Inspraakreactie voorontwerp inpassingsplan Spooronderdoorgang Maarsbergen door de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen.

Constaterende dat

1. De MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) overeenkomst van 22 juni 2006 in artikel 1 onder 1b het volgende vastlegt:

“het opheffen van de overweg in de N226 door de aanleg van een onderdoorgang. Dit als gevolg van een toegenomen veiligheidsrisico door de geplande frequentieverhoging op het baanvak. Hierna te noemen: Maarsbergen”.

1. Genoemde MIT overeenkomst strikt tot doel heeft de gelijkvloerse kruising te doen veranderen in een ongelijkvloerse kruising door middel van een onderdoorgang uitgaande van een niet nader omschreven basisfunctionaliteit
2. In genoemde MIT overeenkomst wordt omschreven dat de eventuele kosten van extra’s bovenop de “basisfunctionaliteit” aan de vragende partij wordt doorberekend.
3. Tussen de MIT afspraken van 22 juni 2006 en de uiteindelijke keuze voor de Westvariant met gesloten Tuindorpweg op 9 maart 2017 er diverse varianten zijn onderzocht
4. de uitwerking en opgemaakte VO ’s steeds de ongelijkvloerse kruising met het spoor als “basisfunctionaliteit” heeft.
5. Door het ontbreken van een dubbelzijdige aansluiting in Maarn, Maarsbergen bovendien wordt belast met de regionale opvang van het verkeer richting Arnhem via de A 12
6. Maatschappelijke ontwikkelingen er voor zorgen dat een dergelijke ingreep zeker niet ten kosten van het leefklimaat en daarin met name de verkeersveiligheid, de geluidsbelasting en luchtkwaliteit mag gaan
7. Opgemaakte rapporten m.b.t. verkeerdoorstroming, geluid en luchtkwaliteit gebaseerd zijn op een maximale snelheid van 50 km/u in plaats van de in de variantenselectie als zeer zwaar wegend opgenomen ontwerpsnelheid van 60 km/u. Inmiddels zou opdracht gegeven zijn deze rapporten op basis van de juiste gegevens opnieuw uit te brengen
8. Hierbij achteraf is gebleken dat de ontwerpsnelheid van 60 km/u slechts haalbaar was door toepassing van kortere boogstralen en sterke verkanting. Deze aanpassing is destijds alleen toegepast bij de gekozen variant en is niet opengesteld voor de andere varianten en is daarmee wellicht ook van invloed geweest op de keuze. In de presentatie van 9 januari 2017 zijn randvoorwaarden vastgelegd welke gelden voor alle onderhanden zijnde ontwerpen.

Bij de acceptatie door de Staten op 13 maart 2017 worden de Randvoorwaarden bevestigd.

*Randvoorwaarden bij ontwerp*

* *Alle ontwerpen gaan uit van een verkeersveilige vormgeving conform provinciaal Mobiliteitsbeleid en de landelijke (CROW) richtlijnen voor het ontwerpen van wegen;*
* *de ontwerpsnelheid is 60 km/uur;*
* *de inrichting van de weg moet zodanig zijn dat de verkeersprognose van 2030 onbelemmerd moet kunnen worden afgewikkeld: dat betekent twee rijstroken van zuid naar noord en één van noord naar zuid;*
* *om die reden wordt de rotonde dubbelstrooks uitgevoerd;*
* *alle verkeer kruist het spoor ongelijkvloers, conform de voorschriften van ProRail.*

1. de op 9 oktober 2019 uitgebrachte Audit van DTV m.b.t. verkeersveiligheid wijst nu op vele tekortkomingen en verkeersonveilige situaties welke deels veroorzaakt worden door het vasthouden aan waarschijnlijk deels politieke randvoorwaarden en een hieraan aangepaste andere uitleg van de CROW voorschriften. Eerdere gesuggereerde aanpassingen, deels verband houdend met voorgaande zaken, zijn, tot nu vergeefs, ingebracht door burgerparticipanten en zonder nadere onderbouwing afgewezen.
2. Al op 18 oktober 2019 door de Provincie werd gereageerd op de onder punt j genoemde audit. Hierbij luidt onder andere het antwoord “in verband met de berekende capaciteit is het niet mogelijk om vanaf de kluifrotonde terug te gaan naar 1 rijstrook”. **Nadere onderbouwing van dit essentiële punt ontbreekt daar waar eerder in rapporten van RHDHV in 2013 en bevestigd op 9 januari 2017, wordt meegedeeld dat 1 rijbaan naar het Noorden geen nadelig effect heeft op de verkeersdoorstroming.**
3. Het rapport van Sweco van 18 oktober 2019 over de verkeersdoorstroming geen toekomstvast beeld laat zien. Enige jaren na realisatie moeten immers al extra maatregelen worden ingezet om de gevolgen van de slechte doorstroming bij de noordelijke rotonde op te vangen. Dit is niet alleen ongewenst voor het regionale verkeer, maar zeker ook voor het lokale dorpsverkeer. De effecten voor de doorstroming bij een eventuele afsluiting van de Andersteinweg, welke nu nog als sluiproute wordt genomen, zijn nog niet in genoemd rapport meegenomen.

Overwegende dat

1. Er oorspronkelijk een bedrag ad € 25 miljoen beschikbaar is gesteld door het Ministerie van Infrastructuur
2. Dit bedrag door prijsontwikkeling heeft geleid tot een extra bijdrage door MI voor een bedrag ad € 3.5 miljoen
3. De Gemeente Utrechtse Heuvelrug een bijdrage levert van € 2.5 miljoen, incidenteel een bedrag van € 205.000,- en de te maken apparaatskosten. GUH heeft te kennen gegeven dat verdere bijdragen financieel niet haalbaar zijn
4. De provincie de overige € 20.6 miljoen voor haar rekening neemt.
5. De provincie blijkens uitlatingen van de stuurgroep op 5 september 2019 onvoldoende mogelijkheden ziet binnen de gelabelde € 2.8 miljoen alle aanbevelingen van het Q team te honoreren.
6. De provincie blijkens uitlatingen van de stuurgroep op 17 oktober 2019 zelf benoemt: “bovendien staat dat budget nu al onder druk vanwege de door het Q-team voorgestelde aanpassingen die in de stuurgroep zijn gehonoreerd. Dat betekent zeer waarschijnlijk dat extra budget zal moeten worden gevraagd aan Provinciale Staten. Dat geeft een reëel risico op een nieuwe politieke discussie over de spooronderdoorgang Maarsbergen”
7. Naast de zorgen omtrent de geringe aandacht voor de verkeersveiligheid, de toegenomen zorgen omtrent de nu al blijkende tekortkomingen in het ontwerp, ligt door de onjuiste rapporten en de geldzorgen nu ook het vertrouwen in het verbeteren van het leefklimaat onder vuur.
8. de door de commissie MM gevraagde kostenopstelling een aantal financiële zaken duidelijk zal maken, waaronder een grote gereserveerde maar niet meer in de kosten terugkomende post” geluidschermen” en de benoeming van de onderscheiden posten m.b.t. wettelijke en bovenwettelijke uitgaven

Stelt voor:

Het verkeersveiligheid rapport serieus ter harte te nemen en te laten leiden tot een transparante berekening van de besparing, indien wordt over gegaan tot 1 rijstrook naar het Noorden en een enkel strook Noordelijke rotonde

De hiermee verkregen besparing, tezamen met de post geluidsschermen ad ong. € 0.87 miljoen en de gelabelde € 2.8 miljoen (alle bedragen nog te verhogen met diverse opslagen zie begroting) te gebruiken om:

1. de overige in het verkeersveiligheid rapport genoemde zaken nader te bezien en op te lossen
2. de historische dorpsverbinding via de Tuindorpweg met Maarn voor het lokale verkeer te handhaven middels een aangepaste overgang over de (smallere) N 226, wat ook als voordeel zou hebben dat het weggedeelte dat het dorpshart met de rotonde verbindt, achterwege kan blijven.
3. Vanuit verkeerskundig perspectief expliciet te zoeken naar een gedegen oplossing voor het (school)fietsverkeer op de Parallelweg in combinatie met lokaal verkeer en schoolbezoek aan de van Beuningenlaan in het bijzonder.
4. en volledig tegemoet te komen aan de conclusies van het rapport van het Q team inclusief een (deel)overkapping samen met combinatiemaatregelen geluid (ook voor de Tuindorpweg) van de dan smallere N 226.

Maarn, 30 januari 2020