Maarsbergen
studie ruimtelijke kwaliteit uitplaatsing tankstations

Inleiding

ontwerp Westvariant januari 2018, bron: Provincie Utrecht

Spooronderdoorgang

ProRail gaat alle gelijkvloerse spoorwegovergangen vervangen door ongelijkvloerse oplossingen, daarom wordt er bij Maarsbergen een spooronderdoorgang gerealiseerd. Omdat de ruimte beperkt is moet hiervoor een nieuwe weg aangelegd worden. Provinciale Staten, gemeente Utrechtse Heuvelrug en ProRail hebben besloten om de 'Westvariant' verder uit te werken. Deze Westvariant loopt vanaf de A12 langs de carpoolplaats, achter de Tuindorpweg langs, door het landgoedbos en sluit met een rotonde aan op de N226.

Veranderende kwaliteiten door nieuwe weg en rotonde

De voorgenomen realisatie van de Westvariant met rotonde heeft grote gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit. Het landgoedbos wordt doorsneden, ter plekke van de rotonde verdwijnt het laanprofiel. De woningen aan de Tuindorpweg worden afgesloten van het landgoedbos dat voorheen aan hun achtertuin grensde, de Tuindorpweg staat niet meer in verbinding met de Utrechtse Heuvelrug, de bosrand langs de carpoolplaats wordt versmald en er komt een verdiepte doorgaande weg langs een deel van de Engweg. Dit zijn ruimtelijk gezien allemaal negatieve effecten. Positieve gevolgen van de Westvariant: er ontstaat luwte in de kern van Maarsbergen en de filevorming wordt sterk verminderd. De komst van de Westvariant staat niet meer ter discussie en maakt geen onderdeel uit van deze studie.

Belanghebbenden

Om te komen tot de Westvariant heeft er tijdens het proces participatie met belanghebbenden plaatsgevonden. Tijdens het participatieproces is door de belanghebbenden aangegeven dat het verplaatsen van de tankstations uit de kern van Maarsbergen gewenst is. Daarom heeft Provinciale Staten een Q-team (kwaliteitsteam) aangesteld. Het Q-team brengt advies uit over het preciseren van het ontwerp om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Het projectteam heeft HOSPER opdracht gegeven om te verkennen wat de winst is voor de ruimtelijke kwaliteit als de tankstations verplaatst zouden worden. Daarbij dient tevens bekeken te worden of de ruimtelijke kwaliteit verbetert als de nieuwe rotonde verplaatst zou worden naar de locatie van de huidige tankstations.

De projectgroep heeft vervolgens HOSPER gevraagd om samen met belanghebbenden de ruimtelijke kwaliteiten én de effecten die het verplaatsen van de tankstations hierop heeft in beeld te brengen. De resultaten van deze studie vormen input voor Provinciale Staten om te kunnen beslissen over de eventuele verplaatsing van de tankstations naar een andere locatie en het eventueel aanpassen van de ligging van de rotonde. Naast voorliggend advies over de ruimtelijke kwaliteiten worden ook andere aspecten van een eventuele verplaatsing onderzocht, zoals cultuurhistorie, leefbaarheid (omgevingswaarden/milieunormen), verkeerssituatie, ecologie, financiën en gevolgen voor de uitvoeringstermijn.

Navolgbare studie

Om het voor Provinciale Staten mogelijk te maken om een goede afweging te maken, is het belangrijk dat deze studie navolgbaar is. De belanghebbenden waarderen, vanuit eigen belang, de ruimtelijke kwaliteiten van de verschillende locaties anders. Daarom wordt er een onderscheid gemaakt tussen de aantoonbare objectieve ruimtelijke kwaliteit, gebaseerd op de expertise van landschapsarchitecten, en de waardering van deze ruimtelijke kwaliteit door de verschillende belanghebbenden.

Leeswijzer

Het eerste deel van deze studie bestaat uit het bepalen van de ruimtelijke kwaliteit: de aantoonbare ruimtelijke kwaliteiten, de waardering van de verschillende ruimtelijke kwaliteiten door de belanghebbenden en de ruimtelijke uitwerking van een aantal locaties (de locatie van de huidige tankstations met rotonde en alternatieve locaties voor de bezininestations). Het tweede deel van deze studie bestaat uit een weergave van het participatieproces: een beschrijving van het proces en de door de belanghebbenden geleverde input.

Inhoud

1 ruimtelijke kwaliteit

1.1 aantoonbare ruimtelijke kwaliteit

1.1.1 ruimtelijke analyse studiegebied
1.1.2 ruimtelijke kwaliteit huidige locatie tankstations
1.1.3 ruimtelijke kwaliteit mogelijke locaties tankstations

1.2 waardering ruimtelijke kwaliteit door belanghebbenden

1.3 advies

1.4 uitwerking locaties

2 input belanghebbenden

2.1 beschrijving participatieproces

2.2 weergave input belanghebbenden

colofon

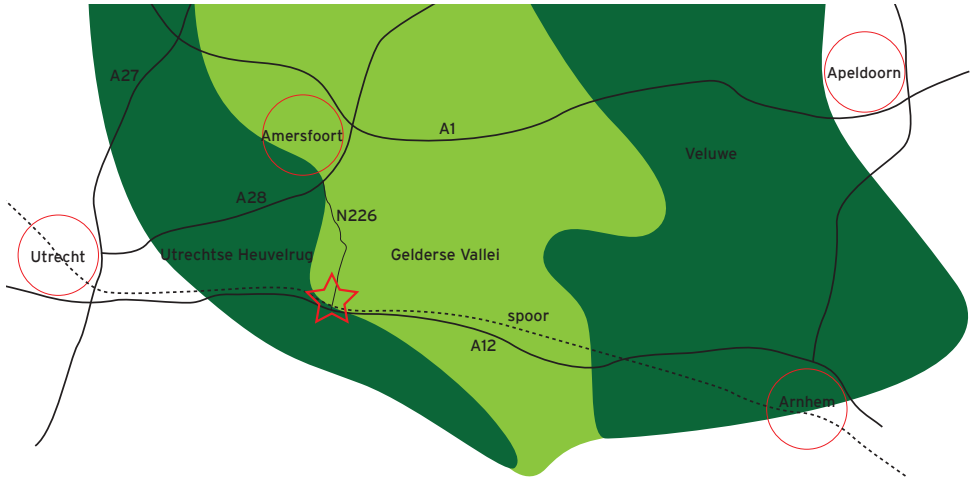
1
ruimtelijke kwaliteit

1.1
aantoonbare ruimtelijke kwaliteit

In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke kwaliteit beschreven van het studiegebied als geheel, de huidige locatie van de tankstations en van de verschillende locaties die wellicht geschikt zouden kunnen zijn om een tankstation naar toe te verplaatsen. Daarbij wordt tevens beschreven hoe de ruimtelijke kwaliteit zou veranderen bij verplaatsing van de tankstations.

De ruimtelijke kwaliteit in dit hoofdstuk wordt zo objectief mogelijk weergegeven, gebaseerd op de landschapsarchitectonische expertise van HOSPER. In het volgende hoofdstuk wordt de mening van de belanghebbenden met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit en de mogelijke toekomstige veranderingen naar aanleiding van de tankstations beschreven.

1.1.1
ruimtelijke analyse studiegebied



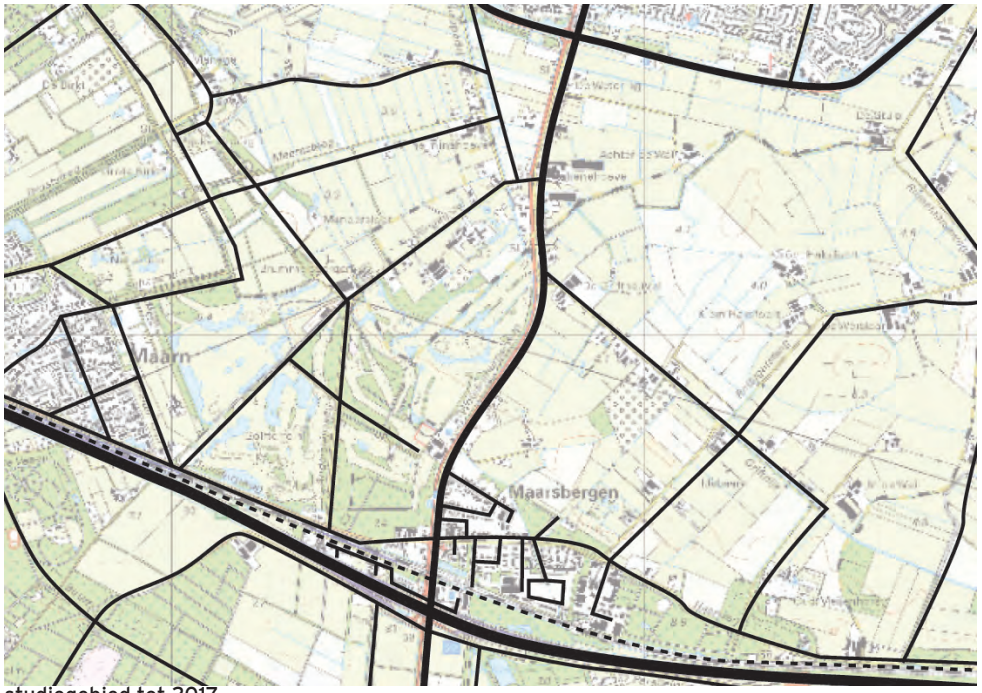
Context

Het studiegebied ligt in Maarsbergen, op de overgang tussen de Utrechtse Heuvelrug en de Gelderse Vallei. Ten zuiden van het studiegebied ligt de spoorlijn Utrecht - Arnhem en de snelweg A12. Het studiegebied bevindt zich rondom de provinciale weg N226 richting de A28 / Amersfoort.

Gelderse Vallei

Utrechtse Heuvelrug

studiegebied tot 1962

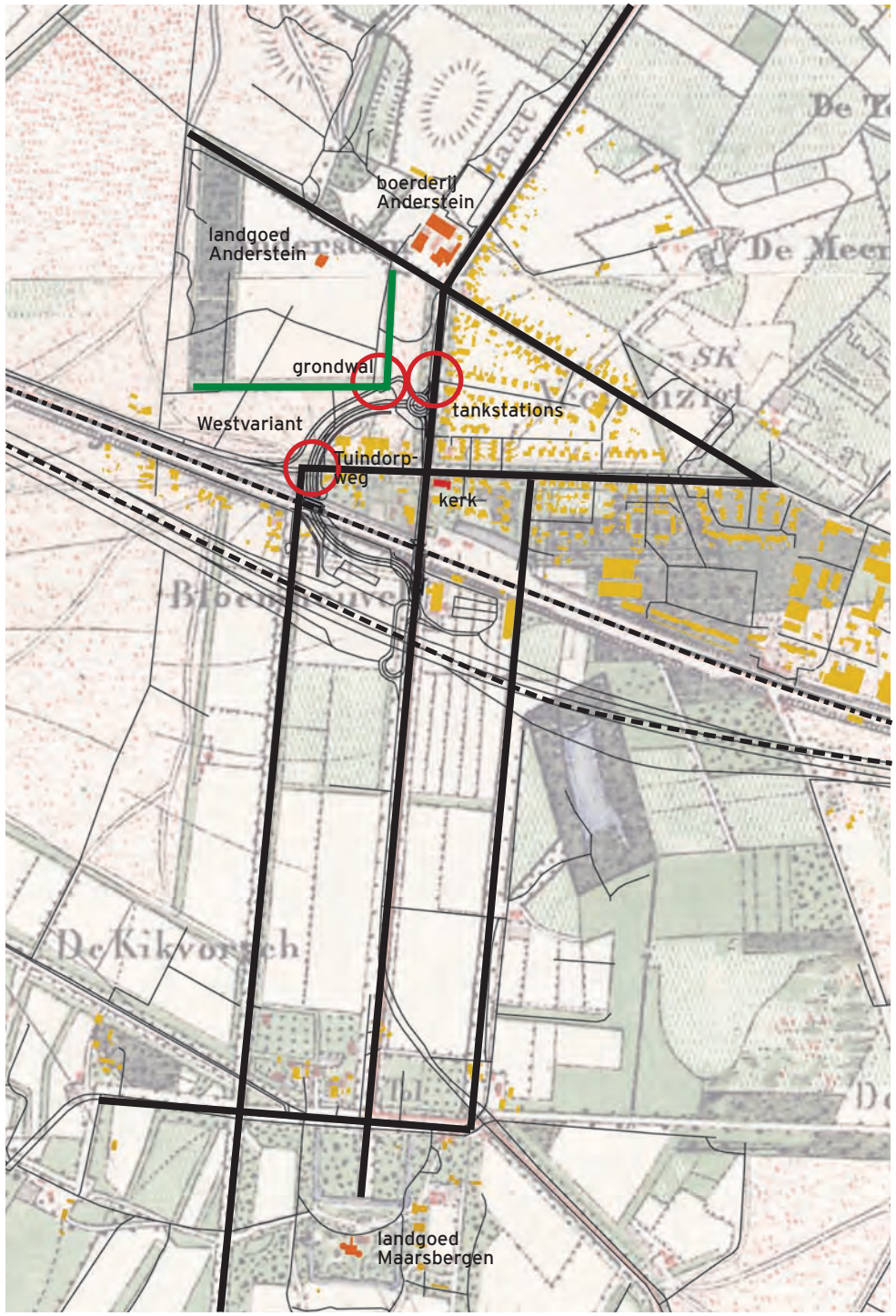


studiegebied tot 2017

Historie

Tot in de jaren '60 waren het landschap en de infrastructuur in het studiegebied redelijk onveranderlijk. Ten zuiden van landgoed Anderstein lag het spoor (anno 1845) met een doorgaande weg, Maarsbergen bestond uit een paar huizen. Het spoor was nauwelijks een barrière: de wegen liepen door over het spoor. Het landschap was overwegend besloten: bos op de Utrechtse Heuvelrug en een coulissenlandschap met bomenrijen en houtwallen in de Gelderse Vallei.

Vanaf de jaren '60 zijn de infrastructuur en het landschap rigoureus veranderd. Door de komst van de snelweg (1956-1957) en de ongelijkvloerse kruisingen van het spoor zijn de gebieden ten noorden en ten zuiden hiervan van elkaar gescheiden: slechts enkele wegen zorgen nog voor een verbinding. Tussen snelweg en spoor is een geïsoleerd 'tussengebied' ontstaan: de Engweg. Ook is de weg van Maarsbergen naar Woudenberg opgewaardeerd tot provinciale weg (N226) en is de doorgaande weg door Woudenberg aangevuld met een ringweg (N224). Het landschap van de Gelderse Vallei is door de jaren heen steeds opener geworden: veel van de bomenrijen en houtwallen zijn verdwenen. De Utrechtse Heuvelrug met landgoed Anderstein bestaat nog steeds grotendeels uit bos, maar het landschap van de Gelderse Vallei heeft nu een open karakter.

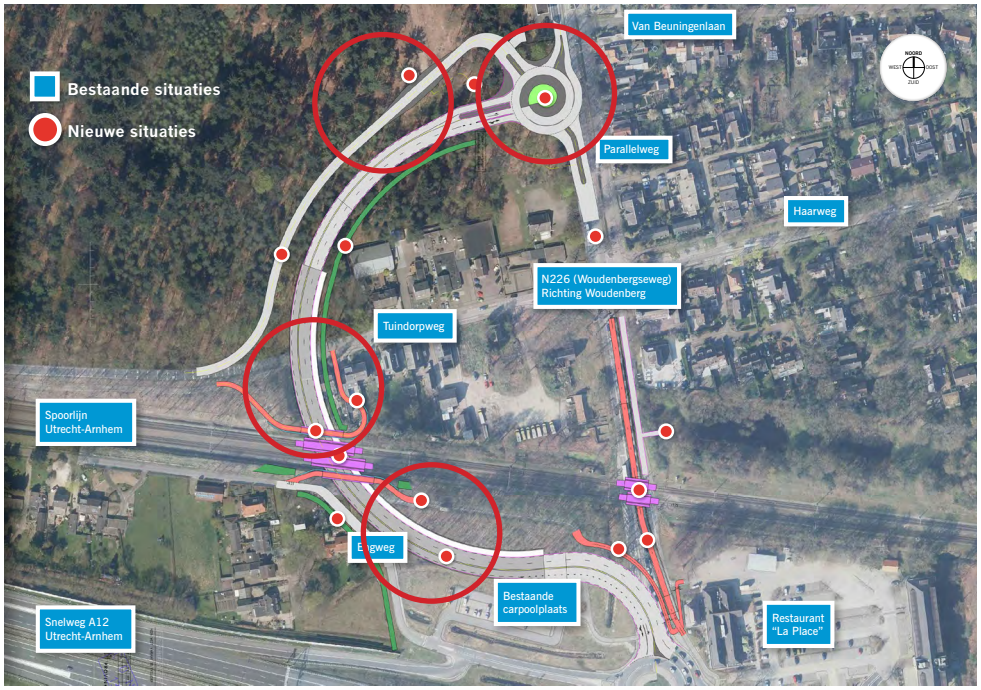


Landgoederen structuur

Landgoed Maarsbergen heeft een heldere, landschappelijke structuur uit de tweede helft van de 17e eeuw, met drie parallelle noord-zuid lanen. De Woudenbergseweg vormt de centrale as van dit Hollands-classicistische formele stelsel. Op de kop van deze as ligt het kasteel. Daar waar de as knikt, ligt de boerderij van landgoed Anderstein. De twee buitenste lanen eindigen op de Tuindorpweg/Haarweg, deze lijn vormt een onderdeel van het stelsel. Op de kruising van de Tuindorpweg en de centrale laan staat de dorpskerk. De tankstations liggen aan de centrale laan en doen door hun functie en uitstraling afbreuk aan het historische en landschappelijke karakter van deze as.

De orthogonale landschappelijke structuur wordt doorsneden door de snelweg en het spoor. De parallelweg langs de Westvariant doorsnijdt de punt van de historische grondwal van Anderstein. De Westvariant zelf doorsnijdt het punt waar de Tuindorpweg en de westelijke as samenkomen. Hierdoor wordt de verbinding tussen de Tuindorpweg en het omringende landschap / landgoed Anderstein verbroken.

boerderij Anderstein



Westvariant

De Westvariant staat niet meer ter discussie. Zoals op pagina 3 beschreven, heeft de realisatie van de Westvariant een aantal ruimtelijk nadelige gevolgen. Er liggen kansen om de Westvariant landschappelijk beter in te passen.

- De langzaam verkeerverbinding tussen de Tuindorpweg en landgoed Anderstein maakt in het voorstel een slinger tot naast het spoor. Vanuit cultuurhistorie, ruimtelijke beleving, relatie tussen Maarsbergen en het omringende landschap en gebruiksgemak zou het beter zijn als deze verbinding in het verlengde van de Tuindorpweg zou liggen (conform de huidige situatie).
- De rotonde ligt dicht tegen de Woudenbergseweg (parallelweg) aan. Het zou beter zijn als de rotonde iets naar het westen schuift, zodat er ruimte ontstaat om de laanbeplanting aan de oostzijde van de N226 continue te maken. Hierdoor komt de rotonde ruimtelijk gezien los te liggen van de cultuurhistorische laan.
- De parallelweg doorsnijdt de oorspronkelijke grondwal op landgoed Anderstein, dit doet afbreuk aan de cultuurhistorische kwaliteit. Deze impact zou in de uitwerking geminimaliseerd moeten worden.
- De bosrand langs de carpoolplaats wordt versmald en er komt een verdiepte doorgaande weg langs een deel van de Engweg. Het is wenselijk om bij de uitwerking en realisatie zo veel mogelijk van het bos te handhaven.

Bestaande tankstations

De centrale laan van landgoed Maarsbergen is door de jaren heen steeds drukker geworden en getransformeerd tot provinciale weg, de N226. In het centrum van Maarsbergen staan twee tankstations langs deze oorspronkelijke landgoed laan.

Aan beide zijden van de weg is de ruimtelijke situatie verschillend. Aan de westzijde staat het Shell tankstation in een korte maar diepe inham in het bos. Aan de oostzijde ligt een lange strook verharding langs de N226; deze wordt gebruikt door het Tinq tankstation. Achter de haag ligt een parallelweg (Woudenbergseweg) met woningen.

De historische laanbeplanting van de N226 wordt door beide tankstations onderbroken.

Tankstations in de omgeving

Maarsbergen is een dorp met ongeveer duizend inwoners en drie tankstations: Tinq, Shell en Tango. Vier kilometer verderop, langs de snelweg, staan twee tankstations die bedoeld zijn voor de passanten op de snelweg. Aan de zuidkant van Woudenberg staat een Esso tankstation dat goed bereikbaar is vanaf de N226 en N224.

De tankstations van Maarsbergen zijn onbemand en hanteren lage prijzen. Ze concurreren met tankstations langs de snelweg.

1.1.2
ruimtelijke kwaliteit
huidige locatie tankstations

Huidige locatie van de tankstations

In dit hoofdstuk wordt beschreven wat de ruimtelijke kwaliteit is van de huidige locatie van de tankstations, en hoe deze zou veranderen als de tankstations van deze locatie zouden verdwijnen. Daarbij wordt tevens aandacht besteed aan de aansluiting van de Westvariant op de N226, en de effecten die de verschillende opties hebben op de huidige locatie van de tankstations.

Huidige locatie van de tankstations

huidige situatie

impressie mogelijke toekomstige situatie

Huidige locatie van de tankstations

De ruimtelijke kwaliteit van de huidige locatie van de tankstations wordt bepaald door de historische lijn, de laanbeplanting en het bos van landgoed Anderstein. De tankstations beïnvloeden de ruimtelijke kwaliteit van de plek negatief: ze onderbreken de laanbeplanting, hebben een laagwaardige uitstraling, sluiten niet aan op het karakter van dorp én landgoed en domineren het beeld. Daarbij zorgen ze voor gevaarlijke verkeerssituaties en negatieve, niet-zichtbare effecten zoals geur- en geluidsoverlast.

Als de tankstations uit het centrum van Maarsbergen verdwijnen ligt het voor de hand om:
- de laanbeplanting langs de N226 te herstellen,
- het bos aan de westzijde van de N226 te herstellen,
- de verharde strook aan de oostzijde van de N226 te vervangen door gras met bomen, zoals verderop in het profiel.

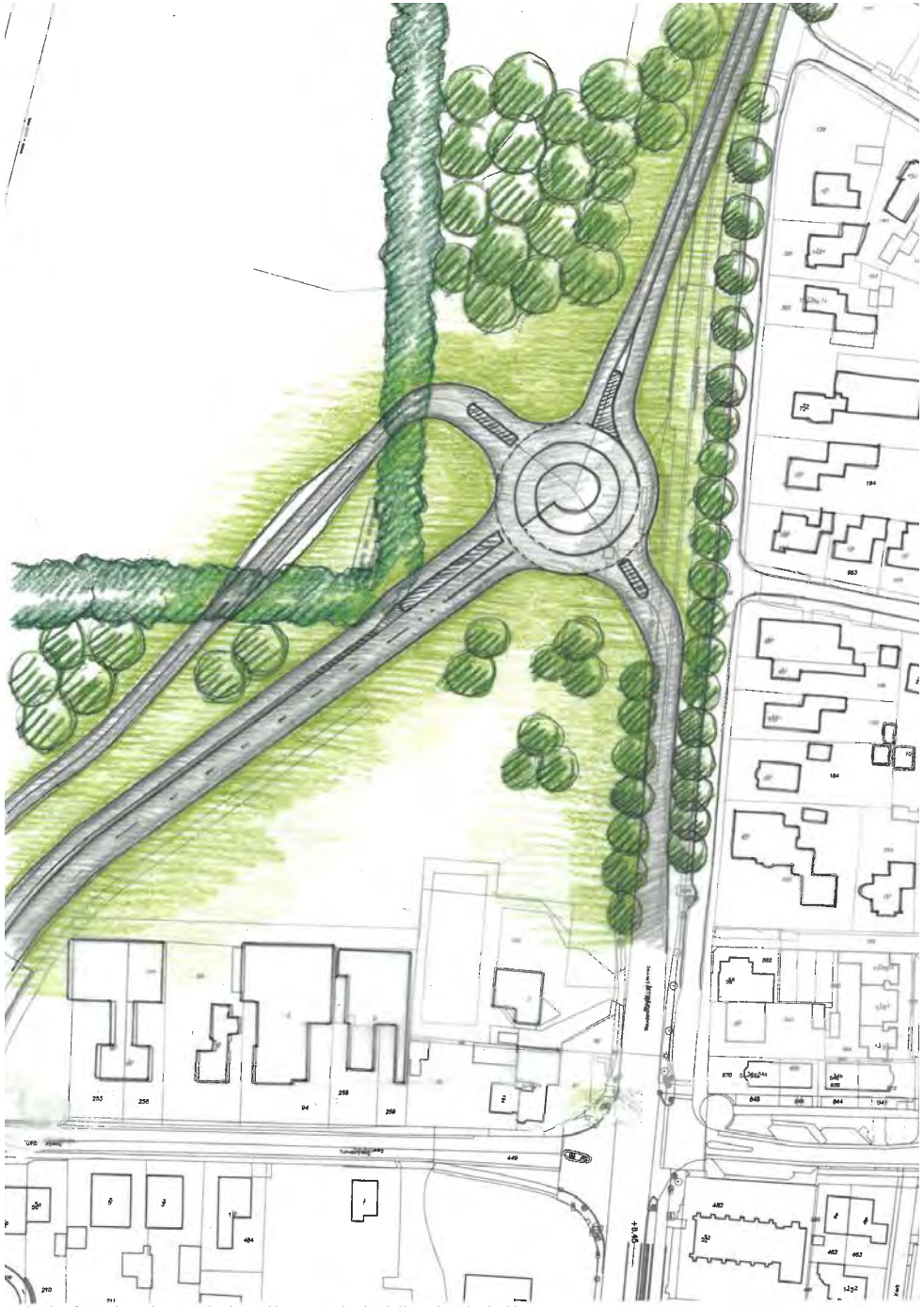
Het resultaat is een hoogwaardige laan, passend bij het karakter van de Utrechtse Heuvelrug, de landgoederen en het dorp. Daarbij krijgt de parallelweg met woningen meer ruimtelijke kwaliteit: door de groenstrook met laanbeplanting komt de parallelweg ruimtelijk los te liggen van de provinciale weg.

De ruimtelijke kwaliteit kan verder worden verhoogd door het veranderen van het uiterlijk van de verharding. Door (de uitstraling van) klinkerbestrating (in plaats van grijs asfalt met belijning) verandert het karakter van de weg van een doorgaande verkeersader in een karakter dat past bij het dorp.

Conclusies:
- Het verwijderen van beide tankstsations van deze locatie levert een sterke verbetering op van de ruimtelijke kwaliteit.
- Er kan extra ruimtelijke kwaliteit gerealiseerd worden door niet alleen het groene profiel te herstellen, maar ook de verharding aan te passen.

De huidige tankstations in relatie tot de Westvariant

schets 1: rotonde conform ontwerp januari 2018, 2 meter verschoven in westelijke richting



schets 2: rotonde op de locatie van de huidige tankstations

schets 3: rotonde in westelijke richting verschoven

De huidige tankstations in relatie tot de Westvariant

De Westvariant beïnvloedt de locatie van de huidige tankstations. Zodra de rotonde van de Westvariant conform het ontwerp van januari 2018 gerealiseerd wordt, moeten veel laanbomen gekapt worden. Door de rotonde enkele meters in westelijke richting te schuiven (schets 1), kunnen de bomen aan de oostzijde van de weg gehandhaafd en aangevuld worden. Door de combinatie van rotonde en tankstation ontstaat een groot gebied met asfalt en beton, dit is nadelig voor de ruimtelijke kwaliteit. Het verwijderen van de tankstations en herstel van de laanbomen zorgt dat de ruimtelijke structuur hersteld kan worden.

Door de rotonde te realiseren op de locatie van de huidige tankstations (schets 2), kunnen de laanbomen ten zuiden van de rotonde gehandhaafd worden. De laanbomen ten noorden van de rotonde moeten dan echter over een veel grotere lengte gekapt worden, en de nieuwe rijloper ten noorden van de rotonde gaat over een grote lengte afwijken van het cultuurhistorische tracé. Bovendien wordt een groter deel van het landgoed doorsneden, omdat de parallelweg de historische grondwal op het landgoed twee keer doorsnijdt.

Een alternatief is de Westvariant waarbij de rotonde een flink stuk naar het westen verschoven wordt (schets 3). Daardoor komt de rotonde los te liggen van de historische structuur, wat de ruimtelijke kwaliteit ten goede komt. Bovendien ontstaat afstand tot de bestaande woningen. De laanbeplanting wordt iets langer onderbroken dan in het eerste model. Het is nog onzeker of dit alternatief verkeerskundig mogelijk is.

Conclusies:

- In de eerste optie kunnen de laanbomen ten oosten van de weg gehandhaafd en aangevuld worden. De combinatie van rotonde met tankstations is nadelig voor de ruimtelijke kwaliteit.
- De rotonde op de locatie van de tankstations is ongewenst door vertraging, verlies van laanbomen en doorsnijding van de grondwal.
- De naar het westen verschoven rotonde zorgt dat de rotonde los ligt van de cultuurhistorische as, maar de laanbomen worden iets langer onderbroken dan in de eerste optie en er ontstaat vertraging.
- De verkeerskundige gevolgen, eventuele vertraging van de Westvariant en de financiële gevolgen verschillen per model en zijn niet in bovenstaande overweging meegenomen.

1.1.3
ruimtelijke kwaliteit
mogelijke locaties tankstations

Te onderzoeken locaties

In 2015 is onderzoek gedaan door Terra Incognita welke locaties mogelijk in aanmerking komen om de tankstations naar toe te verplaatsen: locaties A t/m H. Uit de destijds gehouden workshops zijn de locaties B, C en D naar voren gekomen als meest kansrijke locaties.

In 2016 heeft RoyalHaskoningDHV een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar de locaties A, B, C, F en X (de huidige locatie).

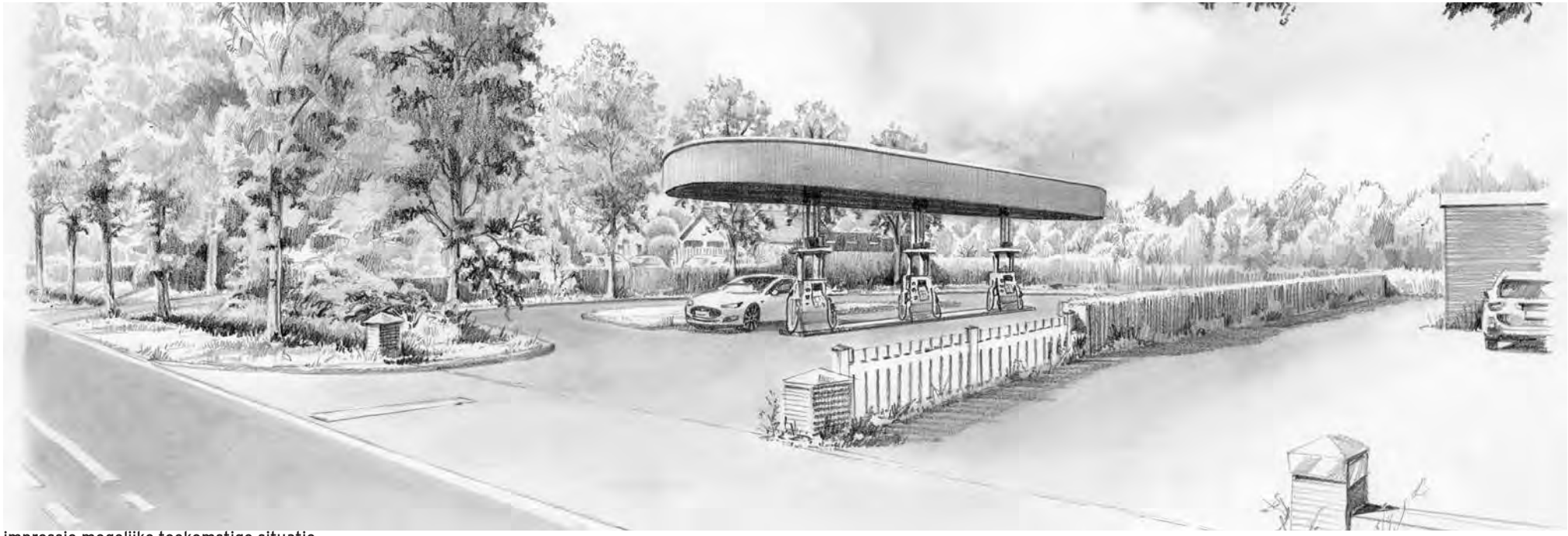
Tijdens het recent gehouden participatie proces (mei-juni 2018) is een aantal locaties uit 2015 weer naar voren geschoven en zijn er twee nieuwe locaties geopperd: I en K. Voor de volledigheid zijn tijdens dit proces alle genoemde locaties meegenomen om zodoende tot een gelijkwaardige actuele afweging te komen.

In dit hoofdstuk worden per locatie eerst de ruimtelijke kwaliteiten van de bestaande situatie beschreven, aansluitend wordt beschreven hoe deze kwaliteiten zouden veranderen bij het verplaatsen van de tankstations.

Op dit moment staan de twee tankstations tegenover elkaar. Deze tankstations zijn echter niet aan elkaar gekoppeld: het is mogelijk om voor elk tankstation een andere locatie aan te wijzen.

Locatie A: transportbedrijf

huidige situatie



impressie mogelijke toekomstige situatie

Locatie A: transportbedrijf

Locatie A bevindt zich op het terrein van een transportbedrijf. Dit terrein bestaat uit een aaneengesloten vlak verharding, ingeklemd tussen gebouwde volumes, de N226 en het achterliggende landschap. De ruimtelijke kwaliteit bestaat vooral uit het doorzicht op het achterliggende landschap.

Het is goed mogelijk om hier een tankstation te realiseren; er is voldoende ruimte op het terrein om een goede inpassing te maken. Het volume van het tankstation doet ruimtelijk mee in de reeks volumes langs de N226, de verharding wordt deels vervangen door groen. De ruimtelijke kwaliteit neemt niet toe door de komst van een tankstation, maar neemt ook niet sterk af.

Nadeel van deze locatie is dat er in de directe omgeving woningen staan. Als hier een tankstation zou komen, wordt er eenzelfde ongewenste situatie gecreëerd als nu in de kern van Maarsbergen aanwezig is: overlast voor de direct omwonenden. In voorliggend proces werd onderzocht hoe dit in de kern van Maarsbergen verholpen kon worden: door de tankstations uit te plaatsen. Het is geen optie om de tankstations op een nieuwe plek dezelfde overlast voor (andere) omwonenden te laten veroorzaken.

Conclusies:
- Een tankstation op deze locatie kan ruimtelijk goed ingepast worden.
- De ruimtelijke kwaliteit wordt daarbij niet sterk aangetast.
- Een tankstation op deze locatie veroorzaakt dezelfde overlast voor omwonenden als momenteel in de kern van Maarsbergen.

Advies op basis van aantoonbare ruimtelijke kwaliteit:
Deze locatie laten vervallen.

Locatie B/C: Griftdijk

huidige situatie

impressie mogelijke toekomstige situatie

Locatie B/C: Griftdijk

Locatie B/C ligt bij de aantakking van de Griftdijk op de N226. Aan de noordoostzijde van de splitsing ligt locatie B: een verhard terrein met gebouwtje, omgeven door bosschages. Locatie C ligt aan de westzijde van de N226, in de bosrand van het golfterrein. Op beide locaties is het mogelijk om een tankstation te realiseren. Locatie B bestaat momenteel uit een verhard terrein met bouwwerk; de transformatie naar een tankstation met overkapping heeft relatief beperkt impact op de ruimtelijke kwaliteit. Nadeel is wel dat de parallelweg verschoven moet worden naar de Grift. Omdat de parallelweg ten zuiden van de Griftdijk meeschuift, ontstaat daar een relatief grote 'restruimte'.

Op locatie C kan een tankstation in de bosrand opgenomen worden, zonder dat de golfbaan aangepast hoeft te worden. Hiervoor moet de T-splitsing omgevormd worden tot een kruispunt. Het is onzeker of dit verkeerskundig mogelijk is, in verband met de capaciteit van het kruispunt en de benodigde lengte van de uitvoegstrook in relatie tot de beschikbare breedte op de brug over de Grift. De onderbreking van de bosrand voor een tankstation heeft een negatieve impact op de ruimtelijke kwaliteit: de bosrand is niet meer continue en krijgt een infrastructureel karakter dat niet past bij het landschap.

Als op beide locaties een tankstation wordt gerealiseerd, zullen deze samen het beeld gaan domineren en daarmee een grotere afbreuk doen aan de ruimtelijke kwaliteit dan bij de realisatie van één tankstation.

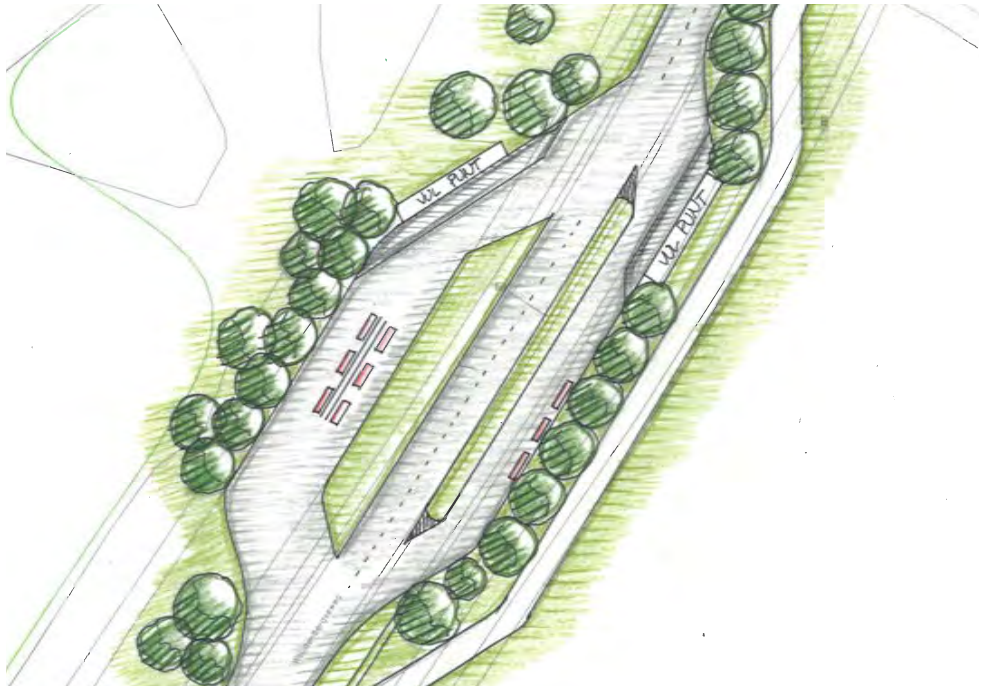
Conclusies:
- Op deze locatie is ruimte voor twee tankstations.
- Een tankstation aan de oostzijde, op locatie B, heeft relatief beperkt invloed op de ruimtelijke kwaliteit.
- Een tankstation aan de westzijde, op locatie C, doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit.
- Het is onzeker of de westelijke locatie verkeerskundig mogelijk is.
- Bij het realiseren van twee tankstations neemt de ruimtelijke kwaliteit van het gebied nog sterker af, omdat twee tankstations gezamenlijk het beeld gaan domineren.

Advies op basis van aantoonbare ruimtelijke kwaliteit:
B en C beide als optie open houden, waarbij B beter is dan C.

Locatie D: landelijk gebied

huidige situatie

impressie mogelijke toekomstige situatie



Locatie D: landelijk gebied

Locatie D ligt midden in het landelijk gebied. Er is een fraai landschappelijk contrast tussen de bosrand van de golfbaan (dat voelt als een uitloper van de Utrechtse Heuvelrug) en het open agrarische landschap van de Gelderse Vallei. De ruimtelijke kwaliteit van dit gebied is hoog.

Op deze locatie is ruimte voor twee tankstations; aan elke zijde van de weg één. Het positioneren van tankstations in dit gebied doet echter grote afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit. Vooral aan de oostzijde van de weg: hier verdwijnt de openheid en daarmee het fraaie landschappelijke contrast. Aan de westzijde zorgt de komst van een tankstation voor een onderbreking van de bosrand. Tot slot wordt de ruimtelijke kwaliteit negatief beïnvloed doordat tankstations op deze locatie sterk op zullen vallen, omdat het infrastructurele karakter zo overduidelijk niet bij het landschappelijke karakter van de plek past. Door de dominante aanwezigheid van de tankstations zal het gevoel van 'buiten zijn' en de landschapsbeleving verdwijnen.

Conclusie:
- Tankstations op deze locatie doen grote afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Advies op basis van aantoonbare ruimtelijke kwaliteit:
Deze locatie laten vervallen.

Locatie E: dorpsrand

huidige situatie

huidige situatie

Locatie E: dorpsrand

Locatie E ligt tegen de rand van de bebouwde kom van Maarsbergen. Aan de oostzijde van de weg staan woningen en begint het agrarische landschap, aan de westzijde van de weg staat een monumentaal gebouw van landgoed Anderstein en begint de golfbaan.

Als hier tankstations zouden komen, heeft dit negatieve gevolgen voor de beleving van de cultuurhistorie van het landgoed door de aanwezigheid van een tankstation direct naast een monument. Ook zouden de greens van de golfbaan moeten worden aangepast. Aan de oostzijde van de weg zou de heldere overgang tussen dorp en landschap verdwijnen.

Door het plaatsen van tankstations op deze locatie zou eenzelfde overlast voor omwonenden ontstaan als op de huidige locatie van de tankstations iets verderop. Het naar deze locatie verplaatsen van de tankstations biedt dus geen oplossing.

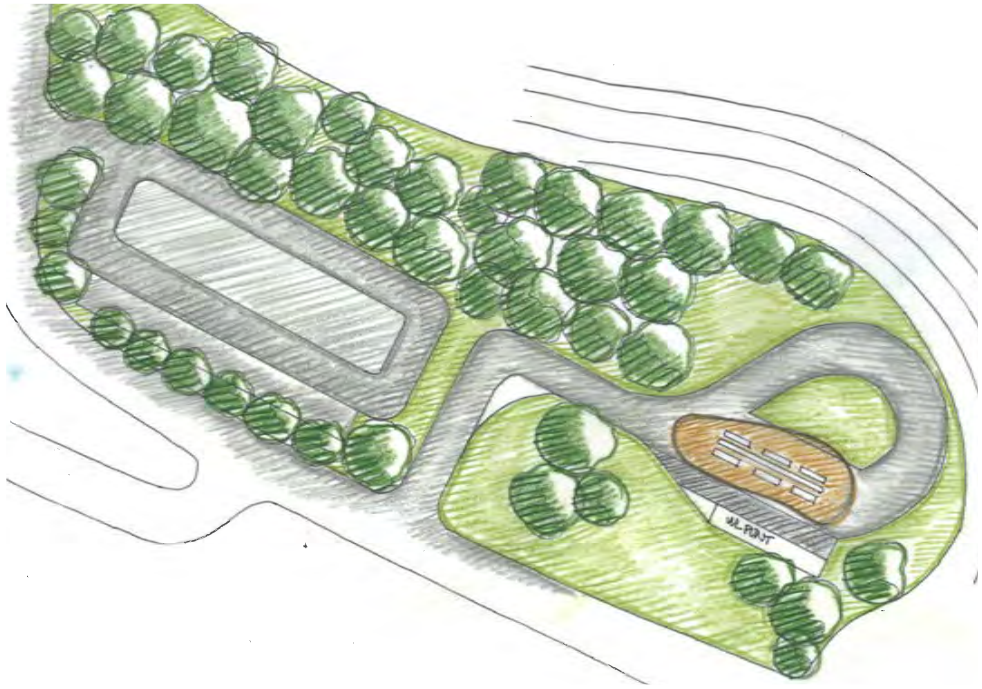
Conclusie:
- Tankstations op deze locatie doen grote afbreuk aan de cultuurhistorie van landgoed Anderstein en aan de ruimtelijke kwaliteit van het agrarische landschap.
- Een tankstation op deze locatie veroorzaakt dezelfde overlast voor omwonenden als momenteel in de kern van Maarsbergen.

Advies op basis van aantoonbare ruimtelijke kwaliteit:
Deze locatie laten vervallen.

Locatie F: carpoolplaats

huidige situatie

impressie mogelijke toekomstige situatie



Locatie F: carpoolplaats

De locatie van de carpoolplek is een open ruimte, ingeklemd tussen (de oprit naar) de snelweg en een bosrand. Het is een fraaie groene ruimte met een prettige maat, de bosrand geeft de ruimte een hoogwaardig karakter. Het is tevens de toegang naar de Engweg, een groene enclave tussen snelweg en spoor.

Deze ruimte zal in de toekomst veranderen: het voorste deel van de bosrand zal verdwijnen om plaats te maken voor (de tunnelbak van) de Westvariant.

Het realiseren van een tankstation is mogelijk door deze nabij de rotonde te plaatsen en de carpoolplaats op te schuiven richting de Engweg. Daarbij verdwijnt het nieuw aangeplante bosje die het zicht op de carpoolplaats, vanuit de woningen aan de Engweg, verzacht.
De fraaie open groene ruimte tussen bos en snelweg verdwijnt en de bosrand is niet meer karakter bepalend. Het gebied wordt een functionele ruimte, in aansluiting op het karakter van de snelweg. Dat is een afname van de huidige ruimtelijke kwaliteit, maar aansluiten op het karakter van de snelweg is niet onlogisch op deze plek.

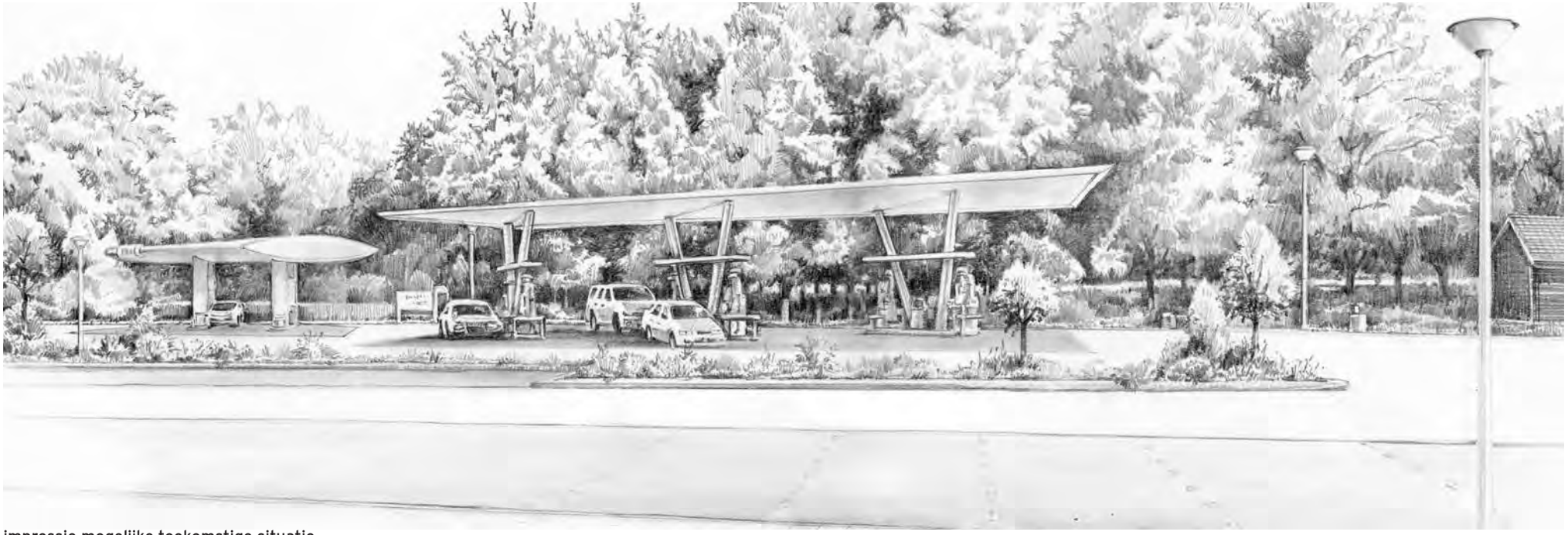
Conclusies:
- Het plaatsen van een tankstation zorgt dat het karakter van het gebied verandert naar een snelweglandschap.
- Dat is niet onlogisch, maar zorgt wel voor een vermindering van de bestaande ruimtelijke kwaliteit.

Advies op basis van aantoonbare ruimtelijke kwaliteit:
Deze locatie als optie open houden.

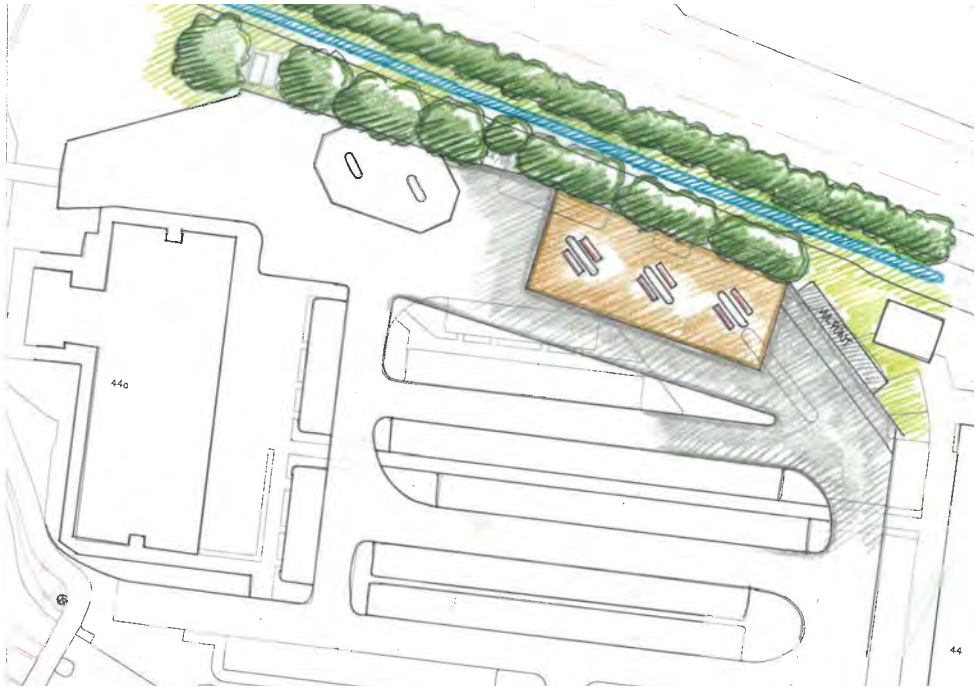
Bij deze wordt alvast gemeld dat deze locatie in het volgende hoofdstuk alsnog af zal vallen, omwille van de grote maatschappelijke weerstand.

Locatie G: La Place

huidige situatie



impressie mogelijke toekomstige situatie



Locatie G: La Place

Locatie G bestaat uit een parkeerterrein tussen La Place en het voormalige Amrath hotel. In de hoek staat een klein onbemand Tango tankstation. De ruimtelijke kwaliteit van deze plek is niet hoog. Het heeft het anonieme karakter van een snelweg-locatie. De enige kwaliteit wordt gevormd door de bosrand langs het spoor.

Op deze locatie is het goed mogelijk om een tankstation te realiseren: er is voldoende ruimte naast het bestaande tankstation en het doet geen afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit. Het enige nadeel is dat deze locatie tegen het centrum van Maarsbergen aan ligt en er nog geen visie voor het centrum is opgesteld. Het is dus nog niet duidelijk of het plaatsen van een tweede tankstation op deze locatie een eventuele toekomstige ontwikkeling van dit gebied belemmert.

Conclusies:
- Het plaatsen van een tankstation op deze locatie is goed mogelijk, zonder afbreuk te doen aan de ruimtelijke kwaliteit.
- Het is nog niet duidelijk of het realiseren van een tankstation de toekomstige ontwikkeling van dit gebied belemmert.

Advies op basis van aantoonbare ruimtelijke kwaliteit:
Deze locatie als optie open houden.

Locatie H: Woudenberg

huidige situatie

huidige situatie

Locatie H: Woudenberg

Locatie H ligt tegenover het bestaande Esso tankstation aan de zuidkant van Woudenberg. Deze Esso is een groot bemand tankstation met shop. De ruimtelijke kwaliteit van deze plek wordt bepaald door de bosrand; daardoor krijgt de weg een groen karakter.

Het is mogelijk om een tankstation tegenover de Esso te realiseren. De ruimtelijke kwaliteit neemt af omdat het bosje zal verdwijnen en de twee tankstations zullen samen het beeld gaan domineren. Ter nuancering kan gesteld worden dat de ruimtelijke kwaliteit op deze locatie een stuk minder is dan bijvoorbeeld op locatie D, vooral door de aanwezigheid van de Esso. Het plaatsen van een tankstation op deze locatie is echter niet logisch/realistisch omdat de Esso al beide aanrijrichtingen van de N224 bedient.

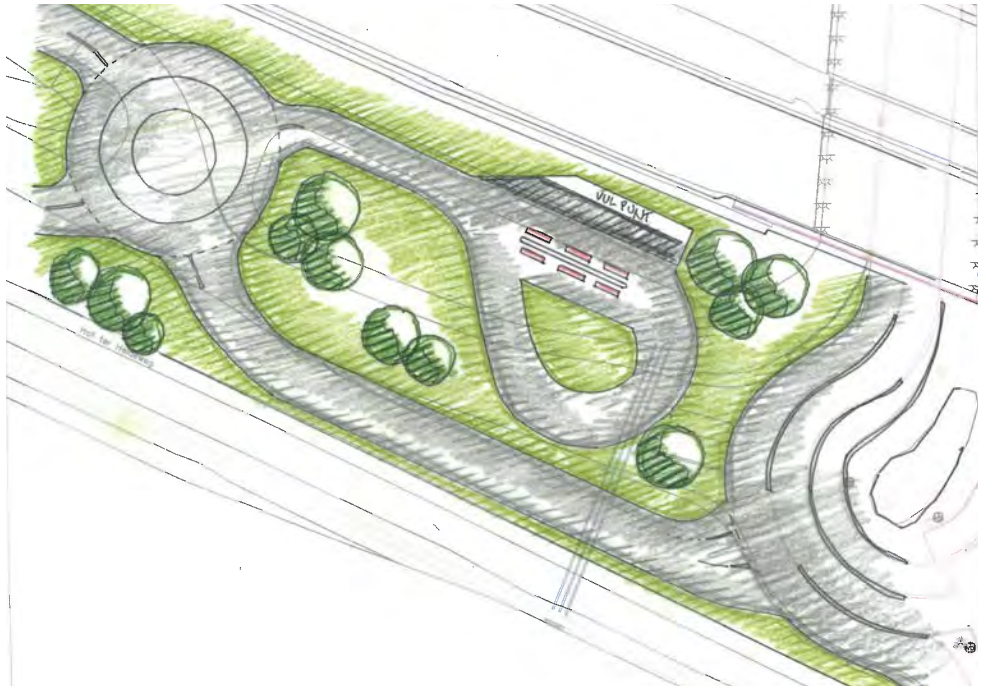
Conclusies:
- Het plaatsen van een tankstation op deze locatie doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit, maar deze is niet bijzonder hoog.
- Op deze locatie is al een groot bemand tankstation aanwezig die beide aanrijrichtingen bedient. Het is niet logisch/realistisch om daar een tweede tankstation aan toe te voegen.

Advies op basis van aantoonbare ruimtelijke kwaliteit:
Deze locatie laten vervallen.

Locatie I: afrit vanuit Utrecht

huidige situatie

impressie mogelijke toekomstige situatie



Locatie I: afrit vanuit Utrecht

Locatie I ligt tussen de snelweg en de Hof ter Heideweg, direct na de afrit (komende vanuit richting Utrecht). Momenteel heeft deze ruimte een groen karakter: het bestaat uit gras, water en riet en ligt tegen de landerijen van landgoed Maarsbergen aan. Het voelt als de entree van de Utrechtse Heuvelrug.

Een tankstation ten zuiden van de Hof ter Heideweg zou op de grond van landgoed Maarsbergen liggen, dat doet een te grote afbreuk aan de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied en is daarom geen optie. Vanuit ruimtelijke kwaliteit is een tankstation alleen mogelijk tussen de Hof ter Heideweg en de snelweg in. Hier doet een tankstation beperkt afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit: het landschappelijke karakter van de afrit zal verminderen. Deze locatie is dan niet meer de 'groene entree' naar Maarsbergen, maar gaat gevoelsmatig meer bij de snelweg horen. Dat is jammer, maar niet onlogisch gezien de ligging. Het is echter onzeker of er in de genoemde locatie überhaupt voldoende ruimte is voor een tankstation.

Door aan het einde van de afrit een rotonde te realiseren, en het tankstation aan deze rotonde te hangen, wordt deze voor verkeer uit alle richtingen bereikbaar. Het tankstation kan niet via de Hof ter Heideweg ontsloten worden, omdat de in-/uitrit van het tankstation dan te dicht bij de afrit en/of de bestaande rotonde zou komen te liggen. Het is onbekend wat Rijkswaterstaat vindt van een rotonde op deze locatie.

Conclusies:
- Het plaatsen van een tankstation is ruimtelijk alleen acceptabel tussen de Hof ter Heideweg en de snelweg, het is onzeker of dit past.
- Het plaatsen van een tankstation op deze locatie zorgt voor een vermindering van de bestaande ruimtelijke kwaliteit.
- De transformatie van een groen karakter naar een snelweglandschap is echter niet onlogisch op deze locatie.
- Het is onzeker of Rijkswaterstaat akkoord gaat met een rotonde aan het einde van de afrit.

Advies op basis van aantoonbare ruimtelijke kwaliteit:
Deze locatie als optie open houden.

Locatie K: hoek landgoed Maarsbergen

huidige situatie

huidige situatie

Locatie K: hoek landgoed Maarsbergen

Locatie K ligt ten zuiden van de oprit naar de snelweg. Dit gebied bestaat uit een fraai gevormde open ruimte, omzoomd door bomenrijen. Het maakt onderdeel uit van de landerijen van landgoed Maarsbergen.

Het realiseren van een tankstation op deze locatie heeft een grote negatieve impact op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Een tankstation disharmonieert met het landschappelijke en cultuurhistorische karakter van de plek. Bovendien verrommelt het gebied door het toevoegen van massa, daardoor is de vorm van de ruimte minder beleefbaar.

Conclusie:
- Het plaatsen van een tankstation op deze locatie doet grote afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit.

Advies op basis van aantoonbare ruimtelijke kwaliteit:
Deze locatie laten vervallen.

1.2
waardering ruimtelijke kwaliteit door belanghebbenden

In het vorige hoofdstuk is de aantoonbare ruimtelijke kwaliteit beschreven. In dit hoofdstuk wordt de mening van de belanghebbenden over de ruimtelijke kwaliteit weergegeven. Per locatie wordt een samenvatting van de plussen en minnen opgesomd, de volledige verslagen van de participatie bijeenkomsten zijn te vinden in deel 2 van dit document.

Locatie X: de huidige tankstations

Huidige kwaliteiten:
- Ligging in het dorp, tegen Landgoed Anderstein.
- Maarsbergen is een klein knus dorp waarin gewoond wordt.
- Groen dorp: bossen, landelijke dorpse sfeer.
- Rijke cultuurhistorie met landgoederen.

Huidige knelpunten:
- Tankstations zorgen voor overlast: lawaai, stank en luchtvervuiling.
- Tankstations tasten het dorpsbeeld aan.
- Onveilige verkeerssituaties bij de tankstations.
- Verkeersopstoppingen op de N226.
- Maarsbergen mist een dorpse kern.
- Leefbaarheid wordt aangetast door tankstations en verkeersdruk op de N226. Aantrekken van extra verkeer moet voorkomen worden.

Als de tankstations zouden verdwijnen:
- Wens om het bos en het groen door te trekken.
- Zebrapad tussen parallelweg en wandelpad Anderstein.
- Optie: bushaltes ter plekke van de tankstations.

Overige opmerkingen:
- Tankstations hebben geen voordeel voor het dorp. Ze zorgen voor overlast en trekken veel verkeer aan.
- Tankstations liever elders in de provincie plaatsen.
- 1x: Verplaatsen is een luxe en kost veel geld; dat is het niet waard.
- Tanken gaat vanzelf verdwijnen/verminderen door elektrisch rijden.
- Architectuur van de tankstations is belangrijk als ze op een plek komen waar ze belangen van omwonenden schaden.
- Architectuur mag altijd mooier en beter ingepast in het landschap, bijvoorbeeld met hout, geperforeerd staal of een grasdak.

rotonde 2 meter verschoven ten opzichte van het ontwerp uit januari 2018

rotonde naar het westen verschoven

De rotonde van de Westvariant

Als de rotonde conform het oorspronkelijke ontwerp uit 2018 wordt gerealiseerd:

- Dicht bij de woningen.
- Lichthinder of lelijke schermen om dat te voorkomen.

Als de rotonde 2 meter opschuift:

- Ruimte voor een beetje groen, in plaats van een scherm.
- Geen vertraging voor de Westvariant.
- Risico dat de tankstations niet weggehaald worden.

Als de rotonde op zou schuiven:

- Dan verdwijnen de tankstations gegarandeerd.
- Vertraging bij de realisatie van de Westvariant is onwenselijk omdat het hele dorp last heeft van de verkeersdruk. Te veel vertraging kan leiden tot afblazen van de Westvariant.
- Door vertraging met de Westvariant kan nog niet begonnen worden met verbetering van het centrum van Maarsbergen.

Als de rotonde naar het westen schuift:

- Minder lichthinder in de woningen.
- Ruimte voor groene wal in plaats van een scherm tegen lichthinder.
- Mooi groen beeld, geen zicht op rotonde.
- Meer ruimte voor groen en kwaliteit voor het dorp.
- De groenstrook tussen parallelweg en de N226 handhaven.
- Mag niet ten koste gaan van landgoed Anderstein.

Als de rotonde naar het noorden schuift:

- Ruimte voor woningen in het centrum langs de Woudenbergseweg.
- Tegenover de Van Beuningenstraat is gewenst (geen lichtinval in woningen) en ongewenst (geluid ‘rolt de straat in’).

Overige opmerkingen:

- Optie: de rotonde vervangen door een splitsing. Als de Tuindorpweg open blijft is de noordelijke tak van de rotonde niet meer nodig.
- “Je kan het maar één keer goed doen”, dus niet te veel belang hechten aan vertraging bij de realisatie van de Westvariant.
- Men wil duidelijkheid m.b.t. de Westvariant en de tankstations.
- Optie: rotonde verdiept aanleggen ter vermindering van lichtinval.
- Optie: ontwerpsnelheid naar 50 km/h, zodat bocht scherper kan en de rotonde verder het bos in kan zonder de tankstations te schuiven.

Locatie A: transportbedrijf

Huidige kwaliteiten:
- Er ligt natuur achter.

Huidige knelpunten:
- Er zit al een transportbedrijf.

Positieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Ver weg van het dorp, niemand heeft er last van.
- Goede zichtlocatie.
- Er is voldoende ruimte als het transportbedrijf verdwijnt.
- Het is een goede kant voor de ontwikkeling van bedrijvigheid.
- Landschappelijk geen verslechtering.

Negatieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Er ligt natuur achter, dus dat is niet wenselijk.
- Er wonen ook mensen omheen, dus wordt het probleem verplaatst.
- Niet logisch voor de route vanaf de Griftdijk naar de snelweg.
- Er is geen ruimte als het transportbedrijf blijft (parkeerplek trailers).
- Misschien levert dit een onveilige verkeerssituatie op.

Locatie B/C: Griftdijk

Huidige kwaliteiten:
- B is een bosje om langs te rijden.
- B is een functionele plek: eerst zoutloods, daarna Recreatieschap.
- C is een dode hoek in de golfbaan.
- Open landschap in de omgeving is mooi.

Huidige knelpunten:
- Rommelzone naast autobedrijf en ijzerhandel.
- Verlaten terrein in de driehoek tussen Grift en Griftdijk.

Positieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- De ruimtelijke kwaliteit wordt er niet minder van, is goed inpasbaar.
- Er is voldoende ruimte.
- Het ligt ver van het dorp.
- Weinig overlast voor omwonenden.
- Er is ruimte voor beide tankstations.
- Handig voor verkeer tussen Griftdijk (naar industrie) en snelweg.
- Gebied wordt toch al veranderd door de aansluiting Griftdijk/N226.
- Goed dat alle drukte dan tussen Maarsbergen en Woudenberg komt.
- Het kan doorwaaien, zodat luchtvervuiling niet blijft hangen.
- Grondeigenaar van locatie C is dezelfde als van de huidige Shell.
- Er komen minder mensen vanaf de snelweg om goedkoop te tanken omdat het relatief ver van de snelweg af ligt.

Negatieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Grotere verkeersbelasting op de aansluiting Griftdijk/N226.
- Mogelijk filevorming door stoplichten.
- Hoe verder naar het noorden, hoe lastiger voor Esso Woudenberg.
- Landschappelijk gezien nadelig, het is een grote ingreep.
- Parallelweg ten zuiden van Griftdijk schuift flink ver het weiland in.
- Misschien is een tankstation een milieu-risico voor de Grift.
- Blokkeert de ontwikkeling van ecologische oevers langs de Grift.

Overige opmerkingen:
- Snel handelen is nodig: locatie B staat momenteel te koop.
- Liever één tankstation uitkopen en één tankstation hier plaatsen.
- Er wordt weinig rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen.

Locatie D: landelijk gebied

Huidige kwaliteiten:
- Openheid is mooi en belangrijk.

Huidige knelpunten:
-

Positieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Minste overlast voor omwonenden.
- Minder massaal.

Negatieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Forse ingreep in het landschap; dit wordt onacceptabel gevonden.
- Aan de oostzijde wordt de openheid kapot gemaakt.
- Gevaarlijke plek in de bocht.
- Mensen gaan toch weer op de weg keren en dat is gevaarlijk.

Locatie E: dorpsrand

Huidige kwaliteiten:
- Overgang tussen dorp en landschap.

Huidige knelpunten:
- De file voor de rotonde begint soms hier al.

Positieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
-

Negatieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Te dicht bij het dorp, dat zorgt voor overlast voor omwonenden.
- Niet ver genoeg van het dorp en daardoor niet toekomstgericht.

Locatie F: carpoolplaats

Huidige kwaliteiten:
- Open uitzicht over oprit en carpoolplaats vanaf de Engweg.
- Open ruimte is fraai.
- Mooie bosrand, daardoor voelt de Engweg als een groene enclave.
- Rustige plek.
- Goed overzicht, geen “gespuis”.

Huidige knelpunten:
- Soms is er enige vervuiling.
- Fietspad door het bosje is donker.
- Leegstaand terrein tussen snelweg en spoor.
- Kaal terrein, het zou beter zijn als er meer bomen zouden staan.

Positieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- In de schets staat het tankstation zo ver mogelijk van de Engweg af.

Negatieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Overlast voor omwonenden: licht, geluid, vervuiling, stank, ongezond, vrees voor veiligheid (explosie).
- Trekt verkeer aan vanaf de snelweg, zeker als er een Shell komt omdat veel mensen een Shell-tankpas hebben.
- Er komt meer verkeer dicht bij de Engweg.
- Verhoogt complexiteit en drukte op de rotonde (die is al problematisch).
- Tankstation zorgt ervoor dat er in de toekomst geen ruimte meer is om de rotonde te verbeteren.
- De verkeerssituatie is nu al onduidelijk, dat wordt nog verwarrender.
- Veel op- en afritten op korte afstand van elkaar.
- Het voelt onlogisch: van de rotonde af richting de oprit, dan afslaan en een bocht naar achteren maken naar het tankstation.
- Verkeer dat verkeerd rijdt, keert op de Engweg; zowel auto’s als vrachtwagens. Dat wordt nog meer.
- Verkeer dat vanuit het noorden komt en goedkoop wil tanken, moet het hele dorp door.
- Er is nu al uitloop van verkeer naar de Engweg om te bellen/lunchen/etc., dat zal toenemen.
- De combinatie van een carpoolplaats en een onbemand tankstation

is sociaal onveilig, de bewoners van de Engweg moeten daar altijd langs (ook 's nachts).
- De Engweg "krijgt al genoeg voor de kiezen" met de Westvariant, door een tankstation wordt de leefbaarheid nog meer aangetast.
- Deze optie splijt het dorp, sociaal-maatschappelijk gezien. Mensen van de Engweg willen dit persé niet, om het dorp "bij elkaar te houden" is deze locatie niet goed.
- Een tankstation zorgt dat de Engweg volledig ingesloten wordt door infrastructuur.
- Verstoring van het uitzicht vanaf de Engweg.
- Het groene beeld verdwijnt, er komt veel verharding voor in de plaats.
- Geen fraaie entree voor Maarsbergen.
- Toekomstige mutaties aan het spoor worden onmogelijk gemaakt.
- Carpoolplaats en de entree daarvan komen te dicht bij de Engweg.
- Verkeersonveiligheid neemt toe omdat mensen vanaf de carpoolplaats geen verkeer verwachten vanaf de Engweg.
- Nieuwe bomen tussen Engweg en rotonde moeten verdwijnen om ruimte te maken voor de carpoolplaats.

Overige opmerkingen:
- Bosrand was ooit EHS (ecologische hoofdstructuur), dat is aangepast bij de snelwegverbreding.
- De noord-zuid bomenrij langs Engweg is onderdeel van de bomenstructuur van de landgoederen.
- Als er toch een tankstation komt, dan is het van belang hoe dat gedaan wordt: zo onzichtbaar en mooi mogelijk, zonder shop, zonder verlichting, met veel groen en met beperking van stank en gevaar.
- Een tankstation op deze locatie is voor de bewoners van de Engweg onbespreekbaar. Er is zeer veel weerstand tegen deze locatie, niet alleen vanuit de bewoners van de Engweg maar ook vanuit de overige bewoners van de Tuindorpweg en Woudenbergseweg en vanuit de overige belangenbehartigers.

Locatie G: La Place

Huidige kwaliteiten:
- Rustige plek.

Huidige knelpunten:
- Er is al een tankstation (Tango).
- Sociaal onveilige plek: uit het zicht, donker, hotel met seizoensarbeiders.
- Verkeersproblemen door combinatie van afrit snelweg, opstopping voor rotonde en de route met verkeerslichten naar deze locatie.

Positieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Goede locatie.
- Een tankstation is hier goed in te passen.
- Weinig woningen, dus weinig overlast.
- De infrastructuur ligt er al, geen extra overlast.
- Er zijn te veel parkeerplaatsen, dus er is ruimte genoeg.
- Vanuit het dorp gezien ligt deze locatie verstopt achter het spoor.
- Gaat niet ten koste van het landschap.
- Er is voldoende ruimte om de verkeerssituatie te verbeteren.

Negatieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Aanzuigende werking voor verkeer vanaf de snelweg.
- Afrit van de snelweg wordt drukker, gecombineerd met de stoplichten zorgt dit voor een risico op file op de snelweg.
- Rotonde zal nog drukker worden.
- Tango zal protesteren.
- Locatie wordt minder rustig.
- Risico op stankoverlast voor de woningen ten noorden van het spoor.
- Dit is een potentiële plek voor een leuke ontwikkeling voor het dorp, die verdwijnt dan. De locatie wordt door twee tankstations ‘op slot gezet’.
- Te veel anonieme snelweg-functies op dezelfde plek.

Locatie H: Woudenberg

Huidige kwaliteiten:
- Bosschage tussen N224 en woonbuurt.

Huidige knelpunten:
- Er is al een tankstation.

Positieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Kan prima.
- Maarsbergen heeft drie tankstations, Woudenberg maar één; dit zou het beter verdelen.

Negatieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Esso zal het hier niet mee eens zijn.
- Hier wonen ook mensen in de omgeving, dat is onwenselijk.

Locatie I: afrit vanuit Utrecht

Huidige kwaliteiten:
- Mooie groene plek, fraaie entree van Maarsbergen.

Huidige knelpunten:
-

Positieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Mensen zitten hier al in een snelwegsfeer.
- Geen overlast voor omwonenden.
- Buiten het dorp
- Ligt vanuit het dorp gezien onzichtbaar achter de snelweg.
- Goed bereikbaar vanaf de snelweg.

Negatieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Lastig bereikbaar vanuit Maarsbergen.
- Zorgt voor extra verkeer op de rotonde.
- Risico op file op de snelweg als de afrit opstroopt voor de rotonde.
- Tankstation in het zicht van het fietspad is slecht voor het toerisme.
- Groene entree vanaf de snelweg verdwijnt.
- Ruimte lijkt te krap.
- Kans op een hoge paal met reclame, die zichtbaar is vanuit het dorp.
- Dicht bij de natuur, beschermd landschap en landgoed Maarsbergen.

Locatie K: hoek landgoed Maarsbergen

Huidige kwaliteiten:
- Mooi landschap.

Huidige knelpunten:
-

Positieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Geen overlast voor omwonenden.
- Praktische oplossing.
- Beter voor de ontwikkeling van het centrum van het dorp.

Negatieve aspecten als hier tankstations zouden komen:
- Lastig bereikbaar vanuit Maarsbergen.
- Trekt extra verkeer aan vanaf de snelweg.
- Rotonde wordt drukker door verkeer vanuit het noorden dat wil tanken.
- Aantasting van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit.
- Bestaande ecologie wordt aangetast.
- Niet fraai voor de vele fietsers.

1.3
advies

In dit hoofdstuk wordt het advies van HOSPER beschreven. Dit advies is gebaseerd op een combinatie van de aantoonbare ruimtelijke kwaliteit en de waardering van de ruimtelijke kwaliteit door en wensen van de belanghebbenden.

rotonde naar het westen verschoven

rotonde beperkt verschoven

Positie van de rotonde in relatie tot de huidige tankstations

Het verplaatsen van de rotonde naar de locatie van de huidige tankstations levert geen ruimtelijke meerwaarde op. Cultuurhistorisch en landschappelijk is het de minst geschikte variant. Het tracé wijkt ten noorden van de rotonde af van het cultuurhistorische tracé en de laanbeplanting moet over een grote lengte gekapt worden. Deze variant heeft meer ruimte nodig op het landgoed en de historische grondwal wordt twee keer doorsneden in plaats van één keer. Tot slot levert deze variant vertraging op doordat de tankstations eerst verwijderd moeten zijn vóórdat de rotonde (en daarmee de Westvariant) gerealiseerd kan worden.

Het advies is om te kiezen voor een rotonde gebaseerd op het ontwerp uit 2018, waarbij deze in meer of mindere mate naar het westen geschoven is. Door de rotonde te verschuiven ontstaat ruimte voor laanbomen, zodat recht gedaan wordt aan de cultuurhistorische laan. Bovendien ontstaat hierdoor afstand tussen de woningen en de rotonde. Dit advies is gebaseerd op de aantoonbare ruimtelijke kwaliteit en de input van de belanghebbenden. Er is niet getoetst op eventuele vertraging van het project, impact op het verkeer, gevolgen voor de grondeigenaren en financiële gevolgen.

De huidige verkeerssituatie drukt zwaar op de leefbaarheid van het dorp, wat maakt dat de belanghebbenden geen grote vertraging willen bij de realisatie van de Westvariant. Het voorliggende advies is genuanceerd: de voorkeur gaat uit naar de variant waarbij de rotonde een flink stuk naar het westen verschuift, maar als dit tot grote vertraging blijkt te leiden, gaat de voorkeur uit naar de optie waarbij de rotonde slechts beperkt opschuift. In dat geval dient een garantie afgegeven te worden dat de tankstations snel verwijderd worden zodat er zo kort mogelijk een combinatie van tankstations en rotonde zichtbaar is. Ook dient de rotonde minimaal zover op te schuiven dat de laanbomen hersteld kunnen worden en er ruimte is voor een haag (met daarin een scherm tegen de lichthinder).

Bij de variant waarbij de rotonde een flink stuk naar het westen verschuift, moeten de tankstations verdwijnen. De bewoners hebben een voorkeur voor deze variant aangegeven, maar alleen als de vertraging voor de realisatie van de Westvariant beperkt kan blijven. Het is niet mogelijk om een tijdelijke aansluiting tussen de rotonde en Woudenbergseweg te realiseren, waardoor de tankstations tijdelijk kunnen blijven staan. Dat betekent dat de tankstations verdwenen moeten zijn voordat met de realisatie van de Westvariant begonnen kan worden. De vertraging die hierdoor ontstaat is onbekend.

Voordeel van het flink opschuiven van de rotonde is dat de rotonde los komt te liggen van de historische structuur, dat er afstand ontstaat tussen de rotonde en de bestaande woningen (met een groener beeld en minder lichthinder tot gevolg) en dat de tankstations gegarandeerd zo snel mogelijk verdwijnen. De belanghebbenden hebben een sterke voorkeur voor deze optie, mits de vertraging beperkt blijft.
De argumenten voor een rotonde op deze locatie:
- Rotonde ligt los van de cultuurhistorische as, dus tast deze niet aan.
- Het cultuurhistorische tracé wordt zo veel mogelijk gevolgd.
- Afstand tot de bestaande woningen: minder lichthinder en een groener beeld.
- De tankstations verdwijnen gegarandeerd zo snel mogelijk.

De argumenten tegen een rotonde op deze locatie:
- Grotere onderbreking van de laanbomen aan de westzijde van de weg dan in de variant waarbij de rotonde 2 meter naar het westen verschuift (ten opzichte van het ontwerp uit januari 2018).
- Onbekende vertraging bij de realisatie van de Westvariant.

Als gekozen wordt voor de variant waarbij de rotonde slechts twee meter opschuift ten opzichte van het ontwerp uit januari 2018, dan is het belangrijk dat er tussen de rotonde en de parallelweg voldoende ruimte ontstaat voor een ononderbroken bomenrij met haag. De argumenten voor de keuze van een rotonde op deze locatie:
- Maximale continuïteit van de oorspronkelijke centrale laan: de rijloper ligt zoveel mogelijk op het oorspronkelijke tracé en de laanbomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd en hersteld.
- Minimale doorsnijding van de cultuurhistorische grondwal.
- Geen vertraging bij de realisatie van de Westvariant.

De argumenten tegen een rotonde op deze locatie:
- Risico dat de tankstations lang blijven staan, zodat de ruimtelijke kwaliteit achteruit gaat.
- Rotonde ligt tegen de cultuurhistorische laan en tast daarmee het cultuurhistorische karakter aan.
- Rotonde ligt dicht bij de woningen: geen fraai beeld en lichthinder.
- Noordelijke aansluiting op de N226 is verkeerskundig net wat krap.

Uitplaatsen van de tankstations

Voor de ruimtelijke kwaliteit van Maarsbergen én vanuit de belanghebbenden zou het de meeste meerwaarde opleveren als de tankstations volledig uit de directe leefomgeving van de kern Maarsbergen verdwijnen: door uitkopen of door herplaatsing naar een geschikte locatie elders in de provincie.

Als nuancering zou wellicht één tankstation kunnen verdwijnen en één tankstation herplaatst kunnen worden. In dat geval is locatie G, vanuit de aantoonbare ruimtelijke kwaliteit én vanuit de belanghebbenden de meest geschikte locatie. Motivatie voor deze keuze: op locatie G is voldoende ruimte voor een extra tankstation, naast de bestaande Tango. Het ligt strategisch naast de snelweg, ver van omwonenden, uit het zicht van het dorp en de entree naar Maarsbergen, de infrastructuur is al aanwezig, het gaat niet ten koste van het landschap en het is ruimtelijk goed in te passen. De nadelen zijn de verkeersaanzuigende werking vanaf de snelweg (met verkeerskundige gevolgen), de te verwachten bezwaren van de Tango, de ontbrekende grondpositie, wellicht een beperking voor de toekomstige ontwikkeling van het dorp (dit wordt door het toevoegen van een tankstation nog sterker een snelweg-locatie die niks met het dorp te maken heeft).

Aangezien de expliciete vraag is om te zoeken naar twee locaties, is het advies om -naast locatie G- ook locatie B/C te onderzoeken.

- Als zowel G als B/C mogelijk blijken te zijn, dan heeft het de voorkeur om één tankstation op locatie G te plaatsen en één tankstation op locatie B/C. Hiermee wordt voorkomen dat locatie B/C gedomineerd wordt door beide tankstations.
- Als er inderdaad één tankstation op locatie B/C komt, dan heeft locatie B de voorkeur boven locatie C, omdat deze minder afbreuk doet aan de ruimtelijke kwaliteit.

Motivatie voor de keuze om locatie B/C te onderzoeken: Er is voldoende ruimte, het ligt strategisch tussen Woudenberg en Maarsbergen in, langs de nieuwe route voor vrachtverkeer over de Griftdijk, ligt ver van omwonenden, ligt relatief ver van de snelweg zodat de aanzuigende werking voor verkeer vanaf de snelweg wordt geminimaliseerd, sluit aan op het toekomstige infrastructurele karakter van deze hoek (met verkeerslichten en route voor vrachtverkeer over de Griftdijk) en is op een redelijk acceptabele manier in te passen in het landschap. Nadelen

van deze locatie zijn de positie op de historische eng (uit ca. 1300), de versterking van het infrastructurele karakter van deze plek en de nog onbekende verkeerstechnische gevolgen voor de kruising. Bovendien doet het toevoegen van een tankstation op deze locatie wel degelijk afbreuk aan de bestaande landschappelijke kwaliteit. Het heeft minder impact dan op veel van de andere locaties, maar het zou voor de ruimtelijke kwaliteit veel beter zijn als hier geen tankstation komt.

Voor beide locaties (G en B/C) is het wenselijk om extra aandacht te besteden aan de architectuur van de tankstations. Daarmee wordt een zorgvuldige ruimtelijke inpassing beter haalbaar. Aspecten die bijdragen aan een betere inpassing: transparantie/rankheid van de overkapping zodat het achterliggende bos maximaal zichtbaar is, beperking van reclame-uitingen (geen grote lichtgevende symbolen op het dak en brede zuilen op de grond) en materialisering (hoogwaardige materialen zoals hout, in plaats van standaard gekleurd plaatmateriaal).

Motivatie voor het laten afvallen van de overige locaties

De andere besproken locaties vallen af, op basis van de combinatie van de aantoonbare ruimtelijke kwaliteit én de input van de belanghebbenden.Er zijn meerdere redenen genoemd, hieronder volgen de belangrijkste argumenten per locatie.

Locatie A transportbedrijf: verplaatsen van het probleem omdat hier nieuwe overlast ontstaat voor omwonenden. Bovendien is dit geen logische plek voor het verkeer tussen de Griftdijk en de snelweg, en is het relatief dicht bij de bestaande Esso.

Locatie D open landschap: ruimtelijk niet acceptabel in verband met het verdwijnen van de openheid. Bovendien levert het verkeersonveilige situaties op: het ligt in de bocht van de weg en de verwachting is dat er -net als op de huidige locatie- op de weg gekeerd zal worden om het tegenoverliggende tankstation te bereiken als deze goedkoper is of om terug te kunnen rijden naar de herkomstrichting.

Locatie E dorpsrand: verplaatsen van het probleem omdat hier nieuwe overlast ontstaat voor omwonenden. Bovendien heeft een tankstation aan de westzijde een negatieve invloed op de cultuurhistorische kwaliteiten van landgoed Anderstein.

Locatie F carpoolplaats: brede maatschappelijke weerstand, niet alleen van de direct belanghebbenden maar van vrijwel alle aanwezigen. De belanghebbenden worden gedupeerd door de komst van de Westvariant, voor de sociaal-maatschappelijke eenheid in het dorp is het belangrijk dat er geen tankstation op deze locatie komt. Overige bezwaren: een tankstation op deze locatie zorgt voor extra verkeer vanaf de snelweg en daarmee voor extra druk op de rotonde, overlast voor de omwonenden (van het tankstation zelf, door aantasting van het groene beeld en door verkeerd gereden verkeer dat keert op de Engweg), een eventuele toekomstige verbetering van de rotonde wordt geblokkeerd, de huidige onoverzichtlijke verkeerssituatie wordt verergerd, er ontstaat een sociaal onveilige situatie door de combinatie van een onbemand tankstation en een carpoolplaats en verkeer dat wil tanken moet het hele dorp door.

Locatie H Woudenberg: hier staat al een Esso die beide aanrijrichtingen bedient, bovendien wonen hier ook mensen in de omgeving (die niet zijn geconsulteerd).

Locatie I zuidelijke afrit snelweg: om hier een tankstation mogelijk te maken moet er een extra rotonde komen onderaan de afrit, waardoor de Hof ter Heideweg, het fietspad en de sloot in zuidelijke richting opschuiven en een dubbele bomenrij verdwijnt. Deze bomenrij is een drager van de ruimtelijke structuur en is belangrijk voor het landschappelijke en cultuurhistorische karakter van de plek. Door deze consequenties is locatie I landschappelijk en cultuurhistorisch niet acceptabel. Bovendien is het zeer de vraag of RWS akkoord gaat met een extra rotonde, zorgt deze locatie voor een verkeer aanzuigende werking waarmee de bestaande rotonde extra wordt belast en moet verkeer vanuit het noorden het dorp door om te tanken.

Locatie K hoek landgoed Maarsbergen: een tankstation zou het cultuurhistorisch waardevolle open landschap verstoren en daarmee afbreuk doen aan de fraaie recreatieve groene entree naar Maarsbergen en de Utrechtse Heuvelrug. Landschappelijk en cultuurhistorisch is deze locatie niet acceptabel. Bovendien zorgt deze locatie, net als I, voor een verkeer aanzuigende werking vanaf de snelweg.

1.4
uitwerking locaties

In dit hoofdstuk zijn de volgende locaties uitgewerkt:

- de huidige locatie van de tankstations met twee varianten voor de nieuwe rotonde.
- de mogelijke toekomstige locaties voor de te verplaatsen tankstations: G, B en C.

Naar het westen verschoven rotonde

rotonde verder in westelijke richting verschoven, eindbeeld zonder tankstations

Naar het westen verschoven rotonde

In de variant waarbij de rotonde een flink stuk naar het westen opschuift, ontstaat ruimte tussen de laanbomen van de oorspronkelijke cultuurhistorische as en de rotonde. Deze variant heeft ruimtelijk gezien de voorkeur van de belanghebbenden. Omdat deze variant verkeerskundig nog niet is uitgewerkt, dient de schets hiernaast gelezen te worden als een principeschets. Het is waarschijnlijk dat de rotonde minder ver naar het westen kan schuiven en enkele meters naar het noorden moet schuiven, om een rechtstand met middengeleider te kunnen realiseren tussen de Westvariant en de rotonde, en om de rotonde daarbij goed aan te kunnen sluiten in het verlengde van de rijbaan.

Zodra de tankstations verdwenen zijn, worden de laanbomen en de haag aan de oostzijde van de N226 aangevuld. Indien nodig kan er in de haag een scherm geplaatst worden, zodat deze niet zichtbaar is en toch de lichthinder naar de woningen beperkt. De ruimte tussen de rotonde en de Woudenbergseweg krijgt een groene invulling met solitaire bomen en heestergroepen, passend bij de landgoederen en het dorpse karakter van Maarsbergen. Deze heestergroepen dragen bij aan het beperken van de licht- en zichthinder vanuit de woningen. Aan de westzijde van de N226, ten zuiden van de rotonde, zullen enkele laanbomen verdwijnen om plaats te maken voor de op- en afrit van de rotonde. Daarbij wordt getracht om de bomen te verplaatsen naar een nieuwe plek naast de rijloper, zo nodig worden er nieuwe laanbomen geplaatst.

De variant waarin de rotonde een flink stuk naar het westen opschuift heeft een duidelijke voorkeur van de belanghebbenden. Vertraging bij de realisatie van de Westvariant vinden de belanghebbenden echter ongewenst. Als door de keuze voor deze variant grote vertraging ontstaat, gaat de voorkeur uit naar het alternatief op de volgende pagina. Als de vertraging echter beperkt is, blijft de variant waarin de rotonde een flink stuk naar het westen opschuift de voorkeur van de belanghebbenden houden.

Alternatief: 2 meter verschoven rotonde

rotonde 2 meter verschoven in westelijke richting, tijdelijke situatie met tankstations

rotonde 2 meter verschoven in westelijke richting, eindbeeld zonder tankstations

Alternatief: 2 meter verschoven rotonde

Als het verschuiven van de rotonde naar het westen tot grote vertraging bij de realisatie van de Westvariant blijkt te leiden, is het wenselijk om de rotonde slechts twee meter te verschuiven.

In deze variant hoeven de tankstations pas te verdwijnen ná realisatie van de rotonde. Daardoor ontstaat een er tijdelijk aaneengesloten infrastructureel gebied met weinig ruimtelijke kwaliteit. Het is belangrijk dat het verwijderen van de tankstations integraal opgenomen wordt in de planvorming, zodat hieromtrent zekerheid ontstaat voor de belanghebbenden. Zodra de tankstations verdwenen zijn, worden de laanbomen aan weerszijden van de weg aangevuld. Aan de oostzijde van de weg worden de haag en bomen op de voormalige Tinq locatie doorgezet, aan de westzijde van de weg wordt de bosrand van landgoed Anderstein op de voormalige Shell locatie aangevuld.

Locatie G La Place

Locatie G La Place

Deze locatie is aangewezen als meest geschikte locatie om een van de tankstations naar toe te verplaatsen. In het ontwerp is, naast de bestaande Tango, ruimte voor een tankstation met drie of zes afgiftepunten: de Tinq of de Shell. De bereikbaarheid/infrastructuur van de locatie blijft ongewijzigd.

Door de noordelijke parkeerplaatsen op te heffen en er plantvakken met bomen te realiseren, ontstaat er een zonering op het terrein. De tankstations krijgen een eigen plek in het gebied, met een duidelijke rijroute voor een veilige verkeersafwikkeling. La Place en het hotel houden een herkenbare parkeerplaats, die prettiger wordt doordat de ruimte een menselijker maat én een groenere uitstraling krijgt.

Momenteel is de bosrand belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit van de locatie. Het tankstation zou een ranke overkapping en transparante uitstraling moeten krijgen, zodat de achterliggende bosrand goed zichtbaar blijft en zo bij kan blijven dragen aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Locatie B Griftdijk Oost

Locatie B Griftdijk Oost

In het ontwerp is ruimte voor tankstation Tinq met drie afgiftepunten. Het gebied wordt ontsloten vanaf de Griftdijk en is vanuit beide aanrijrichtingen bereikbaar.

Om ruimte te maken voor het tankstation is de parallelweg omgelegd tot naast de Grift, de parallelweg ten zuiden van de Griftdijk is eveneens omgelegd zodat deze daar recht tegenover uitkomt, omwille van de continuïteit van de route voor landbouw- en fietsverkeer.

Voor de ruimtelijke kwaliteit van deze locatie is het belangrijk dat het tankstation een groene 'rugdekking' krijgt. Hiervoor wordt een bomenrij met onderbegroeiing geplaatst. Waar mogelijk worden bestaande bomen gehandhaafd.

Verder krijgt het gebied een zo landschappelijk mogelijke invulling: de verharding is minimaal en solitaire bomen in bloemrijk gras verzachten de aanblik op het tankstation. Tussen het tankstation en de N226 en tussen het tankstation en de Griftdijk is geen onderbegroeiing. Hierdoor is er voldoende zicht op het tankstation en wordt een sociaal-onveilige situatie voorkomen.

Het tankstation krijgt een hoogwaardige en vriendelijke uitstraling, met een ranke overkapping van bijvoorbeeld hout en integraal mee-ontworpen, genuanceerde naamvoering.

Locatie C Griftdijk West

Locatie C Griftdijk West

Ten westen van de N226 is ruimte voor een tankstation met drie of zes afgiftepunten: hier zou de Tinq óf de Shell kunnen komen. Het tankstation wordt ontsloten door de bestaande T-splitsing te veranderen in een kruispunt. Door de breedte van de brug over de Grift is de ruimte voor een uitvoegstrook vanuit het noorden beperkt. Het is nog onduidelijk of de realisatie van een kruispunt de capaciteit van de verkeersafwikkeling niet te veel belast.

Het tankstation kan zodanig worden gepositioneerd dat de greens van de golfbaan niet aangepast hoeven te worden. Er is beperkt ruimte voor het realiseren van een visuele afscheiding tussen de golfbaan en het tankstation, door het planten van bomen met onderbegroeiing. Waar mogelijk worden bestaande bomen gehandhaafd. Wellicht kan de inrichting van de golfbaan enigszins aangepast worden, om de visuele afscheiding robuuster te maken.

Net als aan de andere kant van de N226, krijgt het gebied een zo landschappelijk mogelijke invulling met minimale verharding en een vriendelijke uitstraling met solitaire bomen in bloemrijk grasland en een hoogwaardige architectuur van het tankstation.

Als aan beide zijden van de N226 een tankstation gerealiseerd wordt, zou het goed zijn als de architectuur en reclame-uitingen op elkaar zijn afgestemd. Dit laatste om te voorkomen dat ze ‘tegen elkaar op gaan schreeuwen’, en te zorgen dat de naamvoering en informatievoorziening (brandstofprijzen) visueel beperkt blijven.

deel 2
input
belanghebbenden

2.1
beschrijving participatieproces

locatiebezoek 14 mei 2018

locatiebezoek 14 mei 2018

Participatieproces

Het participatieproces bestond uit vier delen.

1. Een locatiebezoek met belanghebbenden.
2. Participatieavonden per straat, met belanghebbenden van respectievelijk de Engweg en Woudenbergseweg/Tuindorpweg.
3. Een gezamenlijke participatieavond waarbij de belanghebbenden in gemengde groepen konden reageren op de schetsen.
4. Een participatieavond waarbij de belanghebbenden konden reageren op de uitwerking van de verschillende locaties. De keuze voor de uit te werken locaties is gemaakt door het Q-team, op basis van het advies van HOSPER.

1. Locatiebezoek met belanghebbenden

Op 14 mei 2018 heeft een locatiebezoek plaatsgevonden, samen met een aantal bewoners van de Engweg, Woudenbergseweg en Tuindorpweg en met vertegenwoordigers van belangengroepen en maatschappelijke partijen. Uitgenodigd waren:

- Diana van Brummelen namens de bewoners van de Engweg
- Olga Matthijssen namens de bewoners van de Woudenbergseweg en namens Gezond Maarsbergen
- De bewoners van de Tuindorpweg zijn niet ingegaan op de uitnodiging
- Richard Zweekhorst namens MMNatuurlijk
- De deelnemers van de workshop uit 2015 zijn geen direct belanghebbenden, maar wel zeer betrokken en daarom uitgenodigd voor het locatiebezoek. Aanwezigen: Berend Musegaas, Jan Huyser, Kors Pater en Dick Schumer. Niet aanwezig: Nico Heemskerk, Peter van Wely en Ruud Hartvelt.
- Belangenbehartigers die wel uitgenodigd waren maar niet aanwezig waren bij het locatiebezoek: Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen, Seniorenplatform Heuvelrug, Gonda Laporte namens Historische Buitenplaats Maarsbergen/Landgoed Maarsbergen en Dick Veldhuizen namens het kerkbestuur.

Doel van dit gezamenlijke bezoek was om een duidelijk beeld te krijgen van de locatie van de huidige tankstations en de mogelijke nieuwe locaties van de tankstations, en de belangen die daarbij spelen.

bijeenkomst 14 mei 2018

bijeenkomst 17 mei 2018

2. Participatieavonden per straat

Er is twee keer eenzelfde participatieavond gehouden: op 14 mei 2018 met de belanghebbenden van de Engweg en op 17 mei 2018 met de belanghebbenden van de Woudenbergseweg en de Tuindorpweg. De bijeenkomst op 17 mei bestond uit twee parallelle sessies, in verband met de hoeveelheid aanwezige belanghebbenden.

Het doel van deze avonden was om inzicht te krijgen in de beleving van de ruimtelijke kwaliteit door de belanghebbenden. Niet alleen de locatie waar de aanwezige groep het meeste belang bij heeft, maar ook de andere locaties.

Per locatie is aan de belanghebbenden gevraagd hoe ze de huidige ruimtelijke kwaliteiten beleven, wat de ruimtelijke kansen en effecten zijn als de tankstations verdwijnen van de huidige locatie, en hoe de ruimtelijke kwaliteiten van elk van de mogelijke nieuwe locaties verandert als daar een tankstation komt. Met behulp van referentiebeelden is afgetast of het voor de belanghebbenden ertoe doet hoe de tankstations eruit zien.

De locaties die besproken zijn, komen overeen met de locaties die in het rapport van Terra Incognita uit 2015 zijn genoemd. Tijdens de avonden zijn aanvullende locaties aangedragen, deze zijn direct met de aanwezigen besproken.

De resultaten van het locatiebezoek en de beide avonden zijn gebruikt voor het opstellen van de schetsen voor de verschillende locaties.

bijeenkomst 5 juni 2018

bijeenkomst 5 juni 2018

3. Gezamenlijke participatieavond

Op 5 juni 2018 heeft er een participatieavond plaatsgevonden waarbij alle belanghebbenden tegelijkertijd waren uitgenodigd. De deelnemers zijn tijdens deze avond in drie groepen opgesplitst, in een zoveel mogelijk gemengde samenstelling zodat de belanghebbenden ook elkaars mening konden horen.

Tijdens deze avond is in drie ruimtes over de schetsvoorstellen voor de verschillende locaties gesproken. Elk half uur schoven de groepen een ruimte door, zodat elke groep overal input kon geven. De indeling:

- de meest gevoelige locaties X (huidige locatie tankstations) en F (carpoolplaats),
- de ‘snelweglocaties’ G (La Place), I (afrit ten zuiden van de snelweg) en K (oprit ten zuiden van de snelweg), en
- de ‘noordelijke locaties’ A (transportbedrijf), B/C (Griftdijk) en D (open landschap).

Met elke groep zijn de voor- en nadelen van elke locatie besproken, waarbij tevens is gevraagd hoe zwaar deze voor- en nadelen wegen voor de verschillende belanghebbenden.

De avond eindigde met een anonieme raadpleging: nadat iedereen alles had gezien en besproken kon elke belanghebbende voor zichzelf een eigen afweging maken. Daarbij konden ze op een formulier aangeven wat ze van de verschillende locaties vinden: welke locatie hun voorkeur heeft en welke absoluut niet, en waarom. De formulieren konden ter plekke worden ingevuld of worden meegenomen en binnen enkele dagen per email naar HOSPER worden verstuurd.

De resultaten van deze avond zijn gebruikt voor het opstellen van een advies aan het Q-team, over de meest kansrijke locaties om uit te werken. De inhoudelijke opmerkingen over de schetsontwerpen zijn gebruikt als input voor de uitwerking.

4. Terugkoppeling

Op 26 juni 2018 zijn de resultaten van de uitwerking tijdens een participatieavond gepresenteerd. De avond begon met een plenaire presentatie met de hoofdlijnen van de aantoonbare ruimtelijke kwaliteit, de conclusies die getrokken zijn uit het doorlopen proces en de uitwerking van een aantal locaties.

Tijdens het tweede deel van de avond zijn de uitgewerkte ontwerpen besproken, waarbij de aanwezigen gevraagd is wat er aan het ontwerp eventueel verbeterd zou kunnen worden.

2.2
weergave input belanghebbenden

Input uit locatiebezoek met belanghebbenden

Tijdens het locatiebezoek op 14 mei 2018 zijn eerst de huidige tankstations bezocht. De genoemde bezwaren van tankstations op deze locatie:

- Het stinkt: direct omwonenden kunnen bij mooi weer niet in de tuin zitten.
- Het is ongezond.
- Er is veel overlast door lawaai, vooral 's nachts door tankende vrachtwagens met koelsystemen.
- De Tinq staat te dicht bij de woningen, vrees voor brand/explosie.
- De lage prijzen zorgen voor extra verkeersdruk.
- Het is onveilig: auto's en vrachtwagens draaien over de doorgetrokken streep naar de andere weghelft, om daar goedkoper te kunnen tanken of om terug te rijden in de richting waar ze vandaan kwamen.

Wensen bij een eventuele uitplaatsing van de tankstations:

- De laanbeplanting en de beplanting van landgoed Anderstein weer 'heel' maken.

Over de meest wenselijke locatie voor de rotonde waren de meningen verdeeld. Argumenten voor de rotonde op de geplande locatie:

- Het verplaatsen van de rotonde naar de locatie van de tankstations zorgt voor ongewenste vertraging bij de realisatie van de Westvariant.
- Voordeel van de rotonde op de locatie van de plannen is dat er goed zicht is op de winkel 'De Kleurenwaaier'.

Argumenten voor verplaatsing van de rotonde in noordelijke richting:

- Bij een rotonde op de plek tegenover de Van Beuningenlaan, hebben zo min mogelijk mensen er last van.
- Bij een rotonde op de locatie van de huidige tankstations, hoeven er minder bomen gekapt te worden.
- Voordeel van het verplaatsen van de rotonde naar het noorden, is dat er in de kern meer ruimte komt voor woningen.
- Alle aanwezigen vinden het belangrijk dat de rotonde zo ver mogelijk van de woningen geplaatst wordt.
- Als de boog ruimer wordt, gaat dit misschien ten koste van grond van Anderstein. Verlies van ecologie moet gecompenseerd worden.

Op alle locaties zorgt de rotonde voor lichtinschijn in de woningen, een scherm wordt niet mooi gevonden. Het zou beter zijn als de rotonde een halve meter verdiept aangelegd kan worden, of in westelijke richting (het bos in) opgeschoven zou kunnen worden.

Overige opmerkingen:

- Shell heeft een vergunning voor twee extra afgiftepunten, maar wacht met het plaatsen daarvan op de besluitvorming m.b.t. het al dan niet uitplaatsen van het tankstation.
- De brandweerkazerne gaat weg.
- Anderstein heeft een financieel belang bij de aanwezigheid van het Shell tankstation op het grondgebied van het landgoed.
- De hoek Griftdijk/Woudenbergseweg lijkt een goede plek voor een tankstation, maar misschien vormen de aanpassingen die nodig zijn aan de kruising, een beletsel. Deze locatie staat te koop.
- Bezwaren voor deze hoek Griftdijk/Woudenbergseweg betreffen het milieu en het open karakter van het landschap.
- Voordeel van een locatie ten noorden van het dorp is dat de transportbedrijven die uit de richting van Woudenberg komen, niet meer Maarsbergen in hoeven en dat scheelt veel verkeer.
- Misschien is het mogelijk om het Shell tankstation te verplaatsen en het Tinq tankstation op te kopen, zodat er maar één tankstation verplaatst hoeft te worden.

Aansluitend is de carpoolplaats bezocht, omdat dit één van de mogelijke locaties is voor een tankstation en veel discussie oplevert. De genoemde bezwaren van een tankstation op deze locatie:

- Uit piëteit naar de bewoners van de Engweg, die zwaar getroffen worden door de realisatie van de Westvariant, is dit maatschappelijk ongewenst. Dit werd door alle aanwezigen onderstreept.
- Een in- en uitrit naar een tankstation zorgt voor extra opstopping op de toch al drukke rotonde.
- Tankstations trekken verkeer aan vanaf de A12, dat zorgt voor een extra belasting van de rotonde.
- Het trekt verkeer aan vanuit Maarsbergen, dat is extra verkeer dat dan ook nog langs de Engweg komt.
- Carpoolplaats wordt goed gebruikt, verkleinen is onwenselijk.
- Gaat ten koste van groene ruimte, die door de Westvariant toch al

minder wordt.

Als mogelijk alternatief werd de locatie bij La Place genoemd, deze is meteen bezocht. De voor- en nadelen van deze locatie:

- Er is voldoende ruimte; het parkeerterrein heeft overcapaciteit omdat het hotel nu bewoond wordt door seizoensarbeiders.
- Het is misschien handig qua milieuzonering om alle tankstations te clusteren.
- Het maakt goed zichtbaar dat drie tankstations voor Maarsbergen absurd / te veel is.
- Het is beter dan de carpoolplek.
- Het is goed bereikbaar vanaf de A12.
- In het dorp heeft men er geen last van.
- Nadeel is dat het dezelfde verkeersaantrekkende werking heeft vanaf de A12, en dezelfde problemen veroorzaakt voor de doorstroming op de rotonde, als op de locatie van de carpoolplaats.
- Als nadeel is ook genoemd dat de Tango zeker bezwaar zal gaan aantekenen.

Input uit de participatieavonden per straat - Engweg

De eerste participatieavond vond plaats met de bewoners van de Engweg, op 14 mei 2018. De opmerkingen per locatie:

Huidige locatie van de tankstations:
- Onveilig, onrustig, stank.
- Aantasting van het dorpsbeeld.
- Als er een kans is om de tankstations te verwijderen, dan zou die benut moeten worden.
- Maar als dat betekent dat ze op de carpoolplaats zouden komen te staan, dan is het beter om de tankstations op de huidige locatie te handhaven. De mensen van de Woudenbergseweg hebben daar zelf een huis gekocht, terwijl de tankstations er (in de meeste gevallen) al stonden.
- Als de rotonde opschuift naar het noorden, en de boog takt er recht op aan, dan rijdt het verkeer niet meer recht op de woningen af en dat vermindert de lichthinder.
- Als de rotonde opschuift naar het noorden is er meer dorpsbeleving. Er is dan meer ruimte voor woningen langs de Woudenbergseweg (bij voorkeur sociale woningbouw voor starters / jonge gezinnen), en misschien een buurtsuper.

Met betrekking tot het verplaatsen wordt aangegeven dat het ook mogelijk is om (één van) de tankstations elders in de provinicie te plaatsen, bijvoorbeeld in Montfoort of Driebergen. Tankstations trekken veel verkeer aan vanaf de snelweg, dat is niet aan Maarsbergen gekoppeld.

De architectuur van de tankstations is ondergeschikt aan de locatie; het is alleen belangrijk als er een tankstation op de carpoolplaats komt. Het is belangrijker dat er geen lichthinder is en dat er geen shop bij komt, omdat dat nog meer verkeer aantrekt en omdat er kans is dat mensen iets kopen in de shop en dan in de omgeving gaan rondhangen, en daarmee overlast veroorzaken.

Omdat een tankstation op locatie F (de carpoolplaats) het meest gevoelig ligt, is deze het eerst besproken. Kwaliteiten van de huidige carpoolplaats:
- Open zicht over oprit en carpoolplaats vanaf de Engweg. Dit ‘van je af kijken’ is een kwaliteit.
- Open ruimte wordt gewaardeerd.
- Fraaie bosrand, hierdoor voelt de Engweg als een groene enclave.
- Rustige plek.
- Goed overzicht, geen gespuis (mede door regelmatig patrouilleren door de politie).
- Soms is er enige vervuiling en het fietspad door het bosje is donker.

Overige opmerkingen:
- De bosrand was EHS (ecologische hoofdstructuur), deze bestemming is er vanaf gehaald toen de snelweg verbreed moest worden. Bomen zijn niet heel oud.
- Noord-zuid bomenrij langs de Engweg is onderdeel van de bomenstructuur van de landgoederen. Dit zijn oude bomen.

Als hier een tankstation zou komen, dan zijn de bezwaren:
- Lichthinder.
- Geluidsoverlast (vooral vrachtwagens, ook ‘s nachts).
- Vervuiling.
- Stank.
- Ongezond voor omwonenden.
- Vrees voor veiligheid (explosie).
- Trekt extra verkeer aan vanaf de snelweg, waardoor het drukker wordt bij de rotonde en er meer verkeer langs de Engweg komt op weg naar de snelweg.
- Vrees voor uitloop naar de Engweg (overlast van een ‘shop’).
- Het wordt een plek die gespuis aantrekt: onbemand tankstation naast een carpoolplaats is niemandsland.
- De Engweg ‘krijgt al genoeg voor de kiezen’ middels de Westvariant met tunnelbak, door een tankstation wordt de leefbaarheid nog meer aangetast.
- Een tankstation zet de ruimte ‘dicht’; de Engweg wordt dan helemaal ingesloten door infrastructuur.

Een tankstation op deze locatie is voor de bewoners van de Engweg onbespreekbaar. Als er toch een tankstation op deze locatie moet

komen, dan moet deze zo onzichtbaar en zo mooi mogelijk worden, zonder shop, zonder verlichting 's nachts, met beperking van stank en gevaar, en met veel groen.

Locatie A:
Hier ligt natuur achter en er wonen ook mensen, dus deze locatie is niet wenselijk.

Locatie B/C:
Waardering huidige kwaliteiten:
- Het is een bosje om langs te rijden.
- Rommelzone naast autobedrijf/ijzerhandel.
- Een functionele plek: eerst zoutloods, daarna van Recreatieschap.

Als hier een tankstation zou komen:
- De ruimtelijke kwaliteit wordt daar niet minder van.
- Dit gebied wordt toch al veranderd (aansluiting Griftdijk/N226).
- Goed dat alle drukte dan tussen Woudenberg en Maarsbergen in komt.
- Snel handelen is nodig; locatie B staat op dit moment te koop.

Locatie D:
Waardering huidige kwaliteiten:
- Openheid is mooi en belangrijk.

Als hier een tankstation zou komen:
- Aan de oostzijde van de weg is ongewenst, daarmee wordt het landschap kapot gemaakt.

Locatie E:
Waardering huidige kwaliteiten:
- De overgang tussen dorp en open landschap.
- Hier begint soms de file voor de rotonde al.

Als hier een tankstation zou komen:
- Dit is te dicht bij het dorp, andere mensen hebben er last van. Dan kunnen ze net zo goed op de huidige locatie blijven staan.

Locatie G:
Waardering huidige kwaliteiten:
- Rustige plek.
- Sociaal niet veilig: uit het zicht, donker, hotel met seizoensarbeiders.
- Er is al een tankstation.
- Verkeersproblemen door combinatie van afrit snelweg, opstopping voor rotonde en route met verkeerslichten naar deze plek.

Als hier een tankstation bij zou komen:
- Aanzuigende werking voor verkeer vanaf de snelweg, met als gevolg nog meer stagnatie voor de rotonde en nog meer verkeer dat langs de Engweg de snelweg weer op moet.
- Tango zal dat niet leuk vinden.
- Plek wordt minder rustig en minder groen.

Locatie H:
Waardering huidige kwaliteiten:
- Er is al een tankstation.
- Bosjes tussen woonbuurt en N224.

Als hier een tankstation bij zou komen:
- Kan prima, bijvoorbeeld recht tegenover de Esso.
- Esso en de bewoners van Woudenberg zullen dat niet willen.

Over het karakter van Maarsbergen:
- Het is een klein knus dorp waar gewoond wordt.
- Groen dorp: bossen, landelijk.
- Rustige sfeer, dorps karakter.
- Mooie cultuurhistorische lijnen.
- Mist een dorpse kern.
- Leefbaarheid en samenhang in het dorp zijn belangrijk.
- Verkeer drukt op de leefbaarheid; het aantrekken van extra verkeer moet voorkomen worden.
- Maarsbergen is het afvalputje van de regio; de tankstations faciliteren een groot gebied maar zijn nadelig voor het dorp.

Locatie I en K zijn pas tijdens de tweede participatieavond naar voren gebracht en dus nog niet tijdens de eerste avond besproken.

Conclusie:
De tankstations zijn absoluut ongewenst op locatie F. Het heeft de voorkeur om ze uit te kopen en niet op een andere locatie te plaatsen, of een locatie elders in de provincie te zoeken. Mogelijke locaties in de buurt zijn B en eventueel G of de huidige locatie.

Input uit de participatieavonden per straat - Woudenbergseweg en Tuindorpweg

De tweede participatieavond was op 17 mei 2018, met de bewoners van de Woudenbergseweg en Tuindorpweg.

Huidige locatie tankstations:

- De huidige tankstations moeten weg. Er is stankoverlast en luchtvervuiling, dit blijft hangen door de luwte van het bos. Het is vies en ongezond.
- Geluidoverlast gaat de hele nacht door, vooral door tankende vrachtwagens met koelinstallaties.
- Er is veel verkeer, en verkeersopstoppingen. Er wordt gekeerd op de weg als het tankstation aan de overkant goedkoper is, dat is gevaarlijk.
- Bij het schoonmaken van de tankstations met een hogedrukreiniger is de parallelweg onbruikbaar.
- Tankstations passen niet bij het karakter van het dorp.
- Het heeft geen voordelen voor het dorp dat er tankstations zijn.
- Een bewonersstel gaf aan dat het verplaatsen van de tankstations een luxe is, en dat dit het vele (gemeenschaps)geld niet waard is.
- Tanken gaat op termijn vanzelf verdwijnen of verminderen door de opkomst van elektrisch rijden.
- Toen een deel van de mensen hun huis kocht op deze locatie, stonden de brandstofpompen zuidelijker. Later stonden ze wel op deze locatie, maar waren het kleine tankstations die tot 22.00 uur open waren. Nu wordt er ook ‘s nachts getankt, met geluidsoverlast tot gevolg.
- Voordeel van de tankstations op de huidige locatie is dat de auto’s afremmen. Nadeel is dat ze daarna weer optrekken en dat stinkt.
- Als de tankstations verdwijnen, is er de wens om het bos en het groen weer door te trekken.
- Misschien is het mogelijk om een zebrapad te maken tussen de parallelweg en het wandelpad door Anderstein.
- Als de tankstations verdwijnen, kunnen hier misschien de bushaltes komen die nu langs de parallelweg van de Westvariant bedacht zijn.
- Als de rotonde verplaatst kan worden levert dat meer groen en kwaliteit op in het dorp.
- Het verschuiven van de rotonde naar de huidige locatie van de tankstations levert vertraging op voor de realisatie van de Westvariant, dat is onwenselijk omdat de huidige verkeersdruk het hele dorp belast.
- Verplaatsing van de rotonde mag niet ten koste gaan van Anderstein.
- De rotonde liever in westelijke richting verschuiven, van de woningen en de weg af. Met een groene wal, in plaats van een scherm. Vijf meter is al veel winst. De bestaande groenstrook kan dan gespaard worden.
- Als de rotonde tegenover de Van Beuningenlaan zou komen, rolt het geluid die straat in en hebben meer mensen er last van.

Over de architectuur van de tankstations is gezegd dat het altijd mooier mag en beter ingepast in het landschap. Hout, geperforeerd staal en een grasdak zijn genoemd.

Locatie A:
Waardering huidige kwaliteiten:
- Geen uitspraak over gedaan.

Als hier een tankstation zou komen:
- Niet logisch voor de route vanaf de Griftdijk naar de snelweg.
- Ver weg van het dorp, niemand heeft er last van, zichtlocatie.

Locatie B:
Waardering huidige kwaliteiten:
- Verlaten terrein in de driehoek tussen Grift en Griftdijk.

Als hier een tankstation zou komen:
- Goede plek: er is ruimte en het is ver van het dorp.
- Hier kan het doorwaaien, zodat de luchtvervuiling niet blijft hangen.

Locatie C:
Waardering huidige kwaliteiten:
- Dode hoek in de golfbaan.
- Open landschap is mooi.

Als hier een tankstation zou komen:
- Aan de kant van de golfbaan is dat goed mogelijk.
- Let er dan wel op dat het invoegen veilig moet zijn.

Locatie D:
Waardering huidige kwaliteiten:
- Mooi open landschap.

Als hier een tankstation zou komen:
- Ongewenste verstoring van het landschap.

Locatie E:
Waardering huidige kwaliteiten:
- Dorpsrand.

Als hier een tankstation zou komen:
- Verplaatsing is niet ver genoeg, dat is niet toekomstgericht.
- Op deze locatie hebben andere mensen er last van.

Locatie F:
Waardering huidige kwaliteiten:
- Leegstaand terrein tussen weg en spoor.
- Kaal terrein, het zou beter zijn als er meer bomen zouden staan.

Als hier een tankstation zou komen:
- Dan komt er stankoverlast voor de mensen van de Tuindorpweg.
- Uitzicht wordt verstoord.
- Mensen van de Engweg willen dit persé niet, het is belangrijk om het dorp bij elkaar te houden, daarom moeten we ze hier niet neerzetten.
- Als hier tankstations komen, wordt de verkeersdoorstroming nog minder dan nu al het geval is.
- Als hier een Shell komt, komen er (nog) meer mensen met een tankpas van de snelweg af.
- Als Maarsbergers willen tanken moeten ze door het hele dorp heen rijden, daardoor wordt het nog drukker.
- De carpoolplaats moet weg als er een tankstation komt.
- Toekomstige mutaties aan het spoor worden onmogelijk gemaakt.
- Als hier toch een tankstation komt, dan met meer bomen.

Locatie G:
Waardering huidige kwaliteiten:
- Geen uitspraak over gedaan.

Als hier een tankstation zou komen:
- Qua plek is het niet verkeerd.
- Een tankstation is hier goed in te passen.
- Dan moet iedereen over de rotonde, en wordt het veel te druk.
- Dit zorgt voor stankoverlast voor de woningen ten noorden van het spoor.
- Dit is een potentiële plek voor iets leuks, dat verdwijnt.

Locatie H:
Waardering huidige kwaliteiten:
- Geen uitspraak over gedaan.

Als hier een tankstation zou komen:
- Dit is zeker een optie.
- Maarsbergen heeft drie tankstations, Woudenberg maar één.
- Hier wonen ook mensen, dus dat is onwenselijk. “We moeten onze rotzooi niet neerleggen bij een ander”.

Locatie I:
Waardering huidige kwaliteiten:
- Mooie groene plek

Als hier een tankstation zou komen:
- Lastig qua bereikbaarheid vanuit Maarsbergen.
- Er komt extra verkeer op de rotonde.
- Deze locatie zal discussie opleveren met Anderstein.
- Een tankstation in het zicht van het fietspad is slecht voor het toerisme.
- Dan arriveren mensen niet meer in het groen, vanaf de snelweg.
- Voordeel is dat mensen toch al in een snelwegsfeer zaten.
- Voordeel is dat een tankstation op deze locatie geen overlast geeft voor omwonenden.
- Deze locatie is goed bereikbaar vanaf de snelweg.

Locatie K:
Waardering huidige kwaliteiten:
- Mooi landschap.

Als hier een tankstation zou komen:
- Aantasting van het landschap en de ecologie.

Conclusie:
De groep heeft een voorkeur voor locaties B/C, anders G, eventueel A.

Input uit de gezamenlijke participatieavond

De gezamenlijke participatieavond vond plaats op 5 juni 2018. De opmerkingen van de drie groepen gebundeld per locatie:

Huidige locatie tankstations, met rotonde zoals ontwerp januari 2108:
Pluspunten schets:
- Geen vertraging bij de aanleg van de Westvariant, daardoor minder overlast voor het dorp.

Minpunten schets:
- Rotonde ligt te dicht bij de woningen.
- De rotonde liever helemaal weg.

Huidige locatie tankstations, met verschoven rotonde:
Pluspunten schets:
- Mooie oplossing.
- De tankstations verdwijnen gegarandeerd.
- Meer groen tussen de woningen en de rotonde is veel beter.
- Rotonde is niet zichtbaar.
- Als het lang gaat duren dan wordt de Westvariant misschien niet meer aangelegd.
- De vertraging zal wel meevallen.
- "Je kan het maar één keer goed doen."

Minpunten schets:
- Van uitstel komt afstel en dan is het dorp de dupe.
- Vertraging voor de realisatie van de Westvariant, dus langer files op de Woudenbergseweg en daar heeft het hele dorp last van.
- Door de vertraging kan niet begonnen worden met de herinrichting van het centrum van het dorp.
- Mensen zijn er klaar mee om over de Westvariant en de tankstations te praten, ze zijn toe aan duidelijkheid. Dat is ook voor de verkoopbaarheid van woningen belangrijk.

Geopperde alternatieven voor de rotonde:
- Rotonde verdiept aanleggen, zodat het licht niet naar binnen schijnt.
- Ontwerpsnelheid naar 50 km/h, dan kan de bocht scherper en is het wel mogelijk om de rotonde verder het bos in te schuiven zonder dat de tankstations eerst verplaatst moeten worden en daarmee de aanleg van de Westvariant wordt vertraagd.
- Tunnel verlengen en de Tuindorpweg doortrekken, dan is de parallelweg langs de Westvariant niet nodig en kan de rotonde vervangen worden door een T-splitsing.
- Rotonde zou kunnen in het verlengde van de Van Beuningenstraat. Maar aangezien dat ook vertraging oplevert, is met dezelfde vertraging de optie met de rotonde verder het bos in, beter.

Algemene opmerkingen:
- Het zou beter zijn als de tankstations helemaal verdwijnen.
- Het is nodig om naar het grotere geheel te kijken, misschien kunnen de tankstations wel langs de nieuwe weg tussen de industrieterreinen van Woudenberg en Maarsbergen.

Locatie A:
Pluspunten schets:
- Er is voldoende ruimte.
- Het is een goede kant voor de ontwikkeling van bedrijvigheid.
- Er zit al een transportbedrijf.
- Buiten het dorp.
- Landschappelijk geen verslechtering.
- Geen slechte locatie.

Minpunten schets:
- Rotzooi niet bij iemand anders neerleggen.
- Geen logische oplossing.
- Verplaatsen van het probleem.
- Waarschijnlijk niet haalbaar: daar staan vaak trailers van vrachtwagens dus er is onvoldoende ruimte.
- Mogelijk levert dit een onveilige verkeerssituatie op.

Locatie B/C:
Pluspunten schets:
- Buiten het dorp.
- Aan de westzijde is het goed inpasbaar.
- Past in de omgeving.
- Dezelfde grondeigenaar als de huidige Shell.
- Er komen minder mensen van de snelweg om te tanken (het is te ver omrijden voor een goedkope tankbeurt).
- Uitbreiden van de verkeerssituatie is mogelijk.

- Mogelijkheid voor het aanbieden van alternatieve brandstoffen.
- Niet veel overlast voor omwonenden.
- Ruimte voor twee tankstations.
- Handig voor vrachtverkeer dat over de nieuwe weg van/naar het industrieterrein rijdt.

Minpunten schets:
- Door de nieuwe ontsluitingsweg van/naar het industrieterrein is een grotere verkeersbelasting op het kruispunt te verwachten.
- Mogelijke filevorming door stoplichten.
- Hoe verder naar het noorden, hoe lastiger voor de Esso.
- Liever Tinq uitkopen en hier één tankstation plaatsen.
- Landschappelijk gezien nadelig (grote ingreep).
- Parallelweg ten zuiden van de Griftdijk loopt door het weiland.
- Er wordt te weinig rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen.

Locatie D:
Pluspunten schets:
- Minste overlast voor omwonenden.
- Minder massaal.

Minpunten schets:
- Forse ingreep in het landschap (“een ramp”).
- Gevaarlijke plek in de bocht.
- Mensen gaan toch weer op de weg keren en dat is gevaarlijk.
- Er is veel weerstand tegen deze locatie.

Locatie F:
Pluspunten schets:
- Tankstation zo ver mogelijk weg van de woningen van de Engweg.

Minpunten schets:
- Heel subtiel getekend, is niet reëel.
- Weg moet breder getekend worden; meer verharding.
- Carpoolplaats komt te dicht bij de Engweg.
- Nieuwe bomen bij de Engweg verdwijnen.
- Het groene aanzicht verdwijnt, dat wordt asfalt met auto’s.
- Geen gezicht voor Maarsbergen.
- Verhoogt verkeersdrukte van en naar de snelweg.
- Verhoogt complexiteit en drukte van rotonde (is al problematisch).
- De rotonde zit raar in elkaar, door hier een tankstation te plaatsen wordt het onmogelijk om de rotonde in de toekomst te verbeteren.
- De situatie is nu al onduidelijk, dat wordt nog verwarrender. Te veel op- en afritten op korte afstand van elkaar.
- Het is onlogisch: van de rotonde af richting oprit, dan afslaan en een bocht naar achteren maken.
- Er komt meer verkeer dat verkeerd is gereden keren op de Engweg.
- Er komt meer verkeer op de Engweg om even te bellen/lunchen/etc.
- Inrit van de carpoolplaats komt te dicht bij de Engweg.
- Onveilig: vanaf de carpoolplaats verwachten mensen geen verkeer vanuit de Engweg. Optie: entree carpoolplaats koppelen aan entree tankstation.
- Sociaal onveilige combinatie carpoolplaats - tankstation. De mensen van de Engweg moeten er altijd langs, ook ‘s nachts.
- Dit is geen optie voor de mensen van de Engweg.
- Deze optie splijt het dorp, sociaal/maatschappelijk gezien.
- Er is zeer veel weerstand tegen deze locatie.

Locatie G:
Pluspunten schets:
- Goede locatie.
- Minder huizen, dus minder overlast.
- Minder verkeer in het dorp.
- De infrastructuur ligt er al.
- Er zijn te veel parkeerplaatsen, dus er is ruimte over.
- Tankstation ligt vanuit het dorp gezien verstopt achter het spoor.
- Niet in het landschap.
- Er is voldoende ruimte om de verkeerssituatie te verbeteren.
- Minder overlast door auto’s.

Minpunten schets:
- Plek wordt door twee tankstations op slot gezet.
- Meer verkeer vanaf de snelweg.
- Grotere belasting van de rotonde.
- Afrit van de snelweg wordt drukker; risico op file op de snelweg.
- Te veel anonieme snelweg-functies op dezelfde plek.

Locatie I:
Pluspunten schets:

- Buiten het dorp.
- Goede bereikbaarheid vanaf de snelweg: verkeer vanuit het westen kan tanken en weer naar de snelweg, zonder het dorp in te hoeven.
- Vanuit het dorp gezien ligt het onzichtbaar achter de snelweg.

Minpunten schets:
- Niet realistisch.
- Er is nu al file op de snelweg, met een extra rotonde wordt dat meer.
- Te krap.
- Tankstation-reclame op een paal is zichtbaar vanuit het dorp.
- Dicht bij het natuurgebied/landgoed Maarsbergen.

Locatie K:
Pluspunten schets:
- Geen direct omwonenden.
- Praktische oplossing
- Beter voor de ontwikkeling van het centrum van het dorp.

Minpunten schets:
- Trekt extra verkeer aan vanaf de snelweg en op rotonde.
- Woudenbergseweg is al heel druk, verkeer uit het noorden moet over de rotonde om te tanken.
- Mooie hoek, de landschappelijke kwaliteit wordt kapot gemaakt.
- Rand van een natuurgebied.
- Niet fraai voor de vele fietsers.

Locaties E en H zijn in de eerste twee bijeenkomsten afgevallen en daarom tijdens de daarna volgende avonden niet meer meegenomen.

Raadpleging

Na afloop van de participatieavond zijn formulieren uitgedeeld, die mensen individueel in konden vullen. Daarbij is gevraagd naar de meest geschikte locatie voor een tankstation, waarom deze locatie geschikt is en wat er aan de getoonde schetsen verbeterd zou kunnen worden. Ook is gevraagd naar de minst geschikte locatie en waarom deze locatie niet geschikt is. Tot slot kon men aanvullende opmerkingen maken. De resultaten per straat:

Woudenbergseweg: 8 reacties.
Als meest geschikte locatie zijn genoemd: B (4x), G (3x), I (3x), C (2x) en D (1x). Als argumenten worden aangedragen: weinig overlast voor omwonenden, landschappelijk aanvaardbaar, goede aanrijroutes.

Als minst geschikte locaties zijn genoemd: K (4x), X (4x), F (2x), D (1x) en I (1x)
Aangedragen argumenten: landschappelijk onaanvaardbaar (D en K), overlast omwonenden (F en X), natuurwaarden (K en I).

Overige opmerkingen:
- Drie tankstations in Maarsbergen is te veel.
- Het is tijd dat er duidelijkheid komt.

Engweg: 11 reacties.
Als meest geschikte locaties zijn genoemd: B (5x), G (4x), C (3x), I (2x) en D (1x).
Aangedragen argumenten: buiten het dorp, dezelfde eigenaren (D), er ligt al infrastructuur (G), landschappelijk geen bezwaar, weinig overlast omwonenden, voorkomt extra verkeer vanaf de snelweg (B/C), ver van de bebouwde kom (B/C).

Als minst geschikte locaties zijn genoemd: F (11x), X (1x)
Aangedragen argumenten: F is te dicht bij de Engweg (overlast en Engweg ‘krijgt al veel voor de kiezen’), verkeersaanzuigende werking vanaf de snelweg, verdwijnen groen (F)

Overige opmerkingen:
- Het is beter om de tankstations ergens anders in de provincie te

plaatsen omdat ze regionaal verkeer aanzuigen.
- Drie tankstations is te veel voor een klein dorp (meerdere keren genoemd)
- Rekening houden met de gronden van Van Beuningen
- Prima om de tankstations op de huidige plek te laten staan, dit is al jaren zo. Bewoners die er wonen wisten van de pompen op het moment dat ze er zijn gaan wonen.
- Oproep van de bewoners van de Engweg om ze 'niet in de steek te laten'.

Tuindorpweg: 3 reacties.
Meest geschikte locaties: G (1x), B (1x), A (1x), X (1x).
Argumenten: minst negatief voor het landschap en geen aanzuigende werking vanaf de snelweg (A, B), staan er al heel lang (X).

Minst geschikte locaties: K (1x), in natuurgebieden (1x), voor andermans deur (1x).
Argumenten: verstoring van de natuur en 'niet kies' (voor andermans deur).

Belangengroepen: 2 reacties.
Meest geschikte locaties: G (1x) en geen enkele (1x).
Argumenten: tankstations zouden uit Maarsbergen moeten verdwijnen (2x). Voor locatie G geldt dat de milieuzone en risicozone gebundeld kunnen worden met de bestaande Tango en dat het landschap behouden blijft.

Minst geschikte locatie: B (1x), allemaal (1x).
Argumenten: landschappelijk onacceptabel bij oude Maarsbergse eng uit ca. 1300 (B), landschap ontsierend in groene entrees Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (I en K), verstoring landelijk beeld (A, B/C en D), Engweg wordt enclave (F).

Overige opmerkingen:
- Ontzie het landschap
- Locatie X wordt veel beter als de tankstations weg zijn.
- Tankstations in Maarsbergen zijn overbodig en ongewenst.

Conclusies:
Het heeft de voorkeur om de tankstations helemaal te verwijderen, en ze niet elders in Maarsbergen terug te plaatsen. Als terugplaatsing toch nodig is, dan worden locaties B/C, G en I het meest genoemd. Daarbij lijkt B op de meeste steun te kunnen rekenen en I op de minste. De locaties waar de meeste weerstand tegen is zijn F, D, E, K, I en X. Alle andere locaties zijn ook genoemd als onwenselijk voor de plaatsing van een tankstation, maar minder vaak.

Input uit de terugkoppelingsavond

Op 26 juni heeft een terugkoppeling van de uitgewerkte locaties plaatsgevonden. De input uit deze avond:

Algemene opmerkingen:
- Locatie G heeft de voorkeur boven locatie B/C.
- De rotonde op de meest westelijke locatie heeft de voorkeur boven de rotonde die twee meter verschoven is ten opzichte van het ontwerp van januari 2018, tenzij dat heel veel vertraging oplevert: dan heeft de minder verschoven variant de voorkeur. Er zijn echter grote twijfels omtrent de duur van de vertraging.
- Er wordt benadrukt dat 'vertraging' op twee manieren te interpreteren is: vertraging bij de realisatie van de Westvariant én vertraging bij het verwijderen van de tankstations. Er is een kans dat de tankstations niet (of pas na lange tijd) verdwijnen, als gekozen wordt voor de rotonde die slechts twee meter verschoven is. Dit wordt door de belanghebbenden gevoeld als een groot risico.
- Er is een tijdelijk tussenmodel geopperd: het realiseren van de rotonde op de meest westelijke locatie, met een tijdelijke aansluiting op de N226 door een scherpe bocht ten zuiden van de bestaande tankstations.

Opmerkingen bij het ontwerp van de 2 meter verschoven rotonde:
- Het zou mooi zijn als de nieuwe laanbomen in het oorspronkelijke (iets verspringende) plantverband geplaatst kunnen worden, en als de nieuwe bomen overeenkomen met de oorspronkelijk toegepaste inheemse soorten.

Opmerkingen over het ontwerp van locatie G:
- Een mogelijke oplossing voor stagnerend verkeer op de afrit wordt geboden door deze niet direct op de rotonde aan te takken. Een langere ontsluitingsweg, achter het voormalige hotel en de Tango langs, kan noordelijker aansluiten op de N226. Dit gaat echter wel ten koste van de bosschage die het gebied nu ruimtelijke kwaliteit geeft.

Opmerkingen over het ontwerp van locatie B:
- De grondeigenaren ten zuiden van locatie B zijn tegen een tankstation op deze locatie en hebben aangegeven dat ze niet mee zullen werken aan het verleggen van de parallelweg ten zuiden van locatie B. Argumenten tegen een tankstation op deze locatie: doet sterke afbreuk aan de landschappelijke kwaliteit, belemmert het realiseren van een ecologische oever langs de Grift en een tankstation levert een milieu-risico op voor de Grift.

Opmerkingen over het ontwerp van locatie C:
- De voorsoorteerstrook ontbreekt om vanuit Maarsbergen linksaf naar deze locatie te gaan.

colofon

opdrachtgever
Provincie Utrecht

opdrachtnemer
HOSPER
landschapsarchitectuur en stedebouw
www.hosper.nl

datum
juli 2018

Bronvermelding beeldmateriaal: foto's HOSPER en Google Maps, luchtfoto's Provincie Utrecht en Google Earth, kaart Westvariant Provincie Utrecht, historische kaarten Topotijdreis.nl met bewerkingen van HOSPER, schetsen en uitgewerkte ontwerpen HOSPER, impressies Lucas Kukler.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande toestemming van HOSPER. Voor de gebruikte beelden in dit document die niet afkomstig zijn van HOSPER heeft het bureau getracht alle rechthebbenden op copyright van gebruikte beelden te achterhalen. HOSPER verontschuldigt zich bij een ieder die zij in dit verband niet heeft kunnen bereiken om betreffende beelden van de juiste bronvermelding te voorzien.