

## Technische vragen m.b.t. SV Inpassingsplan Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen RGW 25 november 2020

Partij	Nr.	Vraag / Input	Antwoord / Reactie
D66	1	<p>Exploitatieplan/vragen D66 en SGP FAC U vraagt in het Statenvoorstel om geen exploitatieplan vast te stellen. Wat is hiervan de reden?</p> <p>Wat is de stand van zaken t.a.v. de beantwoording van de vragen van D66 en de SGP in de cie. FAC?</p>	<p>De Wet ruimtelijke ordening beschrijft in afdeling 6.4 voor bij welke bouwplannen een exploitatieplan vereist is. Daar valt het bouwplan dat met dit inpassingsplan mogelijk wordt gemaakt niet onder. Daarmee hoeft er voor dit inpassingsplan geen exploitatieplan vastgesteld te worden.</p> <p>Naar aanleiding van de cie. FAC zijn schriftelijke vragen ex. art. 47 RvO toegezonden. Deze worden op 1 december in GS behandeld en wanneer akkoord doorgezonden naar PS.</p>
GroenLinks	2	<p>Voor een 40tal woningen moeten de waarden in het kader van het wet geluidshinder worden verhoogd boven de voorkeurswaarde van 48 dB, waarvan bij 3 huizen tot 61 of hoger. De noodzaak van maatregelen tegen de geluidsoverlast binnen in de huizen (als die boven de 33 dB komt) vindt plaats na afronding van het project.</p> <p>Kunnen er ook eerder maatregelen genomen worden op grond van schatting van toegenomen geluidshinder? Wat is de aard van de maatregelen en wat zijn de geschatte kosten?</p>	<p>Wij hebben onderzoek laten verrichten naar geluidsreducerende maatregelen. Daaruit blijkt dat geen van de onderzochte maatregelen (het plaatsen van geluidsschermen, een overkapping, stil asfalt, akoestische wandabsorptie van de onderdoorgang of een combinatie van 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 kunnen ons voorstellen dat een deel van de inwoners van Maarsbergen geen begrip op kan brengen voor de toename van de geluidsbelasting die met de voorziene spooronderdoorgang gepaard gaat. 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> <p>Op basis van het Actieplan geluid worden bron- en overdrachtsmaatregelen getroffen om het aantal hoog belaste woningen te verminderen, mits de maatregelen doelmatig zijn. Bij de woningen wordt dan gekeken welke</p>

			<p>maatregelen het meest doelmatig zijn. Dat kan pas, nadat de spooronderdoorgang is verlegd en het autoverkeer daar gebruik van maakt.</p> <p>Op basis van het vastgestelde doelmatigheidscriterium mogen maatregelen aan woningen met een hoge geluidsbelasting meer kosten dan woningen met een wat lagere belasting. Voor een woning met een geluidsbelasting van 65 dB mag alleen voor die woning € 16.000 euro uitgegeven worden. Voor een woning met bijvoorbeeld 60 dB is dat € 10.000 euro.</p> <p>Met doelmatigheidscriteria van de provincie blijkt dat de onderzochte 4 maatregelen (het plaatsen van geluidsschermen, een overkapping, stil asfalt, akoestische wandabsorptie van de onderdoorgang of een combinatie van deze maatregelen) meer kosten, dan dat de maatregelen verhoudingsgewijs opleveren. Om deze reden kunnen na de oplevering van het project gevelmaatregelen getroffen worden aan de betreffende 40 woningen. In het geluidsonderzoek is een schatting van de kosten voor de gevelmaatregelen gemaakt, die uitkomt op circa € 225.000 voor alle woningen tezamen. De mogelijkheden zijn daarmee relatief beperkt. Het beperkte budget wordt verklaard door het kleine aantal woningen dat een relevante geluidstoename ondervindt vanwege de wijzigingen op de N226.</p> <p>Wat te doen met woningen waarvoor onvoldoende maatregelen worden getroffen omdat deze niet doelmatig zijn (dus te duur): Voor woningen die na de maatregelen een hoge geluidsbelasting houden, wordt onderzocht of het binnen niveau acceptabel is. Als dat niet zo is, worden aanvullende maatregelen aan de woning getroffen.</p> <p>Ondanks de constatering dat de geluidsmaatregelen niet doelmatig zijn worden bovenwettelijke maatregelen getroffen, die op basis van de wet geluidshinder niet verplicht zijn. Er wordt namelijk voorzien in akoestische wandbekleding in de onderdoorgang en er wordt stil asfalt toegepast. De verwachte kosten zijn naar schatting € 1.035.000.</p>
<b>SGP</b>	3	We hebben een aantal technische vragen naar aanleiding van een vijftal onderwerpen.	De spooronderdoorgang krijgt het karakter van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. De notitie 'Snelheidsregimes op provinciale wegen' van 24

	<p><b>Veiligheid</b></p> <p>Het college heeft eerder al aangekondigd de snelheid te willen verlagen naar 50 km/uur en bevestigt dit in de Nota Beantwoording Zienswijzen op blz. 46 en 69.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Waarom hebt u deze snelheidsverlaging nog niet in dit PIP doorgevoerd?</li> </ul>	<p>januari 2017 en het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 zijn leidend voor de mogelijkheden tot een snelheidsbeperking op een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Een gebiedsontsluitingsweg kent in principe een snelheidslimiet van 80 km per uur. Als de provincie Utrecht besluit om op een individuele locatie op een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom de snelheid te verlagen, betreft dat een verlaging naar 60 km per uur. Dit om zo min mogelijk verschillende snelheidsregimes toe te passen, gelet op onder andere de overzichtelijkheid voor de weggebruiker. Het terugbrengen van de snelheidslimiet naar 50 km per uur komt niet overeen met de notitie ‘Snelheidsregimes op provinciale wegen’ en vormt een mogelijke basis voor bezwaren op het PIP.</p> <p>De notitie ‘Snelheidsregimes op provinciale wegen’ biedt echter de mogelijkheid tot afwijking door het indienen van een afwijkingsverzoek door de gemeente. Op dit moment worden de mogelijkheden tot het verlagen van de snelheidslimiet bezien in het nog op te stellen netwerkperspectief 2040 en het Mobiliteitsprogramma 2024 – 2028.</p> <p>Alle milieu en verkeer gerelateerde onderzoeken zijn gebaseerd op een snelheidsregime van 60 km/u. Wijziging van dit uitgangspunt in de onderzoeken zou betekenen dat deze onderzoeken aangepast zouden moeten worden binnen de procedure van het inpassingsplan en het project daardoor vertraagd wordt met minimaal zes maanden.</p> <p>In het geval dat het wegontwerp aangepast wordt aan een wijziging van de snelheidslimiet, 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> <p>Met de gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft overleg plaatsgevonden over het terugbrengen van de snelheidslimiet tot 50 km/u. In de stuurgroep Maarsbergen is om procedurele redenen afgesproken de snelheidslimiet tijdens de PIP-procedure niet terug te brengen. De gemeente zal, nadat het PIP onherroepelijk is geworden, een afwijkingsverzoek indienen op provinciaal beleid. Hiermee kan het project zonder vertraging worden vervolgd.</p>
--	---	---

			Indien daaruit nieuwe mogelijkheden volgen om de snelheidslimiet in de spooronderdoorgang aan te passen, worden die in het gesprek met de gemeente Utrechtse Heuvelrug meegenomen. De Provincie staat welwillend tegenover een afwijkingsverzoek van de gemeente
4	Er is op de website van de provincie (niet in het SIS) een Reactienota te vinden op de Veiligheidsaudit. Is er na deze reactienota nog een vervolg gekomen op deze audit? Zo nee, wanneer komt er een vervolg? Zo ja, kunnen we het vervolg ontvangen.		Op de projectwebsite is de reactienota (d.d. 18 okt 2019) behorende bij het voorontwerp pip beschikbaar. Naar aanleiding van de reacties op het voorontwerp PIP is de reactienota aangepast. Die aangepaste reactienota is opgenomen als bijlage 4 van het ontwerp PIP. Daarin geeft de provincie aan dat de volgende ontwerpfase de uitwerking in het definitief ontwerp betreft, die na de gunning eind 2022 wordt opgesteld door een nog te selecteren aannemer.
5	Wij hebben een aantal vragen n.a.v. de Reactienota op de Veiligheidsnota: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er wordt in deze reactienota veelvuldig gesproken over 'de volgende ontwerpfase'. Wanneer is dat?</li> </ul>		In bijlage 4 van het ontwerp pip is de 'reactienota verkeersveiligheidsaudit' opgenomen. Deze is naar aanleiding van de inbreng van reacties aangepast en verduidelijkt. Daarin geeft de provincie aan dat de volgende ontwerpfase de uitwerking in het definitief ontwerp betreft, die na de gunning eind 2022 wordt opgesteld door een nog te selecteren aannemer.
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wat de eerste aanbeveling betreft: ons is niet duidelijk hoe het kan dat een expert zegt dat de boogstralen niet kloppen met de maximumsnelheid en de provincie zegt dat dit wel zo is. Hoe kan zo'n verschil van inzicht bestaan?</li> </ul>		<p>In bijlage 3 van het ontwerp pip is de verkeersveiligheidsaudit opgenomen. In bevinding 1.01 geeft DTV aan dat de onderdoorgang de functie (en de uitstraling) van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom heeft, waarbij een maximumsnelheid van 80 km/h gebruikelijk is en beveelt aan om de maximumsnelheid en bijbehorende boogstralen met elkaar in overeenstemming te brengen.</p> <p>In de 'reactienota verkeersveiligheidsaudit' (bijlage 4 van het ontwerp pip) geeft de provincie aan dat de N226 een weg buiten de bebouwde kom (BUBEKO) betreft met een snelheidslimiet van 60 km/u. Wij zijn van mening dat een maximumsnelheid van 80 km/u hier gevaarlijke situaties kan opleveren. Om die reden is dat de afweging gemaakt om de spooronderdoorgang te ontwerpen op 60 km/u .</p>
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wat de vierde aanbeveling betreft: waarom hebt u dit advies naast u neergelegd? Hebt u nog andere</li> </ul>		In bijlage 4 is inderdaad opgenomen dat vanwege de lage snelheid van het verkeer komend vanaf de kluifrotonde. De provincie vindt het acceptabel om de overgangsboog hier te laten vervallen, omwille van de beperkte beschikbare

		argumenten dan alleen de lage snelheid op dit deel van het tracé?	ruimte. Tijdens het ontwerpproces is hier uitvoerig naar gekeken en er zijn goede ervaringen bij andere provinciale rotondes.
8		<ul style="list-style-type: none"> <li>In reactie op de elfde aanbeveling (betreffende het minimale rijzicht) geeft u aan: 'Wij houden het stopzicht aan als minimaal uitgangspunt.' Mag dat zomaar in plaats van het minimaal rijzicht?</li> </ul>	<p>Nee, dat mag niet zomaar. Waar mogelijk binnen ons wegennet ontwerpen we op rijzicht, maar bij lokale omstandigheden is de minimaal toegestane zichtafstand: de stopzichtafstand. Daarvoor hebben we in de tunnelbak een extra 'bermstrook' naast de twee rijstroken opgenomen.</p> <p>In dit geval kunnen wij dit toepassen omdat de boog met stopzichtafstand op zeer korte afstand tussen twee rotondes in ligt, waardoor de (lagere) naderingssnelheid bepaald wordt door deze rotondes.</p>
9		<ul style="list-style-type: none"> <li>Wat betreft de twaalfde aanbeveling: Is het mogelijk deze bushalte alsnog te verplaatsen?</li> </ul>	<p>Nee, Er is in de afgelopen jaren met alle partijen uitvoerig overleg geweest maar het is helaas niet mogelijk gebleken om een betere locatie te vinden. De locatie van de bushalte is altijd een compromis tussen meest logische fysieke locatie en de afstand tot de woonkern.</p>
10		<ul style="list-style-type: none"> <li>Wat betreft de achttiende aanbeveling: klopt het dat het verkeer na de noordelijke rotonde alsnog naar één rijstrook moet?</li> </ul>	<p>Op de noordelijke rotonde zijn voor het verkeer vanaf de N226 vanuit de spoortunnel 2 rijstroken noodzakelijk in verband met de benodigde capaciteit van de rotonde, waarbij het verkeer richting Maarn vanaf de N226-spoortunnel een aparte strook heeft.</p> <p>Voor de capaciteit van deze rotonde zijn dan ook 2 opstelstroken op de N226 vanuit de spoortunnel noodzakelijk, die aansluiten op de Bosweg en Woudenbergseweg, die beiden één rijstrook hebben.</p>
11		<p><b>Bovenwettelijke maatregelen</b></p> <p>Een aantal vragen over de bovenwettelijke maatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Klopt onze indruk dat er met dit Statenvoorstel geen besluit wordt genomen over de bovenwettelijke maatregelen waarvoor in 2018 €2,8 miljoen apart is gezet?</li> </ul>	<p>De bovenwettelijke maatregelen zijn onderdeel van het ontwerp-pip Daar wordt geen separaat besluit over gevraagd.</p>
12		<ul style="list-style-type: none"> <li>Geldt dit ook voor de negen ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen uit het advies van het Q-team?</li> </ul>	<p>In de reactie van de stuurgroep op het advies van het Q-team in september 2019, is reeds besloten om 9 van de 11 maatregelen over te nemen.</p>

	13	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wordt het complete set aan bovenwettelijke maatregelen uiteindelijk aan de Staten voorgelegd?</li> </ul>	De complete set van maatregelen, volgt na het opstellen van het Esthetisch Programma van Eisen in overleg met de omgeving. Dat programma van eisen beschrijft het eindbeeld van het project, waarbij de 9 maatregelen uit het Ruimtelijk Kader als vertrekpunt gelden. De plannen worden op detailniveau en per locatie verder uitgewerkt zodat voor alle betrokkenen vooraf duidelijk is hoe het eruit komt te zien. Na afronding, worden de resultaten aan u toegezonden.
	14	<p>Op pag. 13 van de Nota Beantwoording Zienswijzen blijkt dat er een meningsverschil is tussen de inwoners van de Eng in Maarsbergen en de provincie over de aanduiding 'bovenwettelijk'. Het gaat om drie verschillen, waarvan wij er twee onder de loep willen nemen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het bedrag van 1.035.000 euro dat is geserveerd voor een geluidsabsorberende wand en stil asfalt.</li> <li>2. De fietsbrug tussen de Tuindorppweg en de Engweg.</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kunt u beargumenteren waarom 'bovenwettelijke' maatregelen zijn?</li> </ul>	<p>Bovenwettelijke maatregelen zijn maatregelen die wettelijk niet voorgeschreven of verplicht zijn. Om te bepalen of geluidsmaatregelen getroffen moeten worden, moet er onderzoek gedaan worden. Als uit onderzoek blijkt dat maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of deze op overwegende bezwaren stuiten vanuit stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan worden afgezien van het treffen van maatregelen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Omdat uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsabsorberende wand en het stil asfalt – tezamen geraamd op € 1.035.000 - niet doelmatig zijn, is er geen wettelijke plicht om deze maatregelen te realiseren en zijn ze daarmee 'bovenwettelijk'.</li> <li>2. De fietsbruggen over de onderdoorgang van het wegverkeer ter hoogte van de Tuindorppweg en de Engweg maken onderdeel uit van het project. Dit zijn 'wettelijke' maatregelen, die vallen onder de plicht om bestaande aansluitingen te herstellen. De gehonoreerde maatregel van het Q-team als onderdeel van de bovenwettelijke maatregelen bestaat uit een verfraaiing van deze beide fietsbruggen, door het uiterlijk van de fietsbruggen een zwevende uitvoering te geven. De fietsbrug over de nieuwe fietsonderdoorgang op de locatie van huidige spoorwegovergang betreft één van de negen gehonoreerde bovenwettelijke maatregel, zoals door het Q-team voorgesteld. In het eerdere ontwerp, was deze derde fietsbrug niet aanwezig.</li> </ol>

15	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zou het geluidsoverlast op de Engweg <i>zonder</i> de geluidsabsorberende wand en het stille asfalt boven de maximale grenswaarden van de Wet geluidhinder zijn uitgekomen?</li> </ul>	Nee. Zonder de geluidsabsorberende wand en het stille asfalt zou de geluidsbelasting aan de Engweg onder de maximale grens(ontheffings)waarde uit de Wet geluidhinder blijven.
16	<p><b>Natuurcompensatie</b> Wij hebben ons verbaasd over de natuurcompensatie in het plan. Er wordt onder andere heide gerealiseerd. Wij hebben de volgende vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Waarom is er voor gekozen de huidige vorm van natuur (bos) zo dicht bij een snelweg te compenseren met een stikstofgevoelige vorm van natuur (heide)?</li> </ul>	<p>Er zijn twee soorten van compensatie. De boscompensatie wordt ingevuld met bos. Voor de natuurcompensatie worden natuurtypen gekozen die mogelijk zijn op de compensatielocatie en de meeste winst voor de biodiversiteit opleveren, conform de prioritering in het Natuurbeheerplan.</p> <p>In dit specifieke geval vormt dit onderdeel van de verbinding tussen het Leersumse veld en het toekomstig ecoduct over de N226 en het bestaande ecoduct over de N227. De heicompensatie vormt hierbij een ‘stepping stone’ voor de soorten die van een dergelijke habitat afhankelijk zijn.</p>
17	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hoe past deze keuze in de op te stellen bossenstrategie van onze provincie?</li> </ul>	Het strategisch bosbeleid voor provincie Utrecht wordt momenteel opgesteld. Nieuw bos d.m.v. boscompensatie maakt daar o.a. onderdeel van uit. In dit geval is vanwege de landschappelijke kwaliteit van het onderhavige gebied en het belang van openheid bewust gekozen voor heide.
18	<p><b>Geluid</b> Op pag. 3 van het Statenvoorstel lezen wij: ‘Ook indien een geluidscherm of een overkapping wordt geplaatst, blijft de geluidsbelasting hoger dan de voorkeurswaarde van de Wet geluidhinder.’</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wij willen van deze stelling graag een duidelijke technische onderbouwing ontvangen.</li> </ul>	De geluidsbelasting als gevolg van de beoogde onderdoorgang is volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 berekend. Naast deze wettelijke reken- en meetvoorschriften is specifiek rekening gehouden met laagfrequent geluid en het zogenaamde opslingereffect, waardoor het geluidsniveau in de nabijheid van de onderdoorgang hoger kan zijn dan bij een weg op maaiveldhoogte. In de wettelijk voorgeschreven rekenmethode wordt namelijk beperkt rekening gehouden met golf-eigenschappen van geluid die een tunnelbak of onderdoorgang met zich mee kunnen brengen. Daarbij komt ook dat in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 met één reflectie wordt gerekend, terwijl een significante bijdrage door geluidreflecties via de wanden van de onderdoorgang mogelijk zijn. Deze bij een onderdoorgang behorende specifieke effecten zijn, naast de wettelijk voorgeschreven reken- en meetvoorschriften, in de berekeningen meegenomen.

			<p>Daarnaast is uitgegaan van de verkeersgegevens, zoals die ook voor het verkeerskundig onderzoek zijn gehanteerd. Op basis van deze technische uitgangspunten zijn de berekeningen uitgevoerd zonder en met geluidsreducerende maatregelen. Uit deze berekeningen, die opgenomen zijn in de akoestische rapportage, blijkt dat de geluidsbelasting met inzet van een geluidsscherm of een overkapping gereduceerd wordt, maar boven de voorkeursgrenswaarde uitkomt.</p>
19	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is er een geluidsscherm of overkapping mogelijk die de geluidsbelasting onder het niveau van de genoemde voorkeurswaarde brengt?</li> </ul>	<p>In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een absorberend scherm van 2 meter hoog, waarbij de schermen de volgende lengte hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ten zuiden van de spoorweg: 100 m op de zuidelijke tunnelbak.</li> <li>ten noorden van de spoorweg: 160 meter op de westelijke tunnelwand.</li> </ul> <p>In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een overkapping van de onderdoorgang zowel ten noorden als ten zuiden van de spoorwegovergang. Deze is gebaseerd op de maatregel die in overleg met de omwonenden is bepaald (Overkapping toerit onderdoorgang N226 bij Maarsbergen, Royal Haskoning DHV, 26 november 2018) en aangevuld met eenzelfde type overkapping aan de noordzijde van het spoor. In figuur 19 van bijlage A bij het akoestisch onderzoek is dit grafisch weergegeven.</p> <p>Het is niet uit te sluiten dat verder gaande maatregelen de geluidsbelasting verder terug kunnen brengen. Te denken valt aan hogere geluidsschermen of een langere overkapping die tot ver boven maaiveld uitkomt. Of de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde kan worden teruggebracht door hogere geluidsschermen of een grotere overkapping, is niet exact te zeggen. Daarnaast brengen hogere geluidsschermen of een hogere overkapping een mogelijk barrièrewerking met zich mee, die niet past bij de directe omgeving.</p> <p>Echter, de kosten voor dergelijke maatregelen liggen hoger dan de maatregelen die reeds zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Aangezien de huidige geluidsmaatregelen niet voldoen aan het doelmatigheidscriterium, is het niet de verwachting dat hogere geluidsschermen of overkapping wel aan kunnen voldoen.</p>	



20	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zo ja, hoe zou zo'n geluidsscherm of overkapping eruit zien en wat zou zo'n geluidsscherm of overkapping kosten?</li> </ul>	<p>Zoals hiervoor onder 19 aangegeven, is het niet aannemelijk dat bij alle woningen de voorkeursgrenswaarde gehaald kan worden door hogere geluidschermen en een grotere overkapping. De kosten van het geluidsscherm van 2 meter hoog, waarvan in het akoestisch onderzoek is uitgegaan, bedragen € 720.000. Hoe hoger een scherm wordt, hoe duurder deze relatief wordt, omdat deze steeds beter gefundeerd moet worden. Dat gaat enkele tonnen tot miljoenen euro's meer kosten. De kosten van de in de akoestische rapportage berekende overkapping zijn € 3.300.000.</p>
21	<p>Aansluitend hierop lezen wij op blz. 23 van de Nota Beantwoording Zienswijzen dat 'uit geluidsonderzoek blijkt dat niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarden'.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Is het werkelijk technisch onmogelijk om onder de voorkeursgrenswaarden te komen?</li> </ul>	<p>In het akoestisch onderzoek zijn verschillende geluidsreducerende maatregelen beoordeeld. Hieruit blijkt dat geen van de beschouwde maatregelen ervoor kan zorgen dat aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Een betere absorptie van de wand van de onderdoorgang of nog stiller asfalt is niet haalbaar. Los van de vraag of een hoger geluidsscherm wenselijk of haalbaar is en nu al niet aan het provinciale doelmatigheidscriterium wordt voldaan, is aannemelijk dat de voorkeursgrenswaarde niet voor alle woningen gehaald kan worden bij een hoger geluidsscherm of een grotere overkapping.</p>
22	<p>Een vraag die daarop aansluit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wat zijn de gevolgen van een snelheidsverlaging naar 50 km per uur voor de geluidsbelasting van de betreffende huizen?</li> </ul>	<p>Naar verwachting levert dit ongeveer 1,5 dB geluidsafname op.</p>
23	<p>We hebben tot slot nog een aantal vragen over de aangedragen optimalisaties:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Op pagina 17 wordt aangedragen dat een versmalling naar één rijstrook niet opportuun is, omdat het maar om 230 meter zou gaan. Dat is alleen zo als je er vanuit gaat dat de noordelijke rotonde een turborotonde is. Wat blijft er van deze argumentatie over als de rotonde een gewone rotonde wordt?</li> </ul>	<p>Een noordelijke rotonde in de vorm van een enkelstrooks rotonde levert ernstige file op in de spitsuren en daarmee gevaar op stilstaande voertuigen in de tunnelbak.</p> <p>In het hypothetische geval dat dit niet bezwaarlijk gevonden wordt, betekent een enkelstrooksrotonde dat je deze met één enkele rijstrook moet benaderen en worden in de tunnelbak de twee rijstroken samengevoegd tot 1 rijstrook, wat door het noodzakelijk invoegende verkeer tot extra verkeersonveiligheid kan leiden.</p>

	24	<ul style="list-style-type: none"> <li>Op pagina 20 wordt een argument genoemd tegen een ontsluiting van Maarsbergen via de Tuindorpweg. Kan de Tuindorpweg niet op maaiveldniveau blijven liggen zonder verlenging van de ondertunneling?</li> </ul>	<p>Het diepste punt van de onderdoorgang is ter hoogte van het spoor. Het maaiveld nabij de Tuindorpweg ligt ongeveer een meter lager dan het maaiveld van het spoor. De Tuindorpweg op maaiveld leggen heeft als gevolg dat de gehele onderdoorgang ongeveer een meter dieper komt te liggen. De helling van de spooronderdoorgang zou dan te steil worden, om de onderdoorgang op beide rotondes op een verkeerveilige manier aan te kunnen sluiten. Om die reden is het niet mogelijk om de Tuindorpweg op maaiveldniveau te laten liggen, zonder de onderdoorgang te verlengen.</p>
	25	<ul style="list-style-type: none"> <li>Op pag. 81 bovenaan wordt een suggestie gedaan om een extra afrit toe te voegen op de rotonde, voor de bevoorrading van het tankstation. Op dit voorstel is niet inhoudelijk en concreet gereageerd. Kunt u dat hierbij als nog doen?</li> </ul>	<p>Een extra afrit op de noordelijke rotonde alleen ten behoeve van de bevoorrading van het tankstation is fysiek wel mogelijk, maar gaat ten koste van een groene overhoek. Hierdoor wordt onder andere de mogelijkheid voor een goede landschappelijke inpassing tussen parallelweg en noordelijke rotonde met lichtafschermingsmaatregelen voor de naastgelegen woningen beperkt. Om dergelijke afschermende maatregelen is verzocht door de bewoners. Daarnaast kan deze extra afrit voor verwarring zorgen voor onbekendere weggebruikers richting Woudenberg die daardoor de verkeerde afrit nemen.</p>