

Wensendocument ontwerp Westvariant met voor snelverkeer afgesloten Tuindorpweg

JULI 2018 - SPOORONDERDOORGANG N226 MAARSBERGEN

WENSEN OPGEHAALD TIJDENS DE INLOOPBIJEEENKOMST D.D. 11 APRIL 2018JULI

Inhoud

WENSENDOCUMENT N.A.V. INLOOPBIJEENKOMST 11 APRIL 2018.....	2
Inleiding.....	2
Ingediende wensen andere variant	2
Ingediende wensen participatie.....	3
Ingediende wensen buiten het projectgebied (scope).....	4
Ingediende wensen tankstations (buiten de scope van het project)	4
Westvariant met gesloten Tuindorpweg	5
Maximumsnelheid onderdoorgang	5
Rotonde en parallelweg.....	6
Diepte tunnelbak.....	7
Kruispunt.....	7
Veiligheid en hulpdiensten	8
Wandel- en fietsverbindingen.....	8
Flora en fauna.....	10
Trillingen en geluid/geluidwerende maatregelen.....	11
Bushaltes/OV	12
Cultuurhistorie en landschappelijke waarden	12
Engweg	14
Woudenbergseweg	15
Tuindorpweg	16
Diverse wensen die geen betrekking hebben op het ontwerp (Westvariant).....	17

WENSENDOCUMENT N.A.V. INLOOPBIJEENKOMST 11 APRIL 2018

Inleiding

Op 13 maart 2017 hebben Provinciale Staten besloten tot een verdere uitwerking van de inpassing van de Westvariant met een voor het autoverkeer afgesloten Tuindorppweg. Royal HaskoningDHV heeft de openbare aanbesteding gewonnen en in opdracht van de provincie Utrecht gaan zij met deze uitwerking aan de slag. Maar eerst zijn tijdens de inloopbijeenkomst op 11 april 2018 de wensen opgehaald bij de inwoners van Maarsbergen. Ongeveer 60 mensen, waaronder een aantal raadsleden van de gemeente Utrechtse Heuvelrug, hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Alle ingediende wensen die betrekking hebben op de Westvariant zijn beoordeeld op haalbaarheid (wel of niet mogelijk om in het ontwerp in te passen/mee te nemen). Alle wensen die zijn ingediend, zijn in dit document opgenomen. Mocht u bij uw wens het antwoord niet duidelijk vinden, dan kunt u contact opnemen met Karin Tuinman, omgevingsmanager, karin.tuinman@provincie-utrecht.nl

De bewoners van de Woudenbergseweg, Tuindorppweg en Engweg hebben dit document via de mail ontvangen. Ook de inwoners die het wensformulier hebben ingediend en hun e-mailadres hebben opgegeven hebben het rechtstreeks ontvangen. Via een bericht op de gemeentelijke informatiepagina, Facebook en door middel van de nieuwsupdate (aanmelden hiervoor kan via de website) zijn de overige inwoners van Maarsbergen attent gemaakt op dit wensendocument (website: www.provincie-utrecht.nl/maarsbergen). Het wensendocument wordt in het kader van het milieu niet per post verzonden.

Wensen, reacties, kritiek die geen betrekking hebben op het ontwerp, kunnen door Royal HaskoningDHV niet in behandeling worden genomen. Kort gaan we hierop in.

Ingediende wensen andere variant

- Gesloten Tuindorppweg isoleert Maarn, verstoort de verbinding tussen Maarn en Maarsbergen – Open Tuindorppweg
- Er is een beter alternatief
- Het verkeer vanuit het dorp dat over de rotonde moet, moet zich een plaats kunnen veroveren in de 'maalstroom' van de N226. Vooral in de spits gaat dit met name voor ouderen, die bijvoorbeeld naar het gezondheidscentrum in Maarn moeten, een probleem vormen. Een alternatief zou zijn een 'gecombineerde Westvariant' aan te leggen waarbij de Tuindorppweg wordt doorgetrokken en aangesloten op de Bosweg waarbij de toerit naar de rotonde vanaf het kruispunt bij de kerk kan vervallen.
- Dorpsaanzicht verbeteren door de toerit vanaf het kruispunt bij de kerk naar de rotonde overbodig te maken. Dit kan door een 'gecombineerde Westvariant' aan te leggen waarbij de Tuindorppweg wordt doorgetrokken en aangesloten op de Bosweg. Op de plaats van de toerit kunnen dan, bij het historisch ensemble passende jaren 30 rijtjeshuizen gebouwd worden = inkomsten voor de provincie. Wanneer de hierboven genoemde 'gecombineerde Westvariant' aangelegd zou worden dan zijn er veel voordelen: - open verbinding zonder belemmeringen tussen Maarn en Maarsbergen blijft in stand; geen rotondeproblemen voor senioren (zie punt 9), minder problemen met de aanrijtijden van de hulpdiensten (zie 17), geen 'fietspadslinger' nodig (zie 15), geen stoplichten op kruispunt nodig (zie 13), dorpsaanzicht verbetert (zie 18).
- De betrokkenen zijn zowel privé als zakelijk betrokken. Deze wensen/zorgen zijn vanuit privé geschreven: ondergetekenden hebben zich altijd kunnen verenigen met de inspraakreactie ingediend door Landgoed Anderstein NV, waarbij de voorkeur is uitgesproken voor de Westvariant met een doorgetrokken Tuindorppweg. Deze variant kent geen Bosweg, kent een veel kleinere inbreuk op het bosgebied van Anderstein en er zou minder natuurschoon opgeofferd worden. Deze variant zou voor ons als bewoners minder nadelige effecten hebben. Nu de provincie hier niet voor heeft gekozen en kiest voor de variant met de afgesloten Tuindorppweg en aanleg

bosweg, is dit voor ons teleurstellend en behoeft dit een tegemoetkoming in de nadelen waarmee wij worden geconfronteerd. Aan het huidige ontwerp kleven ernstige bezwaren.

- De rotonde, de verlegde ondertunnelde N226 en de bosweg hebben een veel groter ruimtebeslag op het bosperceel van Anderstein dan bij de open Tuindorppweg variant. Daarbij is het een feit dat naast de ingetekende tracés er ook nog extra grond benodigd zal zijn voor terreinafwerking, veiligheidszones, geluidswallen, bushalte, trottoirs en allerlei andere voorzieningen, benodigd voor de verkeersafwikkeling en persoonsbewegingen. Wij maken ons met name zorgen om de 'bosweg' die benodigd is voor de aansluiting van het verkeer van en naar Maarn. Deze vormt een veel te grote ingreep in het bosvak en is veel te ver naar het noorden geprojecteerd met alle nadelige gevolgen voor ons als bewoners van Woudenbergseweg 13 voor wat betreft zicht op het verkeer, geluid en lichthinder. Het ruimtebeslag binnen het bosperceel van Anderstein, met alle nadelen van dien, is in deze variant onevenredig groot en dient beter ingepast te worden.

Reactie op deze wensen: De Westvariant met een voor autoverkeer afgesloten Tuindorppweg is door Provinciale Staten gekozen als de beste variant (13 maart 2017) op basis van de criteria: doorstroming verkeer, eenheid dorpskern, bouwfasering, impact op Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS) en kosten. Een andere variant is niet aan de orde.

Ingediende wensen participatie

- Er was ongehoorde sturing door stuurgroep bij participatie - we willen betere participatie en niet voor de Bühne. De gemeente (raad en inwoners) betrekken bij verdere planvorming) zie aangenomen motie door de raad. Dus aangenomen motie uitvoeren!
- De gemeente (raad en inwoners) betrekken bij verdere planvorming) zie aangenomen motie door de raad. Dus aangenomen motie uitvoeren!
- Nu echter participatie van inwoners van Maarsbergen, niet alleen de bewoners van Gezond Maarsbergen, maar ook anderen (deskundigen).
- Wij wensen concrete informatie met betrekking tot de reikwijdte en het doel van het participatieproces. Hoeveel budget is er bij de Provincie, de gemeente UH en anderen begroot voor maatregelen om de negatieve effecten van de Westvariant met gesloten Tuindorppweg te ondervangen? Graag ontvangen wij een gespecificeerde begroting, waaruit blijkt waar het geld op de begroting staat en waarvoor dat geld specifiek bedoeld is. Bij de start van het participatieproces is het van belang te weten welk geld voor welk doel en welke maatregelen beschikbaar is. Dit is bepalend voor de tijd en energie die belanghebbenden/betrokkenen beschikbaar willen stellen in het kader van het participatieproces.
- Stoppen met over participatie.
- Deze inspraak – hoe goed ook bedoeld – haalt het dorp uit elkaar.
- Bij raadplegen bewoners: geen gescheiden bijeenkomsten. Op zoek naar wat ons bindt en niet wat ons verdeelt.
- Participatie is mooi maar over participatie werkt vertragend. Snel aan de slag!
- Wij benadrukken nog maar eens dat de belangrijkste input wat ons betreft m.b.t. de plannen moet komen vanuit de bewoners van de getroffen straten c.q. woningen, en niet vanuit mensen die er niet naast wonen en er niet direct mee te maken hebben. Dit geldt natuurlijk niet voor de ruimte die ontstaat in het centrum na ondertunneling en de milieu compensatie. Wij willen graag dat er nu zo snel mogelijk wordt doorgezet en dat de nabijgelegen bewoners actief worden geraadpleegd rond de tekeningen en plannen.

Reactie op deze wensen: Er was onvrede over de participatie. Daarom is dit geëvalueerd door Twynstra Gudde (augustus 2017). Een van de aanbevelingen was het opstellen van een participatieplan. Dit is gebeurd (november 2017). In het plan staat o.a. opgenomen dat we niemand buitensluiten, maar wel maatwerk leveren (direct belanghebbenden, omwonenden). Voor een goede uitvoering van het participatieplan is geld beschikbaar. Gespecificeerde begrotingen worden niet verstrekt. Het gaat erom dat de inwoners/direct belanghebbenden hun inbreng kunnen geven en dat deze input meegenomen wordt (voor zover mogelijk) in de planvorming. Het participatieplan staat op de website: www.provincie-utrecht.nl/maarsbergen.

Ingediende wensen buiten het projectgebied (scope)

- Dorpsplein bij de kerk.
- Doorstroming tot en met Woudenberg beter wordt.
- Geen verdere toename van verkeer op de N226 door dorp Maarsbergen. Woudenbergseweg en hele dorp hebben hier last van. Als het verkeer toch toeneemt dan een hele grote ondertunneling (zie Soesterberg).
- Als (voorlopig) laatste opmerking spreek ik de wens uit om de gehele bestaande ruimtelijke vormgeving van het huidige kruispunt Haarweg/N226/Tuindorpsweg om te vormen tot een nieuw 'dorpsplein', waaraan de bestaande NH-kerk het dominante beeldmerk is en dat als 'verblijfsruimte' functioneert. In deze ruimte dient een verkeersregime te worden ingesteld dat vergelijkbaar is met een 'woonerf'. Daar is dan alleen 'stapvoets' rijden toegestaan. Vrachtverkeer is daar niet toegestaan, behalve hulpdiensten (brandweer, politie en GGD) en bestemmingsverkeer als verhuisauto's en onderhoudsbedrijven met een vergunning e.d.
- Directe omgeving van de Dorpskerk: Graag in samenwerking met onze directe omgeving mooi centrum voor het dorp Maarsbergen creëren. Door ons Rijksmonument een mooie plek te geven, willen we hier graag een bijdrage aan geven.

Reactie op deze wensen: De doelstelling van het project is o.a. het beteren van de doorstroming vanaf de A12 richting het noorden. Echter, de doorstroming richting Woudenberg kan ook beïnvloed worden door andere kruispunten die buiten de scope van dit project liggen. Het ontwerp en de onderzoeken naar de effecten van de onderdoorgang op de omgeving zijn gebaseerd op de verkeersintensiteiten in 2030/2040. Verder in de toekomst kijken is helaas niet mogelijk. De gemeente Utrechtse Heuvelrug gaat samen met haar inwoners aan de slag met de verdere ontwikkeling van de dorpskern.

Ingediende wensen tankstations (buiten de scope van het project)

- Verplaatsen tankstations: het verplaatsen en de ondertunneling als 2 projecten uitvoeren zodat het geen extra vertraging oplevert.
- Tankstations verplaatsen naar buiten het dorp. Op deze locatie (huidig) veroorzaken ze stankoverlast en gevaarlijke verkeerssituaties.
- Van Beuningelaan ter hoogte van de benzinepomp Tinq: zorg over de benzinepompen die veel overlast veroorzaken: geluid nacht muziek, motoren aftanken, maar ook verkeersongevallen, filevorming bij stuntprijzen pomp (oversteekacties indien prijs bij Shell 4 cent goedkoper is).
- Hoge prioriteit verplaatsing tankstations.
- Benzinepompen in dorp: mijn grote zorg is dat de pompen alsnog voor veel oponthoud gaan zorgen. Ik zou graag zien dat de pompen verder buiten het dorp geplaatst gaan worden!!
- Wij willen dat de benzinepompen verdwijnen. Wij wonen tegenover de pompen en ondervinden héél veel hinder van de pomp qua geluid, stank, ongelukken door het willen tanken aan de andere kant.
- Het Andersteinbos ligt bovendien vól met viezigheid en wordt gebruikt als toilet. Liefst zo snel mogelijk starten met de ondertunneling en de pompen uit ons dorp!!
- Maak gebruik van het moment om de benzinepompen uit het dorp te laten verdwijnen en onderzoek hoe de variant daardoor wellicht verbeterd kan worden. Het ontwerp van de variant zou ook een juridische grondslag kunnen zijn om de verwijdering van de benzinepompen af te dwingen. Eventuele nieuwe plaats voor de benzinepompen moet voor alle bewoners aanvaardbaar zijn maar ook landschappelijk.
- Gaarne verwijderen van de benzinepompen c.q. verplaatsen buiten de bebouwde kom.
- Woudenbergseweg vanaf kerk t/m einde ventweg: Wens om de twee projecten (ondertunneling en verplaatsing tankstations) gescheiden te houden en de rotondes op de ingetekende plaats te situeren. Dit om te voorkomen dat het ene project het andere vertraagt.
- Geen tankstations op de carpoolplek (alternatieve locatie) waterbekkens zuidzijde A12.
- De inpassing van de nieuwe rotonde in de Woudenbergseweg zou veel gemakkelijker kunnen zijn als tijdig zou kunnen worden georganiseerd dat het SHELL-tankstation op zijn huidige plek zou kunnen vervallen. Vooral het verkeer op de route Woudenberg - Maarn (vooral het openbaar busverkeer en grotere

vrachtvoertuigen) moeten volgens het liggende ontwerp rare capriolen uithalen om de bochten te nemen. De rotonde is (waarschijnlijk mede door het ruimtegebrek op de locatie) uiterst minimaal vormgegeven. Enig comfort voor de weggebruiker ontbreekt en daarom is dit ontwerp niet veilig. Ik stel dan ook voor bij het niet verplaatsbaar blijven van het SHELL-station - om van de ronde vorm van de rotonde een 'uitgerekte cirkel' te maken, waardoor de aansluiting van de omgelegde Tuindorppweg eerder op de rotonde kan plaatsvinden. Zodoende wordt meer ruimte voor een comfortabele inpassing verkregen.

- Geen plaatsing van een benzinepomp aan de zuidzijde van het spoor. Benzinepompen liggen nu aan de noordzijde, hou ze daar of haal ze geheel uit Maarsbergen. Er is een Tango nabij La PlaceLa PlaceLa Place... waarom 3 benzinepompen in Maarsbergen? Daarnaast kost het verplaatsen van de pompen extra tijd in het realiseren gehele traject Westvariant. Tijd heeft Maarsbergen niet meer, we wachten al té lang op een oplossing.

Reactie op deze wensen: Indien Provinciale Staten besluiten (naar verwachting eind 2018) tot het verplaatsen van de tankstations, dan onderschrijven wij de wens dat dit zonder vertraging voor de ondertunneling kan worden uitgevoerd. Het wel of niet uitplaatsen van de tankstations behoort niet tot de scope van het project.

WENSEN (en zorgen)	REACTIE
Westvariant met gesloten Tuindorppweg	
Ondertunneling: plan voldoet niet, de bocht is te scherp - de (te) scherpe bocht eruit halen.	Het ontwerp dat op 13 maart 2017 is vastgesteld door Provinciale Staten (PS) voldoet aan de ontwerpvoorschriften en is technisch mogelijk.
<ul style="list-style-type: none"> - Een veilig en overzichtelijk kruispunt bij de Kerk met name aandacht voor het langzame verkeer in de verschillende richtingen. - Plaats stoplichten bij het kruispunt bij de kerk zodat de verkeersstromen in deze onoverzichtelijke situatie veilig worden afgehandeld. Met name van belang voor langzaam verkeer. 	<p>Er moet een veilig en overzichtelijk kruispunt worden gerealiseerd voor alle gebruikers, waarbij de huidige Woudenbergseweg tussen dit kruispunt en de nieuwe rotonde gebruikt wordt voor de ontsluiting van Maarsbergen. Voorstellen hierover worden met de direct omwonenden/belanghebbenden besproken.</p> <p>Daarnaast blijft er grond nodig voor de bereikbaarheid van het transformatorhuisje en het spoor voor onderhoudswerkzaamheden en moeten tijdens de bouwfase de fietsers en voetgangers de spoorwegovergang kunnen gebruiken.</p>
De barrièrewerking tussen Maarsbergen en Maarn zoveel mogelijk proberen te voorkomen.	In het ontwerp dat is vastgesteld door PS is sprake van een rechtstreekse verbinding tussen de Tuindorppweg en Maarn voor langzaam verkeer. In de uitwerking van de variant wordt zoveel als mogelijk is rekening gehouden met deze wens. Alleen gemotoriseerd verkeer gaat via de rotonde en vervolgens de "Bosweg" naar Maarn rijden.
Onderzoek nogmaals of door de hoge verkeersintensiteit Maarn - Maarsbergen - A12 de bosweg naar rotonde in de spits niet vol gaat lopen.	In het kader van het PIP wordt de verkeersstudie geactualiseerd. Hierin is dit aspect opgenomen.
Maximumsnelheid onderdoorgang	
<ul style="list-style-type: none"> - Handhaaf 50 km regime bij ingang van het dorp zodat men rustig blijft rijden. Ook tussen de twee rotondes is 50 km voldoende; dit is immers een kleine afstand. - De ondertunneling van de N226 in Maarsbergen gaat een einde 	De N226 binnen de bebouwde kom kent een maximumsnelheid van 50 km/h. Het verplaatsen van de bebouwde komgrens, zodat de tunnel binnen de bebouwde kom ligt, past niet binnen de richtlijnen hiervoor. De onderdoorgang voor het snelverkeer ligt daarom niet in de bebouwde kom.

<p>maken aan een verkeersinfarct in het dorp Maarsbergen. Maar tegelijkertijd realiseren wij ons dat het naar alle waarschijnlijkheid ook een aanzuigende werking gaat hebben en dat daarmee het aantal verkeersbewegingen nog verder zal toenemen. Daar zullen wij mee moeten leren leven. Om ons dorp leefbaar te houden, en ter behoud van ons eigen woongenot, is het van het grootste belang dat binnen de bebouwde kom van Maarsbergen een maximumsnelheid van 50 km/uur wordt ingesteld en wordt gehandhaafd. Aanvullende maatregelen om de snelheid van 50 km te waarborgen zouden hierbij zeker helpen. Voorstellen hiervoor zien wij graag tegemoet.</p> <ul style="list-style-type: none">- Om redenen van veiligheid stel ik voor om de ontwerpsnelheid van de gehele bocht in de omgelegde N226 (tunnelbaktracé) terug te brengen naar 50 km/uur. Volgens mijn informatie bedraagt de ontwerpsnelheid nu 60 km/uur.	<p>Om die reden zal een maximumsnelheid van 60 km/h gaan gelden.</p> <p>Qua veiligheidsaspecten is dit ontwerp afgestemd op deze snelheden.</p>
Rotonde en parallelweg	
<ul style="list-style-type: none">- Ronde dieper het bos in plaatsen.- (Ronde) Zorg ervoor dat het verkeer van bewoners uit en naar het dorp z'n weg kan vinden en zo min mogelijk gehinderd wordt door de N226. Inrichting van de variant moet dit mogelijk maken. Graag garantie dat parallelweg niet wordt afgesloten.- Parallelweg blijft toegankelijk (wens).- In standhouden van bestaande ventweg aan de Woudenbergseweg (dus tot aan Woudenberg en verder).- Ronde uitvoeren zoals op locatie tekening achterop wensformulier.- De ronde ligt in de voorlopige tekening te dicht tegen de parallelweg. De afstand tot de parallelweg zou groter moeten zijn.- Ronde zo ver mogelijk van de huizen af plaatsen. Nu toch dicht op de huizen.- Begroeiing van groenvoorziening i.v.m. koplampen auto's op de ronde.- Zorg over strooilicht verkeer op ronde: ronde aanleggen zo ver mogelijk van de huizen en ventweg af. Goede afscherming strooilicht ronde. Door middel van aarden wal die beplant wordt of eventueel geluidswal. Verhoog middeneiland ronde zodat strooilicht vermindert.- Ronde uitvoeren zoals op locatie tekening achterop	<p>Uit de verkeerssimulatie blijkt dat de Westvariant met de afgesloten Tuindorpsweg het verkeer in Maarsbergen het beste afwikkelt.</p> <p>De functionaliteit van de parallelweg wijzigt niet.</p> <p>Het ontwerp dat is vastgesteld door PS voldoet aan de ontwerpvoorschriften. In de nadere uitwerking van de ronde wordt de exacte plaats vastgelegd, deze zal niet veel afwijken van het huidige ontwerp in verband met de vereiste ontwerpvoorschriften.</p> <p>In samenspraak met de direct omwonenden zal gekeken worden naar de best passende oplossing om lichtverstrooiing door verkeer op de ronde tegen te gaan.</p> <p>Aanpassingen aan de Haarweg en het instellen van een andere maximumsnelheid zitten niet in de scope van dit project.</p>

<p>wensformulier.</p> <ul style="list-style-type: none">- Rotonde: de weg en rotonde verleggen - zie kaartje - zodat de auto's redelijk door kunnen rijden. Optrekkende vrachtauto's geven veel fijnstof en stankoverlast. Maarsbergen heeft toch al geen schone lucht.- Rotonde verder weg van de parallelweg.- Inrichting van de rotonde aansluiting naar de Haarweg inrichting voor alleen aanwonenden, geen vrachtverkeer en bijvoorbeeld 30 km weg. Er is een reële kans dat er een sluiproute zal ontstaan door de aanleg van een rotonde aansluiting naar de Haarweg. Deze sluiproute kan worden gebruikt voor o.a. de richting Woudenberg, Scherpenzeel en Overberg.- Rotonde meer verplaatsen richting Woudenberg. Dus niet in de kern van Maarsbergen. Je creëert daardoor het volgende probleem namelijk onnodige files/fijnstof etc.	
Diepte tunnelbak	
<ul style="list-style-type: none">- Rotonde en traject tussen de twee rotondes zo veel mogelijk verdiept aanleggen; scheelt in geluid zodat geluidsscherm/wal wellicht lager kan blijven en daardoor minder visuele impact heeft.- Wij zouden graag willen dat de weg zo diep mogelijk wordt aangelegd; vanuit visueel oogpunt en overlast. En natuurlijk zo ver mogelijk richting Maarn.	De plaats en diepte van de tunnelbak ligt nagenoeg vast en is een optimum tussen hinder voor inwoners Tuindorppweg en Engweg en aantasting van Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS) (landgoed Anderstein). De diepte en lengte van de tunnelbak is bepaald door de vereiste doorrijhoogte bij het spoor.
Kruispunt	
<ul style="list-style-type: none">- Graag meer ruimte en eigen grond vóór de kerk, dus rekening houden met tracé van fietspad/fietstunnel.- Maximale inzet van groenvoorziening rond kruispunt Woudenbergseweg/ Tuindorppweg/Haarweg en omgeving.- Bestrating kruispunt Woudenbergseweg-Tuindorppweg-Haarweg - in oude staat, klinkers etc.- Wij vinden het van belang dat de dorpskern, rondom de kerk, weer een authentiek en aantrekkelijk dorpsplein wordt met oude klinkers (geel gemarkeerd op kaart). Dit staat (nog) niet in het bestemmingsplan. Wij zien een beeld voor ons waar de verwilderde platanen worden vervangen door de klonen die zijn genomen van de laaneiken bij de kerk, voor een rustig, groen straatbeeld, aangevuld met enkele bankjes en oude lantaarns, zoals op het hoekje Haarweg/Woudenbergseweg.- De kruising (kerk) een open karakter te laten behouden, in het dorp	Het open karakter van de kerk wordt in de basis behouden. De exacte te nemen geluidsmaatregelen is afhankelijk van de geluidberekeningen en wordt besproken met de omgeving. Het is nu nog niet bekend of er geluidswallen geplaatst gaan worden. Er moet een veilig en overzichtelijk kruispunt worden gerealiseerd voor alle gebruikers, voorstellen hiertoe zullen met de direct omwonenden worden besproken (over de bestrating en groenvoorziening, e.d.).

niet te veel hoge geluidswallen.	
Veiligheid en hulpdiensten	
<ul style="list-style-type: none">- Veiligheid in aan te brengen tunnels waarborgen door bijvoorbeeld verlichting en camera's.- Aanrijtijden van hulpdiensten met name in de spits naar de verschillende delen van Maarsbergen. Hoe denkt men de aanrijtijden van de brandweervrijwilligers naar de kazerne in de spits te kunnen garanderen?- De hulpdiensten moeten vanuit Maarn via de nieuwe rotonde naar Maarsbergen/A12/Valkenheide etc. Onderzoek nogmaals of er voldoende garantie gegeven kan worden dat de maximale aanrijtijden gehaald kunnen worden; met name in de spits.- Noodnummer voor acute problemen tijdens de aanleg.	<ul style="list-style-type: none">- Het ontwerp behelst een open bak met een aantal viaducten, in de formele zin is geen sprake van een tunnel. De weg wordt voorzien van verlichting.- Het ontwerp moet voldoen aan de aanrijtijden van de hulpdiensten. Het opheffen van de overweg is een belangrijke winst in het optimaliseren van de aanrijtijden. De vrijwilligers die naar de kazerne moeten hebben baat bij een goede doorstroming van het verkeer in Maarsbergen. De wachttijden op alle 5 aansluitingen op de kruising in Maarsbergen is langer, dan door kunnen rijden via de "Bosweg" naar de kazerne.- In het aanbestedingsdossier worden BLVC-eisen opgenomen. Dit staat voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. Deze eisen worden opgelegd aan de aannemer en gelden tijdens de uitvoering van het project. In de communicatie-eisen zal opgenomen worden, dat een noodnummer beschikbaar moet zijn voor acute problemen tijdens de uitvoering van het project.
In het huidige ontwerpvoorstel is aangegeven dat er een directe aansluiting wordt gemaakt tussen het SHELL-tankstation en de verlegde Tuindorpweg ('Bosweg'). Dit lijkt mij een onverstandige keuze om de volgende reden: - het verkeer dat vanuit de richting van Woudenberg naar Maarn rijdt ontmoet aan het einde van de krappe bocht uitrijdend verkeer vanaf het benzinstation. Het verkeer vanaf het benzinstation kan maar uiterst moeilijk het door de bocht aanrijdende verkeer vanuit Woudenberg zien. Ongelukken liggen hier dus op de loer. - Verder is er een reëel gevaar, dat autoverkeer uit Maarn direct vanuit die kant de trein van het benzinstation oprijdt, ook al zal dat door bebording worden verboden. De verleiding om niet eerst de rotonde te hoeven ronden om het benzinstation te kunnen bereiken is wel erg groot. Dergelijk ongewenst rijgedrag leidt zeker tot ongelukken. Mijn advies is daarom: maak geen directe verbinding tussen het SHELL-station en de verlegde Tuindorpweg.	Wij gaan uw wens betrekken in de verdere uitwerking van het ontwerp.
Wandel- en fietsverbindingen	
Weg/fietspad over het tunneltracé Tuindorpweg Maarsbergen - Maarn: toch	De rechtstreekse verbinding tussen de Tuindorpweg en Maarn blijft bestaan



<p>een rechtstreekse verbinding Maarn - Maarsbergen houden voor fietsers en hulpdiensten (en lokaal verkeer).</p>	<p>voor langzaam verkeer. Alleen snelverkeer zal via de Bosweg naar Maarn rijden. De rechtstreeks verbinding voor langzaam verkeer is niet te gebruiken door hulpdiensten en lokaal gemotoriseerd verkeer.</p>
<ul style="list-style-type: none">- Aandacht voor de hellingshoek van het fietspad vanuit Maarn. Hoe komt men al slingerend in een helling weer op de Tuindorpweg?- Fietspadslinger op de Tuindorpweg voor de fietser acceptabel maken. Aandachtspunt: combinatie van helling en bocht.- Een goede fietsverbinding naar Maarn vanuit de Tuindorpweg en de Engweg is gewenst maar staat in de plannen.- Er is sprake van een zeer 'gekunstelde' fietsoplossing tussen Maarsbergen en Maarn ter plaatse van de oversteek van de Tuindorpweg met de provinciale weg. Hiervoor in de plaats zou beter een voet-/fietsbrug kunnen worden aangelegd over de tunnelbak in het tracé van de Tuindorpweg! Daarvoor zal de tunnelbak (waarschijnlijk) iets langer op een lager niveau moeten worden doorgetrokken, waardoor de brug niet te hoog hoeft te zijn. Bijkomend voordeel van een langer verdiept gedeelte is de geringere hinder voor de aanwonenden. Ik verwacht dat het langer verdiept doortrekken van de tunnelbak budgettair neutraal kan worden gerealiseerd omdat een duurdere omweg voor het fietsverkeer komt te vervallen.	<p>Het ingenieursbureau Royal HaskoningDHV gaat het ontwerp voor de langzaam verkeersverbinding Maarn-Maarsbergen verder uitwerken en zo nodig aanpassen. Dit ontwerp wordt met omwonenden besproken.</p>
<ul style="list-style-type: none">- Veilige oversteekplaats (bijvoorbeeld onderdoorgang) voor wandelaars over de N226 om vanuit het dorp het Andersteinbos te bereiken. De N226 is moeilijk over te steken omdat er geen stoplichten meer zijn en er een continue verkeersstroom zal ontstaan.- Het bosperceel van Anderstein is een belangrijk uitloopgebied voor de bewoners van Maarsbergen. Graag zouden wij zien dat de bewoners van Maarsbergen, ook na afronding van de inrichting, van het resterende achterliggende bosperceel gebruik kunnen blijven maken. Aan de andere kant, is het voor ons als bewoners ook van belang dat we wandelend de dorpskern en de kerk van Maarsbergen kunnen blijven bereiken. De bereikbaarheid over de N226 tussen de dorpskern en het resterende bosperceel dient dan ook gewaarborgd te blijven. Te denken valt aan een of meerdere zebra oversteekplaatsen over de Woudenbergseweg.- Oversteekplaats voor bewoners kruispunt Woudenbergseweg-Tuindorpweg-Haarweg en anderen naar natuurgebieden van Anderstein en omgeving.	<p>Toegang naar het bos vanaf de Tuindorpweg is mogelijk over het fietsviaduct Maarn-Maarsbergen en vervolgens met een oversteek over de Bosweg. Een eventuele toegang vanaf de Woudenbergseweg moet nog nader worden ingevuld. Eén van de uitgangspunten van het project is een verkeersveilig ontwerp.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Wens: voorziening voetgangersoversteek naar Landgoed Anderstein. - Van het bos wordt veel gebruik gemaakt; graag een oplossing voor voetgangers die vanuit het dorp en Tuindorpweg de N weg willen oversteken. Waarbij ze niet eerst helemaal naar de rotonde moeten lopen. Een bruggetje bijvoorbeeld. 	
<p>Veilige oversteekplaatsen voor voetgangers bij het kruispunt naast de kerk.</p>	<p>Er moet een veilig en overzichtelijk kruispunt worden gerealiseerd voor alle gebruikers, waarbij de huidige Woudenbergseweg tussen dit kruispunt en de nieuwe rotonde gebruikt wordt voor de ontsluiting van Maarsbergen. Voorstellen hierover worden met de direct omwonenden/belanghebbenden besproken.</p>
<p>Van het bos wordt veel gebruik gemaakt; graag een oplossing voor voetgangers die vanuit het dorp en Tuindorpweg de 'Bosweg' willen oversteken. Waarbij ze niet eerst helemaal naar de rotonde moeten lopen. Een bruggetje bijvoorbeeld.</p>	<p>Wij delen uw zorg en zijn op zoek naar een goede voetgangersvoorziening hiervoor.</p>
<p>Veiligheid fietsers route vanuit Maarsbergen naar Maarn - Leersum - Woudenberg</p>	<p>Er moet een veilig en overzichtelijke fietsroute worden gerealiseerd. Voorstellen hiertoe zullen met de direct omwonenden worden besproken.</p>
<p>Flora en fauna</p>	
<p>Direct achter mijn tuin liggen 2 beschermde vennetjes. Wat gaat dit project betekenen voor de hoogte van het grondwater? Gaan vennetjes droogvallen als fietstunnel gebouwd gaat worden?</p>	<p>Ruimtelijk gezien raken we deze vennetjes niet. Deze vennetjes worden wel meegenomen in de flora en faunaonderzoeken en het waterhuishoudkundige plan voor de eindsituatie en tijdens de bouw. Uitgangspunt voor het project is, dat flora en fauna zoveel mogelijk gespaard wordt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Zo min mogelijk bomen kappen van het landgoed. - De beuken van de oorspronkelijke Wijkerwegh (6) van de historische tuin beschermen door deze in te pakken tijdens de bouw. - De schade aan alle bomen minimaliseren door de werkzaamheden zoveel mogelijk in de winterperiode uitvoeren waarbij de sapstromen in de bomen nagenoeg tot stilstand komen. - Maximale (onder?) doorgang voor dieren. - Zoveel mogelijk bomen laten staan. - Als laatste hopen we natuurlijk dat er zo weinig mogelijk bestaande bomen sneuvelen voor het realiseren van dit plan. - Visueel: zo min mogelijk beplanting weg. 	<p>Uitgangspunt voor het project is, dat flora en fauna zoveel mogelijk gespaard wordt. Om dit te bereiken wordt een ecologisch onderzoek uitgevoerd. De uitkomsten daarvan incl. de daaruit volgende te nemen maatregelen zullen door het project worden gerealiseerd.</p>
<p>In alle varianten compenserende maatregelen in de bodem treffen nabij de beuken (4) en eiken (10), zodat daar de grondwaterstand niet daalt, ter bescherming van deze bomen</p>	<p>In het waterhuishoudkundig plan wordt onderzoek gedaan naar de effecten van de aanleg van de onderdoorgangen op de grondwaterstand. Bij het oorspronkelijk ontwerp van ProRail in 2011 was de verwachte daling van de</p>

	grondwaterstand bij de beuken voor de dorpskerk 10 cm. Omdat er nu alleen een langzaam verkeer onderdoorgang komt is dit effect naar alle waarschijnlijkheid veel kleiner. Onderzoek zal dat, zoals gemeld, moeten gaan aantonen.
Meetbare, constructieve en lange termijn oplossingen voor een beter woon/leefmilieu en ecologie met betrekking tot de N226; op dit moment is de geluidsoverlast al te groot en staat de ecologie onder enorme druk. Denk hierbij aan geluidsarm asfalt, 60 m/u, ontmoedigen doorgaand verkeer Nationaal park, aanleggen ruigten/struwelen, ecopassages etc. langs/onder de N226, aanleg en lange termijn onderhoud N226 koppelen aan milieueisen etc.	Uitgangspunt voor het project is, dat flora en fauna zoveel mogelijk gespaard wordt. Om dit te bereiken wordt een ecologisch onderzoek uitgevoerd. De uitkomsten daarvan incl. de daaruit volgende te nemen maatregelen zullen door het project worden gerealiseerd. Conform wet- en regelgeving worden berekeningen voor de luchtkwaliteit en geluid opgesteld. Als maatregelen noodzakelijk zijn, dan zal in overleg met omwonenden gekeken worden naar de best passende oplossing.
Groene wal met bomen en verlichting.	Conform wet- en regelgeving zullen berekening voor de luchtkwaliteit en geluid worden opgesteld. Als maatregelen noodzakelijk zijn, dan zal in overleg met omwonenden gekeken worden naar de best passende oplossing.
Trillingen en geluid/geluidwerende maatregelen	
<ul style="list-style-type: none">- Ik woon inmiddels al 14 jaar op dit adres. Sinds 2004 staat deze actie al 'in de wachtkamer'. Heb hier verbreding spoor A12 en bouw hotel meegemaakt. Gevolgen voor mijn huis: scheuren en lichte verzakking. Gaat evt. schade zo ook gecompenseerd worden? Buurt zorgt in ieder geval voor '0 meting' bij start. Graag helderheid daarom over compensatie van mogelijke schade.- Bouwkundige keuring voorafgaande aan de aanleg i.v.m. trillingen.	Voor de start van de realisatie wordt een 0-meting uitgevoerd door de aannemer voor risicovolle objecten. Welke objecten gezien worden als risicovolle objecten is afhankelijk van de gekozen bouwmethode. Vanwege de nabijheid van de dorpskerk ligt trillingsarm inbrengen van de damwanden voor de hand. Echte uitvoeringschade wordt altijd vergoed.
Wij wensen dat het onderhoud van de rotonde en N226 gekoppeld wordt aan maximale normen milieuaarden (Ditzelfde model is ook toegepast op de uitbreiding A12) gebaseerd op de meest actuele wetenschappelijke inzichten voor wat betreft de schadelijkheid van fijnstof en geluidsbelasting op de volksgezondheid. Aanleg en het onderhoud moet op een wijze gebeuren dat o.a. geluidsoverlast minder wordt en blijft t.o.v. de meetresultaten huidige situatie.	Onderhoud gaat plaatsvinden conform het bestaande regime van de beheerder en conform wet- en regelgeving.
<ul style="list-style-type: none">- Aandacht voor de leefomgeving van zowel de Engweg als de Tuindorpweg (o.a. geluid en fijnstof en woonbeleving).- Geluidswal tussen de bebouwingen en de rotonde, zoveel mogelijk aandacht voor geluidsoverlast, uitlaatgas en fijnstof.- I.v.m. fijnstof en stankoverlast van optrekkende vrachtauto's af te vangen een hoge aarden wal afscheiding maken die fijnstof en stankoverlast afvangt.	Conform wet- en regelgeving worden berekeningen voor de luchtkwaliteit en geluid opgesteld. Als maatregelen noodzakelijk zijn, dan wordt in overleg met omwonenden gekeken naar de best passende oplossing.

<ul style="list-style-type: none">- Geluidsniveau en luchtkwaliteit op Woudenbergseweg, Tuindorpweg en Engweg moeten beter worden dan het nu is.- Geluidsniveau en luchtkwaliteit op Woudenbergseweg, Tuindorpweg en Engweg moeten beter worden dan het nu is.- Maximale beperking geluidshinder rond Woudenbergseweg/Tuindorpweg/Haarweg en omgeving.- Geen fijnstof promillage erbij.- Maximale geluidsreductie.	
Bushaltes/OV	
<ul style="list-style-type: none">- Plaats reserveren voor fietsenstalling bij bushaltes.- Aandacht voor de bushaltes (zowel voor de lijn Doorn - Woudenberg als voor Amersfoort - Veenendaal). Hoe zijn deze veilig te bereiken? Aandacht voor fietsenstalling.- Veilige oversteekplaats om naar de bushaltes te gaan. De N226 is moeilijk over te steken omdat er geen stoplichten meer zijn en er een continue verkeersstroom zal ontstaan. Waar komen de bushaltes? Let wel: er is een buslijn Woudenberg - Doorn en lijn Woudenberg - Veenendaal via de A12.- De bushalte plaats (BH) zoals aangegeven op het ontwerp levert allerlei oversteekproblemen op vlak nabij de nieuwe rotonde, waarvan ik aanneem dat deze zonder VRI wordt uitgevoerd. Daarom stel ik voor om een - met verkeerslichten beveiligde - voetgangersoversteekplaats nabij de bushaltes te maken, die door overstekende voetgangers door interventie (met een drukknop) kan worden bediend (veiligheidsaspect).- Bushaltes op de Woudenbergseweg (voor allen).	Er moet een bushalte komen voor de twee lijndiensten, de locatie hiervoor ligt nog niet vast. Voorstellen voor de locatie(s) worden met direct betrokkenen besproken. Of een fietsenstalling bij de bushalte gewenst en ruimtelijk inpasbaar is, zal uit nader onderzoek moeten blijken.
Cultuurhistorie en landschappelijke waarden	
Verzoek aan de Provincie Utrecht om rekening te houden met de bescherming van de historische buitenplaats. Onze commissie wenst dat het totale grondgebied van de buitenplaats (ook het noordelijk deel tussen A12 en spoor en ten noorden van het spoor) zo goed mogelijk wordt beschermd en hersteld. Daartoe wenst de commissie dat een advies wordt opgesteld dat recht doet aan de waarde van de historische buitenplaats. De commissie wenst dit advies graag verwerkt in het ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising N226 en A12. Het gaat de commissie daarbij om maximale inspanning om de lijnen van de oorspronkelijke tuin van de buitenplaats die dwars door het plangebied van de ongelijkvloerse kruising lopen, te herstellen. Deze lijnen bestaan uit een stelsel van lanen, wallen,	Aan deze wensen kan niet tegemoet gekomen worden, want ze vormen geen onderdeel van dit project.

<p>sloten, paden en wegen en een eendenkooi.</p> <ul style="list-style-type: none">- Wens om het treffen van een aantal mitigerende maatregelen waarmee de historische buitenplaats “wordt opgelicht”, zodat weggebruikers en bezoekers een indruk krijgen van de oorspronkelijke status van de historische buitenplaats.- De zichtbaarheid van het oorspronkelijke 17^e eeuwse park vergroten door zowel langs de Heerenwegh (9), als langs de Wijkerwegh (6) als langs de Kooisteegh (11) de oorspronkelijke opzet langs deze drie wegen van bomen (mix van beuken en eiken), wallen, sloten en beplanting - zo veel mogelijk - terug te brengen.- De aarden wal (7) beschermen door het plaatsen van een afrastering langs deze wal voorafgaand aan de werkzaamheden.- Cultuurhistorisch wallichaam: ter hoogte van deze 'bosweg' ligt een cultuurhistorisch wallichaam. De hofstede het 'uilengat', welke hier van ca 1717 tot ca 1852 heeft gelegen, had bij de hoeve enkele percelen bouwland. Deze percelen werden destijds omgeven door wallichamen, veelal ter bescherming van de gewassen tegen dieren. Dit bouwlandperceel is nu bos, maar de wallen zijn nog altijd significant herkenbaar aanwezig. Met name het zuidelijk wallichaam (met rode cirkel aangeduid op onderstaande kaarten) vormt een belangrijke verwijzing naar dit verleden. Behoud en bescherming van dit cultuurhistorisch element dient voorop te staan! Wij willen u er dan ook op wijzen dat dit element onaangeroerd moet blijven. Te allen tijde dient voorkomen te worden dat deze wal binnen de grenzen van de aanleg van de bosweg valt.- In 2016 is het oostelijk wallichaam, van ditzelfde bouwlandperceel van 't Uilengat, beplant met Sequoiadendrons (Mammoetboom). Dit sluit aan bij de ontwikkeling van een arboretum in het bosperceel van Anderstein. Met de keuze van de coniferen is rekening gehouden met de verlegde N226 en doorgetrokken Tuindorpweg. Deze coniferen zijn groenblijvers en kunnen een goede barrière vormen tegen lichtoverlast welke te verwachten is van de rotonde en de rondweg. Het wallichaam met de daarop aangeplante bomenrij dient bewaard te blijven. Te allen tijde dient voorkomen te worden dat deze wal binnen de grenzen van de aanleg van de bosweg valt. Samengevat: Bruine lijn (kaartje): locatie voormalige wallichamen en laan van sequoiadendron. Rode lijn: grens voor ontwerp verkeersafwikkeling - nieuwe wegen alleen ten zuiden van de rode lijn.	<p>Op dit moment kan nog niet inhoudelijk op deze wens ingegaan worden. Er wordt nog onderzoek gedaan naar de gevolgen van het project voor de landschappelijke - en cultuurhistorische waarden. Deze wens wordt in dat onderzoek betrokken. Het concept van dit onderzoek wordt aan u voorgelegd, waarbij u de gelegenheid krijgt om hierop te reageren.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Archeologisch onderzoek (eerst proefsleuven) op de locaties waar werkzaamheden zullen worden uitgevoerd.	Er wordt altijd archeologisch onderzoek uitgevoerd. De mate waarin veldonderzoek wordt uitgevoerd is afhankelijk van de uitkomsten van het bureauonderzoek. Er komt ook gelegenheid om mee te praten over de effecten van het project op de omgeving.
Verzoek om rekening te houden met vroegere onderdelen van het oorspronkelijke landgoed Maarsbergen. Wenst toekenning van een beschermingsstatus van de parkaanleg van Valkenheide en herstel van het rijksmonument De Grote Bloemheuvel.	Het verzoek om rekening te houden met vroegere onderdelen van het oorspronkelijke landgoed Maarsbergen wordt betrokken bij het nog uit te voeren onderzoek naar de gevolgen van het project voor de landschappelijke - en cultuurhistorische waarden. Het concept van dit onderzoek wordt aan u voorgelegd, waarbij u de gelegenheid krijgt om hierop te reageren. Het al dan niet toekennen van een beschermingsstatus van de parkaanleg van Valkenheide en het herstel van het rijksmonument De Grote Bloemheuvel vallen buiten het bestek van dit project. De gemeente Utrechtse Heuvelrug is hiervoor het aanspreekpunt.
Engweg	
Geen sloop van Engweg 1.	In deze fase gaan wij niet uit van de noodzaak om Engweg 1 te slopen. Op een later moment kan echter blijken als gevolg van de inpassing van de verlegde Engweg e/o geluidsmaatregelen dat dit wel noodzakelijk is.
Geen bouwkeet op de Engweg.	De aannemer heeft een werkterrein nodig om de onderdoorgang te kunnen bouwen. Daar moet ook ruimte beschikbaar zijn voor materiaalopslag en keten. De locatiekeuze hiervoor is nog niet bepaald.
Engweg 1 huis afbreken, deze plek een parkje met tafel + bankjes + evt. schommel.	In deze fase gaan wij niet uit van de noodzaak om Engweg 1 te slopen. Op een later moment kan echter blijken als gevolg van de inpassing van de verlegde Engweg e/o geluidsmaatregelen dat dit wel noodzakelijk is.
<ul style="list-style-type: none">- Wens voor gesloten tunnelbak.- Zo groot mogelijke overkluizing om later met begroeiing in te planten, impact zo klein mogelijk.- Overkapping met groen over de tunnelbak. Aan de zuidzijde, ter hoogte van de Engweg een aantal meters (denk aan ongeveer 20 meter) de tunnel overkappen met beplating waarop groene aanplant (gras, struiken, bomen) mogelijk is.- Overkluizing - zie kaartje: maximaal overkluizen van de tunnelbak Engweg zijde t.b.v. geluidsreductie in relatie tot zichtlijnen Engweg woningen, geen ingesloten gevoel.	De vraag is gesteld of het mogelijk is, dat ter hoogte van de Engweg er een dak(je) op de open bak kan komen. Dit zou dan als geluidsmaatregelen kunnen dienen. Wij weten nog niet of dit kan, maar nemen dit idee wel graag mee in het onderzoek.
Nieuwe fietspad voor Engweg niet in bestaande geluidswal plaatsen. Momenteel ligt er een aarden wal naast het spoor, deze dient onaangetast te blijven. Bestaande geluidswal ligt er niet voor niets. Op het moment dat deze deels moet worden afgebroken voor het realiseren van een fietspad brengt dit geluidsoverlast van treinen.	De functionaliteit van de geluidswal langs de Engweg en de daarbij behorende geluidsreductie van het spoorgeluid op de Engweg mag niet verslechteren. De keuze en vormgeving van de geluidsmaatregelen komt tot stand in afstemming met de bewoners van de Engweg.

<ul style="list-style-type: none">- Het huidige groen zo veel mogelijk behouden. Let hierbij ook op het 'Engwegbosje' aan de zuidzijde, tussen spoor en carpool in. Bomen die hier staan niet onnodig kappen. Waar er toch gekapt moet worden zoveel mogelijk herplant van volwassen bomen.- Groen zoveel mogelijk behouden - Engweg bos en een groene inpassing.	Uitgangspunt voor het project is, dat flora en fauna zoveel mogelijk gespaard wordt. Om dit te bereiken wordt een ecologisch onderzoek uitgevoerd. De uitkomsten daarvan incl. de daaruit volgende te nemen maatregelen worden door het project gerealiseerd.
Geen tijdelijke en/of definitieve toegang tot de Engweg langs de woningen Engweg 3 t/m 7.	De definitieve situatie gaat niet langs Engweg 3 t/m 7, omdat u dat niet wilt. In de tijdelijke situatie kan het noodzakelijk zijn om vanaf het einde van de Engweg 3 t/m 7 gedurende enkele dagen stalen rijplaten toe te passen. Dit om de woningen en het gebied bereikbaar te houden voor bewoners en hulpdiensten als de Engweg wordt verlegd.
<ul style="list-style-type: none">- De zeer slechte oplossing zo goed mogelijk vormgeven: goede geluidsisolatie (ook mooi uitgevoerd) voor mensen van de Engweg.- Wij wensen een nulmeting (dus geen modelmatige berekening) met de huidige situatie op milieuwaarden o.a.: fijnstof, geluid, licht, No, aantal auto's 24/7, gemiddelde snelheid en maximale snelheden autoverkeer op minstens enkele meetlocaties over gehele lengte N226 tussen Woudenberg en Leersum. Denk hierbij aan meetlocaties 'kruispunt Grifftdijk', 'benzinepompen Maarsbergen', 'La Place/Engweg', 'kruispunt Maarnse grindweg', 'kruispunt Scherpenzeelseweg', 'rotonde Leersum'.	<p>Conform wet- en regelgeving worden berekeningen voor de luchtkwaliteit en geluid opgesteld. Als maatregelen noodzakelijk zijn, dan wordt in overleg met omwonenden gekeken naar de best passende oplossing.</p> <p>Voor de verkeersintensiteiten en prognoses wordt gebruikt gemaakt van een verkeersmodel welke gecontroleerd is aan de hand van de gemeten verkeersintensiteiten. Op de Engweg is inmiddels een meetpaal geplaatst voor het meten van fijnstof (0-meting) en in het najaar worden nog twee meetpalen voor het meten van geluid geplaatst.</p>
Woudenbergseweg	
<ul style="list-style-type: none">- Na de aanleg is onze zorg zichtbaarheid. Geen geluidschermen! Dit betekent voor ons het einde van ons bestaan - laag struikgewas zoals het nu is kan bijvoorbeeld wel. Wij willen altijd zichtbaar blijven. Kleurenwaaier uitgezonderd van bestemmingsverkeer. Kleurenwaaier vrije toegang. Graag zo snel mogelijk duidelijkheid hierover.- De grote rotonde, rondweg en bosweg met de bijkomende voorzieningen in het bosperceel direct achter de privé tuin en het park behorende bij het gebouwencomplex Anderstein, betekent een grote inbreuk op de privacy van ons en alle toekomstige bewoners van de woning Woudenbergseweg 13. Daarnaast hebben deze verkeersvoorzieningen ook extra invloed op de kantoorhuurders van het Koetshuis en Villa Anderstein. In dit licht is onze wens dat afdoende maatregelen worden genomen tegen licht en geluidoverlast. Om hieraan tegemoet te komen, kan gedacht worden aan een voldoende hoge geluid en licht werende (natuur)	<p>Conform wet- en regelgeving zullen berekening voor de luchtkwaliteit en geluid worden opgesteld. Als maatregelen noodzakelijk zijn, dan zal in overleg met omwonenden gekeken worden naar de best passende oplossing. Voor de verkeersintensiteiten en prognoses wordt gebruikt gemaakt van een verkeersmodel welke gecontroleerd is aan de hand van de gemeten verkeersintensiteiten.</p> <p>Ook wordt in samenspraak met de direct omwonenden gekeken naar de best passende oplossing om lichtverstrooiing door verkeer op de rotonde tegen te gaan.</p>



<p>muur te beginnen vanaf de woning Woudenbergseweg 13, langs het motorpompstation tot waar de N226 de Tuindorpweg kruist. Een inrichtingsvoorstel voor de zone direct langs de west en noordzijde van het plangebied zien wij graag ter goedkeuring tegemoet.</p> <ul style="list-style-type: none">- Open ontwerp: geen geluidschermen langs de Woudenbergseweg. Geen zicht op het bos.- Voor Woudenbergseweg 76: Veel meer geluidsoverlast door meer verkeer en remmend en optrekkend (vracht)verkeer bij de rotonde. Graag 1. een aarden geluidswal met begroeiing en 2. dubbel glas.	
<p>Bereikbaarheid Kleurenwaaier vanuit Maarn/Woudenberg/A12: Wij hebben een regiofunctie en veel woon/werkverkeersklanten: onze grootste zorg is de bereikbaarheid tijdens de bouw. Bereikbaarheid via parallelweg m.b.v. richting/toegangsbornen. Parallelweg moet altijd toegankelijk blijven voor de winkel.</p>	<p>In het aanbestedingsdossier worden BLVC-eisen opgenomen. Dit staat voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. Deze eisen worden opgelegd aan de aannemer en gelden tijdens de uitvoering van het project. In de bereikbaarheidseisen zal opgenomen worden, dat de parallelweg te allen tijde bereikbaar moet blijven. Afhankelijk van de aard van de werkzaamheden kan dit wel betekenen dat enkele dagen gebruik gemaakt moet worden van een andere rijroute.</p>
<p>In onze tuin loopt een stuk kabel waaraan de lantaarnpaal van de gemeente gekoppeld zit. Deze kabel afkoppelen zodat deze niet meer in onze tuin zit.</p>	<p>Bij het opstellen van het verleggingsplan voor alle kabels en leidingen is het streven om dergelijke kabels te verleggen naar openbaar eigendom.</p>
Tuindorpweg	
<ul style="list-style-type: none">- Ik ben vooral bezorgd over mogelijke geluidsoverlast in de eindsituatie. Niet alleen aan de voorkant van ons huis (de kant van de nieuwe bosweg), maar ook aan de achterkant, waar de nieuwe weg naar boven komt en aansluit op de bestaande rotonde. Daar loopt nu al de A12 en de spoorlijn, als daar nog een extra weg bij komt vrees ik dat het geluidsniveau niet meer aanvaardbaar is. Graag zie ik hier aandacht voor. Het liefst natuurlijk in de vorm van een geluidswal of iets dergelijks (en dan het liefst een wal die ook meteen het geluid van de spoorlijn beperkt. Twee vliegen in 1 klap). De geluidswallen die komen zie ik het liefst in een zo natuurlijk mogelijke vorm (aarden wal of schermen met begroeiing of iets dergelijks).- De weg komt zeer dicht langs mijn pand/grondgebied. Er zou voldoende ruimte moeten komen tussen de NW-hoek van mijn bedrijfspand en de aan te leggen weg om geluidsoverlast en zichthinder te minimaliseren. Bescherming: begroeide aarden wal verhoogd met een 'groen' scherm van 3,5 -4 meter. Deze wal (en de weg) dan zo ver mogelijk verwijderd van mijn erfgrans.	<p>Conform wet- en regelgeving zullen berekening voor de luchtkwaliteit en geluid worden opgesteld. Als maatregelen noodzakelijk zijn, dan zal in overleg met omwonenden gekeken worden naar de best passende oplossing. Voor de verkeersintensiteiten en prognoses wordt gebruikt gemaakt van een verkeersmodel welke gecontroleerd is aan de hand van de gemeten verkeersintensiteiten.</p>
<p>Fietspad Tuindorpweg rechtdoor, niet door mijn tuin!</p>	<p>Het ingenieursbureau Royal HaskoningDHV gaat het ontwerp voor de</p>

	langzaam verkeersverbinding Maarn-Maarsbergen verder uitwerken en zo nodig aanpassen. Dit ontwerp wordt met omwonenden besproken.
Heel fijn dat de woningen waarschijnlijk gesloopt worden aan de Tuindorpweg.	Zodra wij weten wanneer de woningen worden gesloopt, dan wordt u daar door ons over geïnformeerd.
Wij zouden heel graag zien dat er een aarden geluidswal komt tussen de rails en de woningen aan de Tuindorpweg, net als aan de overkant. Dit is ook wel eens "zacht" toegezegd door ProRail. Reden is om niet alleen van het spoor, maar ook de toekomstige geluidsoverlast van de N weg aan de overkant te verminderen en visueel. Wij willen dat de geluidswal zo natuurlijk mogelijk wordt, maar wel effectief.	Aan deze wens kan niet tegemoet gekomen worden, want het vormt geen onderdeel van dit project.
Diverse wensen die geen betrekking hebben op het ontwerp (Westvariant)	
Een zeer grote wens is dat de strategieën van de Gemeente Utrechtse Heuvelrug (structuurvisie 2030) en de Provincie (o.a. PRS) serieus worden genomen bij het project 'Westvariant met gesloten Tuindorpweg'.	Het gemeentelijk en provinciaal beleid worden betrokken bij dit project en onder andere meegenomen in de op te stellen onderzoeken en het inpassingsplan.
Ondergetekende zou graag inzicht krijgen in het 'Requirements Management Plan' en het 'Requirement report fase 1' van het project 'Westvariant met gesloten Tuindorpweg'.	Dit najaar wordt nader inzicht gegeven over de totstandkoming van het technisch ontwerp en de inbreng hierin van de diverse stakeholders.
Heuvelrug in Goede Banen wenst inzicht van alle actuele planvorming met betrekking tot de N226 tussen Woudenberg en Leersum en de N227 tussen Quatre Bras en Doorn. Het betreft in ieder geval betrokkenheid en of kennis van planvorming van de Provincie, ministerie van I&K, Rijkswaterstaat, ProRail en gemeente UH en omliggende gemeenten.	Uiteraard zijn we op de hoogte van actuele plannen, maar de genoemde planvorming vormen geen onderdeel van dit project. Meer informatie kan opgevraagd worden via: www.provincie-utrecht.nl/algemene-onderdelen/serviceblok/contact .
<ul style="list-style-type: none"> - Een klinkerweg-gedeelte aanleggen op de Heerenwegh ter plaatse van het historische park nabij het kruispunt bij de kerk, vergelijkbaar met de klinkerbestrating bij het tolhuis om daarmee de oorspronkelijke klinkerweg te accentueren. Deze klinkerverharding kan zelfs worden doorgezet op de Maatwegh (12), ten noorden van het kruispunt bij de kerk. - Tevens wens om onderzoek naar het mogelijk opnemen van de parkaanleg van Valkenheide in de buitenplaats biotoop 'Maarsbergse Flank'. - ZSM!! Verwijderen van bouwval Kleine Bloemheuvel en vervangen door groenvoorziening. Niet te begrijpen dat een monumentaal pand op deze manier tot verval mag komen. - Lang parkeren verbieden ter hoogte van kruispunt Woudenbergseweg-Tuindorpweg-Haarweg. - De parkeermogelijkheden naast/rond de kerk zodanig inrichten dat deze alleen door omliggende bewoners en op zondag voor de 	Aan deze wensen kan niet tegemoet gekomen worden, want ze vormen geen onderdeel van dit project.

<p>kerkbezoekers langdurig kunnen worden gebruikt. Recreanten en cursisten/bezoekers van Necker van Naem kunnen uitstekend gebruik maken van de zeer nabijgelegen carpool plaats.</p> <ul style="list-style-type: none">- Graag oplossen van de parkeeroverlast van kerkbezoekers bij bijzondere diensten.- Parkeerplekken in de kern van Maarsbergen alleen bestemd voor omwonenden.- De Glazen Wand, langs de snelweg, verlengen tot voorbij het oude 'hotel Maarsbergen'. Dus ook boven de fietstunnel. (Dit zal wel niet in de begroting zijn opgenomen) = zeer grote wens!- Dit doet er helaas niet meer toe; Maar zoals een raadslid aangaf, begrijpen wij niet waarom er geen afslag naar Maarn t.z.t. is/wordt gemaakt. (Zou stuk goedkoper zijn geweest).- De 6 parkeerhavens voor Woudenbergseweg 54 t/m 54C zijn vaak bezet door medewerkers en cursisten van Necker van Naem en door dagjesmensen die de auto bij ons parkeren en de hele dag gaan fietsen. Er is ruimte genoeg voor niet bewoners van Maarsbergen op de Carpool, daarom willen wij vragen of deze parkeerplekken officieel kunnen worden bestemd voor omwonenden.	
<p>Gezien het feit dat het treinverkeer in Maarsbergen voor een langere tijd gesloten zal zijn om de 'Westvariant met gesloten Tuindorpweg' aan te leggen, geeft dit een uitgelezen kans om de duiker van de Beekloop de Heijgraaf zonder risico's en met minder kosten te vervangen. Behoudens dat de huidige duiker in een matige staat is, is de huidige duiker niet in lijn met de overige ecologische maatregelen die m.b.t. de Heijgraaf zijn genomen bij o.a. de verbreding van de A12. Een samenwerking van de projectgroep en het Waterschap ligt hier voor de hand.</p>	<p>Aan deze wens kan niet tegemoet gekomen worden, want het vormt geen onderdeel van dit project. Overigens zal er geen sprake zijn van een stremming van het treinverkeer voor langere tijd. Dit zal hooguit enkele keren een weekend zijn.</p>
<p>Sponsors van de rotonde met reclame bord (zoals buitenplaats Amerongen op andere rotonde doet).</p>	<p>Aan deze wens kan niet tegemoet worden gekomen, want het vormt geen onderdeel van dit project. Via www.provincie-utrecht.nl/algemene-onderdelen/serviceblok/contact/ kunt uw vraag stellen aan de provincie.</p>
<ul style="list-style-type: none">- Beëindiging vrachtverkeer (van Wolfswinkel) over de Haarweg naar de Woudenbergseweg.- Wens; Haarweg als bestemmingsverkeer, moet 30 km blijven. Groot stopbord aam het begin van de Haarweg op (huidige kruispunt kerk), om al het sluipverkeer(route) naar o.a./e.a. naar Overberg te voorkomen. Daarmee ook, al het enorme overbelastende vrachtverkeer tegen te gaan. fa. Wolfswinkel over de Griftdijk. (Hierover de Gemeente al meerdere malen over geïnformeerd).	<p>Aan deze wens kan niet tegemoet gekomen worden, want het vormt geen onderdeel van dit project.</p> <p>Een verbod voor vrachtverkeer van en naar Maarsbergen oost via de Haarweg zal in dat plan ingesteld worden. Dit is naar verwachting al van kracht voordat de onderdoorgangen worden gebouwd.</p>



<ul style="list-style-type: none">- Ontsluiting rotonde /Woudenbergseweg - Haarweg: zorg: ongewenste toename van sluipverkeer van personen- en vrachtwagens naar Woudenberg en bedrijventerrein.- Wens: afsluiting Haarweg voor sluipverkeer en vrachtverkeer.- Haarweg alleen bestemmingsverkeer.- Haarweg 30 km zone.- Parkeerplaatsen begin Haarweg alleen voor bewoners.- Hoewel de Haarweg (dacht ik) al 30 km is, in ieder geval handhaven, nu soms een racebaan.-	
De geluidswal aan beide kanten van het spoor zo snel mogelijk aanleggen.	Geen onderdeel van de scope van het project behoudens de functionaliteit van de bestaande geluidwerende voorzieningen.
Wij wensen dat het ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising van spoor en N226 tot stand komt op basis van een volledig doorlopen MER-procedure.	Er hoeft geen volledig MER-procedure te worden doorlopen. Wel worden alle noodzakelijke onderzoeken en een MER-beoordeling opgesteld.
Garantie dat in tuinen rond kruispunt Woudenbergseweg/ Tuindorpsweg/Haarweg en omgeving geen werkzaamheden worden uitgevoerd.	Indien verwacht wordt dat er werkzaamheden noodzakelijk zijn op particuliere gronden, dan stemmen wij dit al in de ontwerpfase met betrokkenen af.
Ruimhartig financieel kader door Provincie en ProRail; N226 is een zeer drukke provinciale weg die onder het spoor door moet.	De bijdrage van ProRail is conform de samenwerkingsovereenkomst uit 2015 een vast bedrag van 26 miljoen euro en die van de provincie Utrecht 12,5 miljoen. De provincie heeft nadere afspraken met de gemeente Utrechtse Heuvelrug over een bijdrage van de gemeente. Wanneer één van de samenwerkende partijen het project groter wil maken, dan moet deze partij daar zelf een bijdrage voor leveren. Als er tekorten zijn dan moet de provincie zorgen voor een oplossing.
Wij begrijpen dat planschade etc. pas kan worden gevorderd in een later stadium. Maar ik zou op het hart willen drukken dat voor alle 3 de straten geldt dat hoe eerder duidelijkheid is en budget wordt ingepland voor isolatie maatregelen voor de huizen hoe beter. M.a.w.: bewoners weten dan waar ze aan toe zijn en kunnen gaan plannen. Dat dat nu nog niet kan begrijp ik; maar het kan wel meegenomen worden en wij vinden dat na alle discussies de politiek de beloften gestand dient te doen: ga verder met compensatie voor geluid en "natuur" dan strikt wettelijk; budget is er in principe. En het creëert meer draagvlak. En neem graag initiatief; het moet niet zo zijn dat de bewoners elke keer moeten zeuren en trekken. (Deze laatste opmerking heb ik gestuurd naar de projectleider en is niet voor de ontwerper bedoeld/PvW).	Altijd budget beschikbaar voor planschade en nadeelcompensatie. Afhankelijk van de beschikbare middelen ontstaat er ruimte voor extra maatregelen.