

Uitslag enquête onderdoorgang N226 Maarsbergen mei 2020

Totaal 143 enquêtes ingevuld

95 Maarsbergen

48 Maarn

0 Elders

Vraag 1

Leefbaarheid en verkeersveiligheid laten in de huidige plannen fors te wensen over, zo menen wij. Bent u het hiermee eens?

	Totaal		Maarsbergen		Maarn	
Ja	98	70%	58	62%	40	83%
Nee	43	30%	37	38%	6	13%
Blanco	2	0%	0	0%	2	4%

Vraag 2

Het verkeersveiligheid rapport was kritisch over de voorstellen van de Provincie. Vindt u de aanpassingen in ons voorstel in voldoende mate leiden tot de gewenste verkeersveiligheid?

	Totaal		Maarsbergen		Maarn	
Ja	100	70%	58	62%	42	88%
Nee	43	30%	37	38%	6	12%
Blanco	0	0%	0	0%	0	0%

Vraag 3

Ons motto is: kwaliteit boven snelheid. Beter een goed doordacht passend plan dan een snelle oplossing met spijt achteraf. Mocht het doorrekenen van onze voorstellen, al dan niet in combinatie met het lopende kostenonderzoek van de Provincie, enige maanden vergen, dan is dat geen probleem. Bent u het daarmee eens?

	Totaal		Maarsbergen		Maarn	
Ja	101	70%	58	62%	43	90%
Nee	42	30%	37	38%	5	10%
Blanco	0	0%	0	0%	0	0%

Vraag 4

Wij hebben in dit plan gezocht naar evenwichtige maatregelen voor direct betrokkenen? Zijn wij hierin geslaagd? Zo nee, graag verwoorden in het tekstveld bij punt 5.

	Totaal		Maarsbergen		Maarn	
Ja	90	63%	52	55%	38	79%
Nee	53	37%	43	45%	10	21%

Blanco	0	0%	0	0%	0	0%
--------	---	----	---	----	---	----

Vraag 6

Het "Geluidsrapport" is recent doorgerekend. Ten opzichte van het eerder uitgebrachte rapport wordt een toename van geluid verwacht. Wij vinden dit strijdig met eerder door de Provincie afgegeven berichten dat "om de West" zou leiden tot verbetering van de leefbaarheid. Bent u het met ons eens? Zo nee, graag verwoorden in het tekstveld bij punt 7.

	Totaal		Maarsbergen		Maarn	
Ja	110	77%	66	70%	44	92%
Nee	33	23%	29	30%	4	8%
Blanco	0	0%	0	0%	0	0%

Vraag 8

De onderdelen A tot en met H uit ons plan vormen een onlosmakelijk geheel. Toch vernemen wij graag van u met welk onderdeel u het meeste moeite heeft.

	Totaal	Maarsbergen	Maarn
A	6 (4%)	2	4
B	8 (6%)	5	3
C	4 (3%)	4	
D	10 (7%)	5	5
E	7 (5%)	6	1
F	1 (1%)	1	
G	4 (3%)	4	
H	1 (1%)	1	
Geen van allen	73 (51%)	43	30
Hele plan	29(20%)	24	5

Vraag 8

De onderdelen A tot en met H uit ons plan vormen een onlosmakelijk geheel. Toch vernemen wij graag van u met welk onderdeel u het meeste moeite heeft.

	Totaal		Maarsbergen		Maarn	
A	6	4%	2	2%	4	8%
B	8	6%	5	5%	3	6%
C	4	3%	4	4%		
D	10	7%	5	5%	5	10%
E	7	5%	6	6%	1	2%
F	1	1%	1	1%		
G	4	3%	4	4%		

H	1	1%	1	1%		
Geen van allen	73	51%	43	46%	30	63%
Hele plan	28	20%	24	26%	5	10%

Vraag 9			
Wat is uw woonplaats?			
Maarsbergen		Maarn	
95	66%	48	34%

Vraag 4, toelichting indien 'nee' geantwoord.

Wij hebben in dit plan gezocht naar evenwichtige maatregelen voor direct betrokkenen? Zijn wij hierin geslaagd? Zo nee, graag verwoorden in het tekstveld bij punt 5.

- Onnodig complexe situatie stimuleert sluipverkeer.
- Enkele rijbanen leiden tot files en opstoppingen. Adviseer de route om de oost. Dit is een echte duurzame oplossing. Beter dan deze plannen die compromissen zijn.
- Geheel andere oplossing van het vraagstuk: ophoging van de spoorlijn vanaf Maarn tot en met Maarsbergen met een onderdoorgang voor het verkeer in Maarsbergen. Alle bestaande infrastructuur kan dan gewoon blijven bestaan.
- Om nou volledig ja in te vullen, kan ik niet beoordelen. Wat ik belangrijk vind zijn de volgende punten: fietsveiligheid richting Maarn vanaf de Tuinweg, een gezellig dorpsplein, benzinepomp(en) weg of verplaatsen (het kan niet de bedoeling zijn dat auto's alleen Maarsbergen in rijden voor goedkope benzine, dan wordt het onnodig druk en auto's moeten keren) en tot slot betere doorstroom naar A12.
- Er kom weer verkeer op de Tuindorppweg en in het dorp, en het hele besluit moet op keuen genomen worden: dit is een compleet nieuwe variant, jaren vertraging en extra kosten.
- Jullie blijven vertragen en geven geen vertrouwen aan de mensen die hier echt wel mee uit de voeten kunnen.
- Hoe moeten de mensen vanuit Maarsbergen nu op de A12 komen? Eerst het stukje Tuindorppweg richting Maarsbergen oprijden dan over de onderdoorgang (D) via E naar B.. Zie dat als extra rijden, sluit dat aan bij duurzaamheid.
- Bij B. In de spits vanuit Maarn komende is het regelmatig een file aan auto's. Zonder rotonde ergo stoplichten is dat niet fatsoenlijk te reguleren. Ook vanuit de onderdoorgang links af naar Maarn is vanwege het tegemoetkomende verkeer niet te doen. In de hier geschetste situatie komt het verkeer vanuit Woudenberg aan op een vanuit B gezien onoverzichtelijke bocht, zeker als je vanuit Maarn links af naar Woudenberg wilt.. Vermoed dat veel verkeer vanuit Woudenberg zeker de 50 km of meer haalt. Dit is vragen om ongelukken, als het niet 24 uur per dag wordt gereguleerd door verkeerslichten. Door blokkering van C zal naast Tinq het andere benzine station ook ten dode zijn opgeschreven. Is dat de bedoeling. worden de beheerder daar ook in gekend?
- Het hele plan focust zich behoorlijk op het asfalt. Gezien de breedte van de spooronderdoorgang, heeft de NS zich gecommiteerd dat deze op dit stuk geen 4 sporen willen hebben om bijv. iedere 10 minuten een trein willen laten rijden??
- Toch nog een opmerking op dit plan. Ik zou een afslag strook maken voor het verkeer dat naar Maarn wil. Veel verkeer dat van de afslag van de a-12 gebruik maakt komt uit Maarn. Er zullen veel opstoppingen komen indien daar geen voorsorteerstrook wordt voorzien en misschien zelfs stoplichten mocht zich filevorming gaan voordoen.
- Het punt rondom het dorpsplein "hier is verkeer te gast" vind ik niet oke. Dit is naar mijn mening een enorme belemmering voor iedereen die in Maarsbergen woont. Het gaat niet alleen om een betere doorloop van verkeer, Maarsbergen moet ook goed bereikbaar blijven voor iedereen die er woont.
- Ik denk dat de inwoners aan de Tuindorppweg in Maarn sowieso er op achteruit gaan. Welk plan er ook wordt uitgevoerd. Dat is onvoldoende aandacht voor.

- De enige succesvolle variant is de dorpsvariant. Hiermee is er ruimte voor een snelle afwikkeling van de verkeersstromen die alleen nog maar fors zullen toenemen met de groei van Woudenberg. De wwst variant is een goedkope keuze met een korte termijn visie. Verkeer kan onvoldoende snel worden afgewikkeld en genereert daarmee extra stikstof uitstoot. Er is geen ruimte voor groei en is al duurder uitpakket dan de dorpsvariant incl een snel besluit. In welke hoedanigheid de west variant ook zal worden uitgevoerd, het zal geen goede uitvoering zijn of worden.
- WIE ZIJN DE DIRECT BETROKKENEN? VERKEER BIJ MAARSBERGEN VANAF MAARN, LEERSUM EN WOUDENBERG STAAT NU AL VAST WAT LEIDT TOT VEEL FIJNSTOF, GELUIDSOVERLAST, VERMINDERDE VEILIGHEID. UITSTEL IS NIET LANGER GEWENST.
- Voor mij zitten er een paar onduidelijkheden in het voorstel, waardoor ik geen ja kan zeggen. O.a. hoe rijd ik als ik van de A12 af kom Maarsbergen in?verschil tussen rotonde en t- splitsing is groot, in dit plan wordt het op één hoop gegooid.
- Alles loopt teveel vertraging op. Met grote ergernis voor velen.
- Er komen steeds meer auto's. In dit plan wordt er op diverse plekken een oplossing gekozen met minder doorstroom. Oponthoud?
- Tov het oude plan krijgt Tuindorppweg meer verkeer, en ook situatie van de community tussen spoor en A12 wordt nog niet optimaal verbeterd. Wel is jullie plan beter dan het oude plan. Verder ben ik van mening dat de bebouwde kom grens verlegd dient te worden.
- Ik mis nog een deel hoe het bos achter de bakker nog meer kan worden behouden/bespaard.
- Ik krijg de indruk dat in de aanpassingen (weer) veel aandacht uitgaat naar de direct omwonenden. Op zich heb ik daar respect voor, maar de niet direct omwonenden hebben evenzeer profijt c.q. te lijden van de maatregelen. Ik ben enthousiast over het voorstel om een (auto)verbinding te houden over de Tuindorppweg. Of daarmee het dorpsplein met 'auto te gast' nog evenzeer uit de verf komt, zie ik nog niet voor me. Dat hoeft voor mij ook niet per se op de huidige kruising te zijn, mag ook tussen Haarweg en spoorweg. Dat is al behoorlijk ruim.
- De westvariant is technisch gezien in de meest brede zin van het woord de slechtste oplossing voor een eenvoudig vraagstuk. Een bochtig circuit onder een helling en aan weerszijden een talud aansluitend, op rotondes veroorzaakt een permanente vertraging in de verkeersafwikkeling. Er is technisch gezien maar één goede oplossing en dat is een gedeeltelijke ondertunneling spoorlijn /kruispunt in de kortst mogelijke noord-zuid verbinding.
- Ik denk dat de veiligheid wel gewaarborgd is zeker voor de mensen in Maarsbergen. Wel maak ik mij zorgen om de rijstrook van Maarsbergen richting Maarn voor lokaal vervoer.
- In uw plan zou de Tuindorppweg open blijven, dat is voor ons een onacceptabele situatie. De enige reden dat we voor de West variant waren was omdat de Tuindorppweg afgesloten zou worden. Verkeer naar Maarn kan gewoon via de rotonde en dat is geen enkel probleem.
- Mijns inziens zijn 2 banen richting Woudenberg ivm verkeersaanbod juist veiliger. De tuindorppweg open betekent meer verkeer dus absoluut niet veiliger.
- Het laten vervallen van de rotonde en dan het maken van een kruising met de verlegde tuindorppweg met stoplichten is een slecht idee. De situatie waarbij een verkeersopstopping dagelijks plaatsvindt wordt hiermee in stand gehouden. Er moeten geen stoplichten komen en een rotonde is de enige zinvolle oplossing. Met het

aanbrengen van het kruispunt in dit voorstel van de tuindorpweg met de 226 is niet veilig en met een stoplicht geen oplossing voor de slechte doorstroming.

- Ik zie nergens terug dat er contact is met direct betrokkenen. Dus hoe is deze aanname tot stand gekomen?
- Eén rijbaan richting Woudenberg is op termijn te weinig. De parallel weg openstellen voor verkeer is onveilig voor fietsers en wandelaars. Dat wordt verergerd door de tuindorpweg open te stellen voor personenauto's. De tuindorpweg en parallelweg zijn dan een ideale sluiproute om in en buiten de spits de "enkelvoudige rotonde" en/of de T-splitsing te vermijden. Voor de inwoners van Maarsbergen is de route van en naar de A12 veel langer omdat zij pas bij de Rottegatsteeg terug kunnen naar de hondenklui. Dat betekent feitelijk dat het huidige lastige kruispunt in de kern van Maarsbergen verschoven wordt naar de Rottegatsteeg. Het kruispunt is daar niet op berekend. Het hele plan lijkt er vooral op gericht om middels veel vereenvoudigingen een onderdoorgang bij de Tuindorp weg te realiseren binnen budget.
- Ik vind het wel een creatieve poging om tot verbetering van een (m.i. toch wanstaltige) opzet te komen. De versmalde tunnelbak levert meer risico's op voor de weggebruikers en (daardoor) voor de omgeving. Voor een groot deel van de bewoners wordt de route naar de snelweg een stukje ingewikkelder; de route naar Maarn (vv) beter (en voor bewoners Tuindorpweg niet veel slechter). De tankstations komen beide in de luwte en hebben veel minder bestaansrecht zo op het eerste gezicht. Is er een alternatief voor Shell buiten het dorp (als Tinq toch al stopt)? Is er zekerheid dat het Bloemheuvel gaat meewerken aan een beter centrum?
- nou, die reconstructie van de Parallelweg richting Woudenberg is niet zo gewenst ! Zeker niet als je als bewoner zelf aan de Parallelweg woont en je dan alle drukte net voor je deur krijgt ! Hoe verzinnen jullie dat weer ? En hoe moet ik de Rottegatsteeg zien in dit verhaal ? Als dat de bedoeling is komt er weer een actiegroep in Maarsbergen !
- De verplaatsing van de carpoolplaats naar de zuidzijde van de A12 steun ik niet; het tast de schoonheid van het gebied aan en geeft waarschijnlijk geluidshinder voor de aangrenzende percelen. Ook het omleiden van het lokale verkeer naar Woudenberg via de Rottegatsteeg (voorbeeld E) steun ik niet om dezelfde redenen. . (Overigens zie ik op uw kaartje de Rottegatsteeg niet afgebeeld)
- Evenwichtige maatregelen zullen In deze casus altijd utopisch blijven. Het optimum hiervan is reeds, gegeven de betrokken partijen ,bereikt.
- Je denkt dat je inspraak hebt, maar er wordt over je heen gewalst. Inspraak avonden waren een farce.
- Een verkeersrotonde zoals voorgesteld in het provinciale plan is volgens mij veiliger en levert meer doorstroming op dan een T splitsing en daarmee minder stikstofemissie t.o.v. het voorstel van VBMM. Het is in dat kader goed om het binnendorpje deel van de verkeerslast te ontzien en onbegrijpelijk dat er een variant is die binnendrops /stedelijk 60 of 80 km/uur toelaat. Op de website van de provincie zie ik geen onderzoek naar de stikstofbelasting, noch naar de fijn stof belasting. NO2 en fijn stof emissies zijn van invloed op de gezondheid van bewoners die wonen en pieken nabij een drukke weg of snelweg, Er is nu geen besluitvorming mogelijk waarbij rekening hier rekening mee wordt gehouden. Verbeterd de situatie op op korte termijn door betere doorstroming met dit plan en op langere termijn omdat er meer elektrisch verkeer gaat rijden wordt deze situatie geheel teniet gedaan door meer verkeer in de toekomst? Ik begrijp evenmin dat in de natuurtoets geen toets is opgenomen over de stikstofbelasting op de

natuur in de NNN, aangezien het hier gaat om zandgronden inclusief naaldbomen en daarmee verzuringsgevoelige natuur.

- Tuindorppweg open dan kans op sluiproute voor verkeer. Conclusie gesloten houden. Vanaf kruispunt Woudenbergseweg op t-splitsing komen moet dan via Tuindorppweg, onacceptabel. Tinq station opheffen is prima optie, alleen zonder vertraging, anders iets doen aan uiterlijk van station. Ik mis jullie actie mbt de bushalte, hoort bij leefbaarheid.
- Er moet eindelijk gestart worden, geen vertaging.
- Ik vind vooral de voorstellen C, D en E niet bevorderlijk voor de Tuindorppweg en de Bosweg. Door het laten vervallen van de aansluiting op de nieuwe rotonde gaat al het verkeer vanuit de Haarweg en omgeving dan via deze constructie richting Maarn en de A12. Wat doet dat met het geluidsrapport? En dat betekent behoorlijk meer uitstoot, doordat deze bewoners langer in Maarsbergen blijven rondrijden.
- Volstrek ongewenste aanpassingsplan. Lijkt er meer op dat hiermee naar de leefbaarheid van een aantal mensen rondom de rotonde/tankstation en Engweg wordt gekeken dan in plaats van het algehele belang van de beide dorpen. De ontsluiting vanuit de rest van Maarsbergen-Oost is vele malen langer en gevaarlijker dan het plan van Provinciale Staten. Om nog maar te zwijgen over hinder + veiligheid van sluipt (vracht)verkeer van buitenstaanders met deze beoogde situatie als de A12 weer eens vast staat. Dan nog niet eens denkend over het extra veiligheidsrisico dat een deelloverkapping qua draagkracht en overige situaties kan opleveren. Nee...dit is een ongewenst alternatief. Stop met deze voortslepende discussie!
- Mijn vraag aan het bestuur van VBMM is of de voorgestelde aanpassingen vóór het uitbrengen van de enquête getoetst zijn bij de direct betrokkenen (bewoners Tuindorppweg, Woudenbergseweg) ? De voorstellen hebben nogal wat impact op hun leefomgeving. Als direct aanwonende word ik er niet blij van als de parallelweg de doorgaande weg wordt naar Woudenberg. Ik wil in ieder geval niet direct aan de N226 wonen. U gaat voor verkeersveiligheid. Hoe veilig is dit voor alle verkeersdeelnemers? Zeker met het oog op de dagelijks stroom van schoolgaande fietsers richting Doorn en Valkenheide.
- Het heeft nu lang genoeg geduurd deze toestand met die ondertunneling. Door nu weer opnieuw veranderingen voor te stellen loopt de boel nog meer uit. Ophouden gewoon en die tunnel aanleggen zoals in het plan wat er nu ligt.
- We moeten ophouden met het eindeloos traineren van een goede oplossing voor het auto trein probleem in Maarsbergen.
- Ik begrijp niet hoe de nieuwe voorstellen veiligheid en leefbaarheid verbeteren - ik zie juist het tegenovergestelde! Verdere vereenvoudiging van het huidige voorstel levert nu kostenbesparing op, maar dit zorgt op de lange termijn problemen met veiligheid, doorstroom en leefbaarheid.
- Grote miscommunicatie, wij als bewoners van de Woudenbergseweg en lid van VBMM zijn niet door gehoord. De maatregelen die u voorstelt staan haaks op wat het Dorp wil.
- Wie zijn de direct betrokkenen? Dat terzijde, evenwichtige maatregelen zijn inmiddels, gegeven de betrokken partijen, inmiddels bereikt. Natuurlijk zijn er nog meer mogelijkheden. Deze zullen echter een ernstige vertraging opleveren. Het dorp Maarsbergen wil dat er Een eind komt aan het weer suggereren van nog betere oplossingen door personen die geen merkbaar draagvlak hebben. Het huidige plan is, met zoveel partijen, het optimum.

- Uw voorstel voldoet niet qua vrijheid, doorstroming. Zie ook recent artikel in kaap van dorpsvoorzitter en is achterhoede gevecht. Het is na jarenlange inspraak nu toch eindelijk tijd om tot uitvoering van compromis plan westvariant over te gaan.
- Er komt net zoveel verkeer langs ons huis, alleen een groot gedeelte daarvan dichters langs het huis.
- Twee maal een T aansluiting bevordert niet de ontsluiting van Maarsbergen. Een rotonde is bovendien veiliger. Hoe gaat de bus nu rijden.
- Direct betrokkenen zijn meer geïnteresseerd in uitvoering en niet in weer de zoveelste aanpassing. DOEIT of STOP! Geluidsprobleem oplossing: blijf bij 50 km/uur (praktijk is toch sneller).
- Wat wordt de volgende actie. Jullie komen steeds weer met iets nieuws en conclusie is alleen maar vertraging.
- Het dorpsberaad in Maarsbergen heeft na uitvoerige discussies ingestemd met de plannen zoals door de provincie worden doorgerekend. De vraag is aan de orde of er overleg is gepleegd over deze enquête of is dat een verrassing voord orpsberaad Mb.
- Het project loopt al veel te lang en de Maarsbergenaren hebben in grote meerderheid ingestemd met de huidige plannen. Het is onbegrijpelijk dat VBMM zonder voorafgaande raadpleging van de inwoners van Maarsbergen nu met nieuwe voorstellen komen.
- Het is absoluut ongewenst nadere infrastructurele elementen aan de zuidkant van de A12 te realiseren. De carpoolplaats dient daar niet naar toe verplaatst te worden. Dit is een kwetsbaar natuur en cultuurhistorisch gebied (Nationaal park, historische buitenplaats, rijksmonumentaal park, buitenplaatsbiotoop).. Een carpoolplaats leidt daar tot ongewenste uitstraling op het omliggende gebied en er zal een aanzuigende werking zijn voor recreanten en toeristen die vanaf die plek het natuurgebied in willen trekken. Het gebied ten zuiden van de A12 dient ongemoeid te blijven om voor toekomstige generaties te kunnen blijven beschikken over natuurgebied met hoge biodiversiteit. Een tweede element dat ongewenst is, is het verplaatsen van verkeer ten noorden van Maarsbergen van de N226 naar de Griftdijk en Rottegatsteeg die in het landelijk gebied ten noorden van Maarsbergen liggen. Hierdoor komt er een te zware druk en aantasting op dit gebied.
- U heeft geen overleg gevoerd met de wijk/ bewonersraad van Maarsbergen.
- Tuindorp krijgt in VBMM plan te maken met veel extra verkeer tov huidige plan. Het idee van lokaal verkeer over de paralellweg is een gedrocht, je zal daar maar aan wonen of zoals de Kleurenwaaier je winkel hebben. Het terugbrengen van aantal rijstroken van 2 naar 1 ri Woudenberg betekent dat in no time, zeker gezien de uitbreiding van Woudenberg, er wederom een groot knelpunt/capaciteitsgebrek ontstaat.

Vraag 6, toelichting indien 'nee' geantwoord.

Het "Geluidsrapport" is recent doorgerekend. Ten opzichte van het eerder uitgebrachte rapport wordt een toename van geluid verwacht. Wij vinden dit strijdig met eerder door de Provincie afgegeven berichten dat "om de West" zou leiden tot verbetering van de leefbaarheid. Bent u het met ons eens? Zo nee, graag verwoorden in het tekstveld bij punt 7.

- Wij schatten de professionaliteit van betrokkenen voldoende in en vinden verder uitstel onverantwoord. Bovendien schadelijk voor de samenwerking met ProRail.
- Niet als de bovenwettelijke maatregelen genomen worden: combinatiemaatregelen als minimum.
- Omdat er altijd wensen zullen blijven
- De vraagstelling doet geloven dat Geluidsrapport synoniem is met leefbaarheid. Geluid is echter een onderdeel van leefbaarheid zoals fijn stof, luchtkwaliteit dat ook is. Met elektrisch rijden, de verbeterde doorvoer van verkeer en minder opstopping vind ik dat de provincie gelijk heeft tov de huidige situatie, want daar mee wordt het vergeleken is mijn veronderstelling.
- Leefbaarheid heeft niet alleen met geluid te maken, maar ook hoe mensen zich voelen bij de gekozen oplossing en hoe deze voor hen uitwerkt.
- Met name slechte doorstroming geeft extra geluid.
- Als er minder hard kan én mag worden gereden, zal dat hopelijk ook schelen in geluidsoverlast.
- de gemiddelde snelheid in alle varianten ligt veel lager dan berekend; dat heeft alles te maken met het afwikkelen van aan- en afvoer van verkeer op de rotondes. Het wordt eerder een langzaam bewegende parkeerplaats.
- Strijdig, maar goed onderzocht. Suggestieve vraag. Dit nieuwe plan lijkt op een kostenbesparing, maar blijkt dat ook uit onderzoek? Wat is het draagvlak? Dit is mosterd na de maaltijd.
- De toename in geluid valt in het niet bij de vermindering van verkeersdruk, verder wonen we hier naast een snelweg en een spoorbaan, een kleine vermeerdering van geluid op bepaalde tijdstippen kan daar best bij zonder hinder te veroorzaken.
- Alles staat of valt bij de maatregelen die genomen worden om de geluidshinder weg te nemen. Meer hinder moet resulteren in meer maatregelen. Daar is nu nog geen duidelijkheid over.
- Persoonlijk denk ik dat het verschil in de geluidsoverlast verwaarloosbaar zal zijn. Zeker gezien de drukke huidige situatie en de snelweg vlak bij.
- Leefbaarheid gaat niet alleen over geluid.
- Ja, ik ben het eens met de gesuggereerde onwenselijkheid van toename van geluid ; maar de vraag is wel wat ingewikkeld gesteld !!
- Jullie, hebben het over verwacht: Dus dat is niet zeker.
- Dit is een container vraag. De provincie praat over het totaal. U praat over het geluid. De verbetering van de leefbaarheid is van meer dan het geluid afhankelijk.
- Voor de Engweg wordt het geluid verdubbeld. De overkluizing zou niet genoeg geluid tegen gaan zeggen ze. Al met al gaan we op de Engweg er op achteruit.. Wie gaat de daling van onze huizenprijzen compenseren.?
- Schop in de grond, hupsakee en geen geleuter

- Ik denk dat door deze 'om de West' er al een hele verbetering gaat plaatsvinden. Met elke oplossing/verbetering die aangedragen wordt zal er ergens ook weer iets gelaten moeten worden. Dan zou je de hele N226 moeten verleggen naar het Noorden van Maarsbergen en 2 ontsluitingen vanuit Maarsbergen naar deze N226 moeten maken. Maar dat kost nog veel meer geld. En van en naar Woudenberg gaat nu eenmaal heel veel verkeer.
- Geluidsoverlast gaat over het type voertuig(en) en aantal verkeersbewegingen. Om een juiste vergelijking te maken dient men naar de huidige bestaande verkeerssituatie zoals deze nog altijd in het dorp is te kijken. Dit geluidsoverlast is nu en geprojecteerd in de toekomst altijd meer dan bij een ondertunneling. Hypotheses over meer verkeersbewegingen zijn daarom irrelevant want het gaat om verbetering tov het hier en nu. Extra verkeersbewegingen worden niet magisch gecreerd door een ondertunneling maar door macro economische ontwikkelingen. Als je dan al richting de toekomst wil refereren dan kan ook het argument zijn dat we over 10 jaar allemaal elektrische rijden en dan is geluidsoverlast tegen die tijd vrijwel non-existent.
- Met het voorstel om 1 rijbaan richting Woudenberg te maken krijg je file vorming. Dat snapt toch werkelijk iedereen wel. Onvoorstelbaar dat jullie dit voorstellen.
- Toename geluid is te verwaarlozen.
- Het uitgebrachte geluidsrapport valt binnen de normgevin
- Soms vallen bij nadere detaillering van plannen wat minder gunstig uit maar zijn nog wel steeds een verbetering t.o.v. Rechtdoor variant. Dit is inherent aan modellering en voorspellingen. Dit is een normaal proces bij de planvorming. Accepteer dat en pak door.
- Wanneer er een toename van geluid "verwacht" wordt zijn hier altijd passende geluid reducerende maatregelen voor te treffen. Denk aan fluisterasfalt, geluidsabsorberende tunnelwanden...
- Geluidsprobleem: blijf bij 50 km/uur (praktijk is toch sneller).
- Ik ben van mening dat niet langer getraineerd moet worden met de realisatie van een decennia oude wens van de meeste inwoners van Mb.
- Alle milieu-aspecten hadden voorafgaand aan een besluit over 'om de West' gemeten moeten worden. GS heeft besloten tot 'om de West' zonder dat deze metingen werden verricht en dus op onvolledige (en overigens daarnaast nog subjectieve en onjuiste) informatie. Dit is laakbaar en hierdoor is een grote hypotheek ontstaan naar de bewoners van Maarsbergen. GS dient zich verplicht te voelen om de bewoners en het gebied bij Maarsbergen te compenseren voor dit schadelijke besluit. Deze compensatie zou eruit moeten bestaan dat de infrastructuur verkleind wordt (van 3 naar 2 rijbanen), de snelheid verlaagd wordt, het dorpshart zo goed mogelijk wordt ontworpen, de bewoners van de Engweg worden ontzien door de N226 ter plaatse van een tunneldak te voorzien en te kiezen voor een open Tuindorpsweg. Daarnaast dient het natuur- en landelijk gebied ten zuiden en ten noorden van Maarsbergen een grote kwaliteitsimpuls te krijgen (natuur, biodiversiteit, aanpak verdroging).
- De vraag is niet eenduidig gesteld ! inclusieve vraag, kan zo niet
- De dorpsraad heeft betere aanvullende maatregelen voorgesteld die en betaalbaarder zijn en ook nog eens tot een beter resultaat leiden dan verdere overkapping.

Opmerkingen van Maarsbergse invullers

- Veel aandacht besteden aan de verbinding tussen maarsbergen en maarn, zo goed mogelijk inpassen waardoor er niet weer een snelheidspunt ontstaat.
- Ik denk dat het mosterd na de maaltijd is. Is het doorgesproken met v. Beuningen? - de grond is al aangekocht. Is er afstemming met die maarsbergse belangenclub (die van de tankstations) en met mmn ? Alleen samen optrekken werkt anders hebben we de zoveelste splijtzwam.
- Het is een prima plan. Ik heb alleen moeite met D als het gaat om fietsveiligheid. Als gegarandeerd kan worden dat auto's hier niet de overhand krijgen (dus bijvoorbeeld fietsers richting Maarn altijd voorrang bij oversteken naar fietspad), heb ik geen probleem met deze doorgang en zie ik ook wel de voordelen ervan in.
- De kern vh probleem (doorstroming en leefbaarheid) wordt in het huidige voorstel niet goed opgelost doordat lokaal verkeer altijd moet mengen met doorgaand verkeer via een complexe rotonde., In de voorgestelde aanpassingen wordt dat probleem opgelost en is dus veel beter voor de doorstroming. Ook de leefbaarheid wordt enorm vergroot door behoud autoluwe centrum met betere verbinding met Maarn en zonder tankstations in de dorpskern. Als dan de financiën gelijk of minder zijn, dan zal ik altijd voor deze voorgestelde grote verbetering stemmen ondanks dat wellicht ietsje langer duurt.
- jllie blijven tegen de afspraken alternatieven aandragen de aanwonende van de Parallelweg is niets gevraagd en het toekomstige rustige dorpsplein is naar de knoppen. Maarsbergers zijn hier compleet tegen ook de Tuindorppweg en niemand van jullie woont daar !!!!
- Wat ik een goed idee vind is de rotonde te vervangen door een T-kruising. Dit scheelt enorm veel remmend en optrekkend verkeer en vnl voor vrachtauto's een veel betere oplossing. Als Maarsbergenaars worden we opgesloten door deze rondweg ,en moeten omrijden om te komen naar de a-12, een duidelijke verslechtering.
- Bij vraag 8 heb ik ook moeite met punt C, echter je kunt maar 1 blokje aankruisen. Tip: zet bij deze vraag nog even kort de items erbij, nu lastig te onthouden.
- Als laatst wil ik graag melden dat ik het jammer vind dat er zo wordt afgegeven op de benzinepompen. De meeste mensen in het dorp maken dankbaar gebruik van de goedkope prijzen van tinq maar tegelijkertijd is het ook een "doorn in het oog";, volgens dezelfde mensen. Twee (de shell en tinq) is wat veel, laat dan degene blijven die het voordeligst is. Als aller laatste: het duurt al veel en veel te lang! Voor de coronacrisis heb ik meerdere keren meegemaakt dat mensen midden op het kruispunt blijven staan zodat ze daarom maar over het kruispunt heen zijn. Ik ben het er totaal niet mee eens dat er naar ALLE meningen geluisterd moet worden. Er blijft altijd wel iemand boos. Geef er na al die jaren gewoon een keer een klap op! Dan zijn er maar een paar mensen het er niet geheel mee eens.
- Wij hopen dat deze verbeteringen overgenomen worden door provincie
- Ondertunneling loskoppelen van tankstations. Vooral toename verkeer meenemen in ontwikkeling. Wat beoordeeld wordt is alweer achterhaald.
- HET IS EEN CHARMANT PLAN, WAARVOOR DANK. ECHTER IK VREES DAT A IS NIET HAALBAAR IS GEZIEN DE NOODZAKELIJKE DOORSTROMING, D IS ONGEWENST EN F ZOU HEEL MOOI ZIJN.
- Goede poging tot participatie.

- Ik zie nog niet helemaal voor me hoe het 'lokale' verkeer naar en van Woudenberg via de Parallelweg moet rijden. Lijkt me erg druk voor de huidige aanwonenden. Is het nodig? Er ligt toch al een weg?
- We geloven niet in deze complexe oplossing maar hadden vanaf het begin graag een dichte tunnelbak gezien vanaf de eerste rotonde vanaf Leersum tot voorbij Maarsbergen. Deze 'om de west' variant zorgt voor opstoppingen van auto's en vrachtauto's. Daarnaast is de weg van Maarsbergen naar Maarn onnodig complex. Dit had allemaal voorkomen kunnen worden. Lokaal verkeer laten zoals het is. Doorgaand verkeer door de tunnel.
- Verwijdering van tankstation(s) uit de dorpskern zou ik heel fijn vinden!
En een ?open? Tuindorppweg voor lokaal verkeer is ideaal en veel beter.
Ook dat er geen rotonde maar een soort van T-splitsing in jullie nieuwe ontwerp is opgenomen, vind ik een mooiere oplossing dan een rotonde (rotondes zorgen vaak niet voor goede doorstroming-zie opstoppingen bij rotonde in Woudenberg).
- Alle voorstellen anders dan de noord-zuid variant blinken uit door knulligheid, gepruts, geneuzel, gehobby door amateurs.
- Vraag 2 is te leidend. Ik wil daar eigenlijk geen ja of nee op zeggen. Deze vraag zou ik anders verwoorden of schrappen.
- Het is voor mij niet helemaal duidelijk of autoverkeer vanuit de Samuel de Marezhof in het voorstel nog via de kerk/dorpsplein richting Woudenberg kan zonder extra hinder voor de parallelweg. Wel ben ik van mening dat dit mogelijk moet blijven.
- Laat er eindelijk begonnen worden, er wordt al twintig jaar gepraat en geld uitgegeven en er is nog steeds niets gedaan. Het rapport van de consultant is zeer vergezocht en ook nu al kan er verwarring ontstaan over de non-debat rotonde en kunnen er motorrijders vallen. Hier worden geen realistische gevallen benoemd maar maar vergezochte uitzonderlijke gevallen waarop dan een heel plan omgegooid moet gaan worden.
- Het enige onderdeel dat aanspreekt en geen vertraging hoeft op te leveren is het verplaatsen of niet verlengen van het huurcontract van (een van) de tankstations. Wellicht dat de gemeente Utrechtse Heuvelrug nu wel ruimte heeft in de begroting omdat veel ambtenaren inmiddels het thuiswerken hebben ontdekt en geen ingrijpende aanpassing van de kantoorruimtes nodig blijkt te zijn.
- Vraag mij ook af waarom Maarn in de enquête meegenomen moet worden !
Maarsbergers onder elkaar kunnen het al niet eens worden, laat staan dat inwoners uit Maarn daar ook nog over mee mogen beslissen !! En wij wonen hier toch ??
En jullie hebben het over een goed doordacht passend plan: Maar beste mensen dit hele plan is toch niks, hoe verzinnen ze het midden in Maarsbergen o.a. een rotonde ? Vanaf Woudenberg bij de Grift had een rondweg moeten komen, nu daar in de toekomst groot gebouwd gaat worden kunnen ze daar nog heen verhuizen. Woudenberg en Scherpenzeel, die hebben een rondweg, zoals een rondweg bedoeld is. Maarsbergen krijgt hoogstwaarschijnlijk een postzegel ! Ik ben er nooit voor geweest op deze manier !
- Het is mij niet duidelijk waarom het verplaatsen van de carpoolplaats een gevolg zou zijn van de aanpassingen A t/m H. De nieuwe plek voor de carpoolplaats is niet precies aangegeven. Ik zou het acceptabel vinden als de carpoolplaats gesitueerd zou worden tussen A12 en Hof ter Heideweg, maar het is daar krap bemeten. Uitbreiding van de carpoolplaats ten zuiden van de Hof ter Heideweg vind ik niet acceptabel, want dat zou verdere aantasting van natuur en cultuurlandschap betekenen.

- Voortel E Leidt tot sluipverkeer op smalle wegen, niet gemaakt voor vermoedelijk veel drukker verkeersstromen, met aan weerszijden stukken met behoorlijke natuurwaarde. Bij voorstel E leidt het plan niet alleen tot natuurschade en -verlies in het park, maar ook tot natuurschade langs de rottegatsteeg, en de parallelweg.
Het is voor mij totaal abracadabra waar de bosweg ligt: ik heb op de kaart alleen een bosweg gevonden in Amersfoort.
- Waarom kan ik niet kiezen bij vraag 9 voor optie 1,2 of 3 en waarom niet meerdere?
- De West variant blijft slechte oplossing voor dorp. Oost variant had echt serieus bekeken moeten worden, zeker gezien de enorme toename van verkeer uit de nieuwbouw wijken in woudenberg/maarsbergen in toekomst !
- Stoppen met vertragen! De dorpen en haar inwoners zijn het zat dat een klein aantal mensen het onmogelijk maakt om dit hoofdstuk eindelijk eens gerealiseerd te zien.
- 1. Hoe wil VBMM kunnen aantonen bij de instanties/organen als de Provincie en ProRail, die hierover moeten beslissen, dat er een breed draagvlak is voor de voorstellen van VBMM als ook iemand, bv. uit Appelscha (woonplaats c 'Anders") wordt meegenomen in de totaalscore? Een enquête moet valide zijn om waarde aan te kunnen hechten. Deze enquête had m.i. alleen door Maarsbergenaren ingevuld moeten worden.
2. VBMM noemt de voorstellen 'aanpassingen' van de huidige plannen. In mijn beleving stelt VBMM een hele nieuwe ondertunnelingsvariant voor: Een combi tussen de Westvariant met Open Tuindorpweg met nieuwe facetten: zoals de rotonde weg of enkelvoudig. Dit betekent nieuwe besluitvorming door PS en dus jaren vertraging en niet enkele maanden. Elke vertraging is kostenverhogend.
- De door u voor te stellen aanpassingen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid is een aanzienlijke verbetering t.o.v. de door de Provincie voorgelegde plannen. In het bijzonder zijn de voor te stellen aanpassingen van groot belang voor ons als bewoners van Maarsbergen. De aanpassingen zijn eenvoudiger en primair van wezenlijk belang voor onze bereikbaarheid naar- en van Maarn.
- is een aanzienlijke verbetering t.o.v. de door de Provincie voorgelegde plannen. In het bijzonder zijn de te voorstellen aanpassingen van groot belang voor de bewoners van Maarsbergen. De aanpassingen zijn eenvoudiger en primair van wezenlijk belang voor de bereikbaarheid van en naar Maarn.
- De carpoolplaats moet ook niet verplaatst worden. Er worden nu al regelmatig auto's opengebroken. Straks is er nog minder zicht en dan is het helemaal niet meer veilig. Een carpoolplaats moet hel verlicht zijn en open (geen groen dus) en in het zicht liggen. Vrouwen moeten daar 's avonds om 23.00 uur afgezet kunnen worden om dan veilig naar hun auto te lopen. Met veel groen loop je ook nog eens de kans dat het een homo-ontmoetingsplaats wordt. Ik heb niets tegen homo-ontmoetingsplaatsen, maar niet op de carpoolplaats.
- Fijn dat VBMM weer op de rails staat en van zich laat horen. Wij zien de dorpsraad Maarsbergen tot nu toe bepaald niet als onze vertegenwoordigers, de integriteit laat veel te wensen over, Wij wensen jullie veel succes om Maarn en Maarsbergen nog mooier te maken.
- Vragen zijn suggestief en niet recreatiefs en niet onderbouwd. De gekozen West variant met gesloten Tuindorpweg en de uitwerking van Hosper heeft een breed draagvlak in onze leefgemeenschap. Zeer kwalijk dat u als VBMM een koers inslaat die voor ons als bewoners van Maarsbergen niet ten goede komt, de leden niet zijn gehoord. Alle voorgestelde aanpassingen zijn zeker geen optimalisatie van onze leefomgeving, De

doelgroep van de enquête zouden alleen de inwoners van Maarsbergen moeten zijn, niet voor heel Nederland en zeker niet wenselijk dat Maarn gaat bepalen wat voor ons als bewoners van Maarsbergen beter is. Ik kan mij voorstellen dat de gepresenteerde plannen zijn gemaakt door de aanwonende van het trace.

De gekozen en uitgewerkte Westvariant met gesloten Tuindorpweg is een prachtig plan!

- Geen vertraging, het maximale resultaat is bereikt. Uiteraard is marginale bijstelling mogelijk zonder vertraging. Zoals de inrichting van het centrum. Kijk verder dan het nu en trek samen op met de inwoners van Maarsbergen.
- Maarsbergen wil snel een leefbare dorpskern en niet nog langer vertragen. met een onzinnig plan.
- Punt G: genoemd wordt hier de Parallelweg. Die loopt m.i. ten zuiden van de A12 en heeft dus m.i. niets te maken met verkeer richting Woudenberg. Als hier de ventweg van de Woudenbergseweg bedoeld wordt (slordig) is iedere toename van gemotoriseerd verkeer m.i. onacceptabel. Algemeen: laten we ophouden met nieuwe aanpassingen. Als echt de woonbaarheid van deze omgeving verbeterd moet worden: verwijder de benzinepompen!!
- Toelichting meeste moeite met B: komende vanaf de kluirotonde... hoe komen we dan met de auto het dorp in? Het lijkt mij zeer gevaarlijk/moeilijk in de spits de Bosweg te nemen bij B. Je moet dan in een bocht linksaf de Bosweg op om vervolgens bij E de weg in te slaan om als lokaal verkeer (tuindorpweg II) het dorp in te komen.
- Het is meer dan tijd dat op deze manier onze mening wordt gevraagd. Dank.
- Denken jullie ook eens aan de direct betrokkenen langs deze route ipv een eigen succes hier uit proberen te halen. Traineer de boel niet zo. Btw.... Werken jullie samen met de dorpsraad? Dat zouden jullie beter kunnen doen.
- Prima initiatief! Het 'dorps-karakter' is van essentieel belang. De maatregelen kunnen - met name nu - leiden tot een kwaliteitsverbetering van alle betrokkenen. Uiteraard zijn de leefbaarheids-criteria stedenbouwkundig van belang, en hebben planologische consequenties.
- Het element waar wij het meeste moeite mee hebben, is element IV (verplaatsing carpoolplaats); dit voorstel is zelfs onacceptabel. Het lijkt er op dat dit antwoord helaas niet gegeven kon worden bij vraag 8. Is daar een reden voor?

Opmerkingen Maarnse invullers

- Vraag me erg af of je kruispunt B wel veilig krijgt met alles in bochten. Daar moet een verkeerslichten installatie komen. Verder als je toch auto's vanuit Maarn naar Maarsbergen laat rijden kan dan die extra bosweg niet weg? zeker als je de Tuindorpweg (ook in Maarn) in zijn geheel wat meer voor alleen lokaal verkeer kan maken. Dan kun je kruispunt B ook weer anders maken doorgaand om Maarsbergen heen en alleen een afslag naar Maarn/Maarsbergen lokaal;
- Kan geen antwoord geven op vraag 1 en 2 omdat ik daar geen kennis over heb. Misschien is het verleggen van de fietsonderdoorgang van waar nu de spoorovergang is naar de west onderdoorgang een item wat kostenverlagend kan zijn. Tegen is dat het een kleine omweg is.
- Bedankt voor eht werk, dat jullie geleverd hebben met een mooi voorstel, dat concreet is en duidelijk.
- Voorstel ziet er doordacht uit en hopelijk is het ook sneller te realiseren.

- Dit nieuwe ontwerp van VBMM doet me sterk denken aan de huidige verkeerssituatie in Soesterberg. Soesterberg werd, net als Maarsbergen, doorsneden door een drukke provinciale weg. Door de provinciale weg verdiept aan te leggen, is het dorp Soesterberg nu weer één geheel en is de verkeersveiligheid vergroot. Bovendien heeft het een gunstig effect gehad op de leefbaarheid. Een zelfde effect verwacht ik voor de bewoners van Maarsbergen, als het ontwerp van VBMM wordt uitgevoerd. De drukte van het verkeer worden zoveel mogelijk weg geleid van het dorp en daar verwacht ik veel gunstige effecten van. Ook het verdwijnen van de tankstation(s) is daarvoor van belang. Het zal waarschijnlijk stuiten op economische belangen van de Tinq en de Shell en dit zijn partijen met veel macht.
- Ik heb geen moeite met het hele voorstel, maar er zijn wel een aantal onduidelijkheden in het plan. Zie ook opmerkingen bij vraag 5. Ik ben heel blij met de open Tuindorppweg voor lokaal verkeer! Dit gaat de felle vorming bij de rotonde vanuit Maarsbergen en Maarn verminderen.
- Met onderdeel "E" heb ik moeite omdat ik me nog geen beeld kan vormen hoe dat er uit gaat zien. Rottegatsteeg is nu een heel rustige landweg en wordt straks dan misschien erg druk. Onderdeel 'de Tuindorppweg openhouden voor lokaal verkeer naar en vanuit Maarn en Maarsbergen voor zowel fiets als auto' vind ik top!!! Dit komt zeker ook de middenstand in beide dorpen ten goede.
- Afvoer verkeer vanaf A12 lijkt door 1 rijbaan onvoldoende in spijtstijden. Dat mag verkeer richting Leersum niet in de wielen rijden. Ook moet er een bord op A12 afslag Amersfoort / Leusden/Woudenberg vanuit Utrecht bij afslag Maarn komen.
- Goed initiatief om met eigen voorstellen voor aanpassing van het plan te komen.
- Pleeg breed overleg met betrokkenen.
- Belachelijk dat niet inwoners van Maarsbergen hier ook aan deel kunnen nemen! Het gaat om Maarsbergen dus inwoners Maarsbergen zouden de enigen moeten zijn die hun mening mogen geven.