



**Raadsinformatiebrief**

B&W vergadering 10 januari 2017

**Steller** : E.W.J. Thoen  
**E-mailadres** : edwin.thoen@heuvelrug.nl  
**Onderwerp** : Ongelijkvloerse spoor kruising Maarsbergen

Geachte leden van de raad,

Graag informeren wij u over het volgende.

**1. Inleiding**

De huidige kruising van de N226 met de spoorlijn Utrecht-Arnhem in Maarsbergen dient ongelijkvloers te worden gemaakt in verband met de toenemende intensiteiten van het verkeer op de provinciale weg en het spoor in relatie tot de veiligheidsaspecten. Ook de kruising van de N226 met de Haarweg/Tuindorppweg blijkt, als gevolg van een veranderd aanbod van verkeer als gevolg van het ongelijkvloers maken van het spoor, een knelpunt. Met een ongelijkvloerse kruising verbetert de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid van de kern Maarsbergen.

Op 21 april 2016 heeft uw raad een voorkeursvariant uitgesproken binnen het project ongelijkvloerse spoor kruising Maarsbergen. De zogenaamde "dorpsvariant" geniet uw voorkeur. Tevens heeft u de financiële bijdrage binnen dit project namens de gemeente ad. € 5.000.000,- gekoppeld aan de realisatie van deze dorpsvariant.

U heeft tijdens deze vergadering tevens besloten om de wens uit te spreken dat de zogenaamde "bos-beek variant" diepgaand wordt onderzocht zodat kan worden beoordeeld of deze variant realiseerbaar is, de aan de andere 3 varianten verbonden nadelen met de bos-beek variant kunnen worden weggenomen en een financiële afweging kan worden gemaakt of de bos/beek variant alsnog de voorkeur verdient.

U heeft tevens via een motie dd. 24 november 2016 erop aangedrongen dat u in de gelegenheid wordt gesteld om de nieuwe gegevens en uitkomsten als gevolg van de onderzoeken naar de bos-beek variant en de geactualiseerde inzichten in de kosten van alle reeds bekende varianten (Dorpsvariant, West-variant met afgesloten Tuindorppweg en West-variant met open Tuindorppweg) daarvan te bespreken om, indien daartoe aanleiding bestaat, daaraan conclusies te kunnen verbinden. Dit op basis van alle relevante gegevens en onderzoekresultaten die aan uw raad ter beschikking zal worden gesteld teneinde om in onderling overleg tussen de inwoners van Maarsbergen, de Provincie en de Gemeente Utrechtse Heuvelrug een zo goed mogelijk definitief besluit te kunnen nemen.

Binnen het besluitvormingstraject van de provincie is op 6 maart 2016 door de Commissie Mobiliteit, Milieu en Economie over dit project vergaderd. Vanwege uw verzoek om een extra variant nader uit te werken en toe te voegen aan de besluitvorming, is de besluitvorming die zou plaats vinden in de vergadering van Provinciale Staten op 6 juli 2016 aangehouden. Inmiddels is de extra variant Bos Beek uitgewerkt. De kosten van deze variant en van de andere varianten zijn volgens dezelfde systematiek berekend. Daarmee kan een keuze worden gemaakt uit vier varianten die op het zelfde niveau zijn uitgewerkt. Met deze brief informeren wij u omtrent de hierboven genomen besluiten en wensen binnen de besluitvorming van dit dossier.

## 2. Kern

### Kaderstelling

Voordat de provincie is begonnen met de uitwerking van het ontwerp van de Bos Beek variant is een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden gesteld. Deze zijn:

1. Het ontwerp moet voldoen aan de landelijke eisen voor provinciale wegen zoals gesteld door CROW (publicatie 330) met bijbehorende ontwerpsnelheden;
2. De raming wordt uitgevoerd conform landelijke afspraken over kostenramingen, met een probabilistische benadering waarbij ook rekening wordt gehouden met de risico's;
3. Het ontwerp dient de te voldoen aan de eis van een robuuste doorstroming;
4. Een ontwerp moet realiseerbaar zijn binnen het Taakstellend budget van 38,7 mln;
5. Het ontwerp moet een veilige oplossing bieden voor alle weggebruikers.

Welke variant of oplossing uiteindelijk gekozen wordt: de oplossing moet op een robuuste manier het verkeer tot in ieder geval 2030 op een goede en veilige wijze kunnen verwerken. Een geloofwaardige snelheid binnen het ontwerp en kostenefficiëntie zijn eveneens aspecten waar wij veel waarde aan hechten. De informatie die binnen deze brief met u wordt gedeeld, is het resultaat van een uiterst zorgvuldig doorlopen proces waarbij ook de initiatiefnemers voor wat betreft de ontwerpaspecten intensief zijn betrokken.

### Bos-Beek variant

De bos-beek variant is eerst volledig uitgewerkt tot een tekening die eenzelfde detailniveau kent als de andere 3 varianten. Het resultaat hiervan laat zich als volgt zien:



De Bos Beek variant volgt een westelijk tracé via de bedrijventerreinen van Bos en Van Beek. De tunnelbak is over een afstand van 150 meter overdekt en daarmee langer dan de andere varianten. De overkapping is in de kaart paars weergegeven. De tankstations Shell en Tinq zullen in dit ontwerp moeten verdwijnen van de bestaande locatie. Er is een bosweg nodig om het verkeer van en naar Maarn via de noordelijke rotonde te verbinden met de onderdoorgang. Het verkeer dat van en naar Maarn richting het centrum wil rijden is verbonden via een aparte verbinding over het tunneldek. De Tuindorppweg is een doodlopende straat voor autoverkeer. Ook in deze variant is er een fietstunnel ter hoogte van de bestaande spoorkruising gepland.

Omdat de Bos Beek variant verkeerskundig op dezelfde manier functioneert als de westvariant met een doorlopende Tuindorppweg, wordt aangenomen dat deze variant een robuuste oplossing is voor de doorstroming in de onderdoorgang.

Net als de andere westelijk gelegen varianten blijft de bomenrij langs de N226 gespaard. Doordat het tracé minder westelijk loopt, zal deze variant van de ten opzichte van de andere west varianten de minste impact hebben op de bewoners van de Engweg. Het dek van de tunnel kan niet worden bebouwd, hierdoor is dus geen extra ontwikkelpotentie ten aanzien van de andere westelijk gelegen varianten aan de orde. Een groot verschil is wel het verdwijnen van de tankstations ten gunste van de noordelijke rotonde. Hiermee wordt het ruimtebeslag ten opzichte van de andere varianten het grootst. Er is 2,6 ha EHS nodig. Uit onderzoek is gebleken dat de huidige carpoolstrook door de markt als een zeer interessante locatie wordt beschouwd als alternatieve locatie voor een tankstation.

### Verschillen ten opzichte van ontwerp van initiatiefnemers

De hierboven beschreven Bos Beek variant wijkt af ten opzichte van het ontwerp zoals de initiatiefnemers het graag zouden zien. De initiatiefnemers zien het ontwerp op onderstaande wijze:



De meest wezenlijk afwijkingen zijn het aantal rijstroken binnen de onderdoorgang en de configuratie van de noordelijke rotonde. Binnen bovenstaand ontwerp wordt gewerkt met twee rijstroken voor de onderdoorgang en een enkelstrooks uitvoering van de noordelijke rotonde.

Verkeerskundig onderzoek heeft uitgewezen dat een enkelstrooks uitvoering van deze rotonde onvoldoende capaciteit heeft om al het verkeer te kunnen verwerken. Vanuit het zuiden is een linksaf bypass noodzakelijk binnen de rotonde. Als gevolg daarvan zijn ook twee rijstroken noodzakelijk om de rotonde vanuit het zuiden te voeden. De ontwerpsnelheid van 60 km/uur en verkeersveiligheidsaspecten spelen hierbij ook een rol.

### Financiën

Deze variant is kostbaar en past niet binnen het taakstellend projectbudget. De grootste kostenpost bij deze variant is het vastgoed. De bedrijfsverplaatsing van 2 bedrijven (Bos en Van Beek) en het verplaatsen (of de bedrijfsbeëindiging) van de tankstations maken dat de kosten voor het verkrijgen van de grond aanzienlijk hoger zijn dan bij de andere varianten. Naast de hoge kostenpost is ook het risicoprofiel van deze variant hoger. Doordat de scope wordt uitgebreid en er afhankelijkheden ontstaan, zijn er meer complicerende factoren waardoor de kans op tegenvallers ook groter wordt.

Op basis van de vigerende besluitvorming door uw raad laat het financiële overzicht zich als volgt zien:

	raming	beschikbaar	ruimte
Dorpsplan	€ 37,9	€ 38,7*	€ 0,8
Westvariant met open Tuindorpweg	€ 38,5	€ 33,7	€ -4,8
Westvariant met gesloten Tuindorpweg	€ 33,4	€ 33,7	€ 0,3
Bos Beek	€ 55,5	€ 33,7	€ -21,8

\*inclusief bijdrage GUH

### Totaalafweging

Wanneer wij de Bos Beek variant in gezamenlijkheid met de eerdere varianten en op basis van de eerder gestelde aspecten integraal afwegen met elkaar, ontstaat onderstaand overzicht:

	Dorpsplan	Westvariant met open Tuindorpweg	Westvariant met gesloten Tuindorpweg	Bos Beek
Doorstroming	+	-	+	+
Eenheid dorpskern	0	+	+	+
Bouwfasering	-	+	+	-
Impact op EHS	1,5 ha	1,5 ha	2,0 ha	2,5 ha
Ruimte binnen taakstellend budget mio.	€ 0,8	-€ 4,8	€ 0,3	-€ 21,8

### Relatie samenwerkingsovereenkomst

Op 9 maart 2015 heeft de gemeente een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de provincie voor dit project. Binnen deze overeenkomst (artikel 14, lid 6 en 7) is onder andere het volgende bepaald:

#### Artikel 14, lid 6

“Als bij de toetsmomenten of op ieder ander moment een kostenoverschrijding wordt voorzien – ten aanzien van het Taakstellend projectbudget – treden Partijen in overleg met als doel tot een sluitende begroting te komen binnen het Taakstellend projectbudget.”

#### Artikel 14, lid 7

“Met inachtneming van hetgeen is gesteld in lid 6 van dit artikel zal in het geval dat in het Project sprake is van een mogelijke overschrijding van het Taakstellend projectbudget zoals genoemd in lid 1 van dit artikel ongeacht de reden (te denken aan: optreden van een Risico in het Project), de Provincie Utrecht zorgdragen voor het vinden van een oplossing voor de mogelijke overschrijding.”

Gezien het bovenstaande en het vigerende besluit van uw raad speelt het taakstellende projectbudget een wezenlijke rol in de afweging van alle varianten.

### Vervolgproces

Nadat Provinciale Staten een besluit hebben genomen over de voorkeursvariant zal tevens opdracht worden gegeven tot het opstellen van een Provinciaal InpassingsPlan (PIP). Dit proces om tot een PIP te komen, ziet er grofweg als volgt uit:

#### Voorontwerp PIP

De eerste stap is gericht op een voorlopig ontwerp (VO). Daarvoor worden onderzoeken verricht. Een VO is een detaillering van de voorkeursvariant en dat detailniveau is nodig om via de onderzoeken goed inzicht te verkrijgen in de gevolgen en de effecten van het project. Aan de hand van de resultaten van de onderzoeken wordt bekeken of het VO aangepast moet worden om gevolgen te verzachten. Daarna kan het voorontwerp PIP afgerond worden.

De gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug en ProRail worden in de gelegenheid gesteld een overlegreactie uit te brengen. In deze periode kan een ieder via de inspraak reageren op het plan. Om iedereen in de gelegenheid te stellen zo goed mogelijk kennis te nemen van het plan, wordt aan het begin van de inspraakperiode een informatieavond georganiseerd.

#### Ontwerp PIP

De inspraak- en overlegreacties worden betrokken bij het opstellen van het ontwerp PIP. Voordat een besluit genomen wordt over het ontwerp PIP, wordt hierover een hoorzitting gehouden waarbij Provinciale Staten de gemeenteraad hoort. Vervolgens wordt het ontwerp PIP ter inzage gelegd, waarbij de mogelijkheid bestaat voor eenieder om zienswijzen in te dienen.

#### Vaststelling PIP

De zienswijzen worden betrokken bij het opstellen van het vast te stellen PIP. Eenieder kan over het voorgenomen besluit inspreken bij Provinciale Staten.

De provincie Utrecht heeft de regie over het ruimtelijk planvormingsproces. Dat neemt niet weg dat de voorgaande stappen in het PIP proces worden voorbereid via een intensieve samenwerking op ambtelijk en bestuurlijk niveau door de projectpartners. De projectgroep bereidt het ambtelijk voor, waarna de stuurgroep een besluit neemt over de te nemen stappen. Na instemming door de stuurgroep, nemen Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten besluiten over de te nemen stappen.

### Resumé

Wij realiseren ons dat, gezien het stadium van dit dossier, het besluitvormende traject tot veel verdeeldheid en discussies binnen de inwoners van Maarsbergen heeft geleid. Wij zijn van mening dat het ons als gezamenlijke overheidspartijen zou sieren indien wij, in een nader uit te werken vorm, aandacht schenken aan de sociale impact die deze projectfase heeft op het dorp. Overheid en samenleving hebben elkaar nodig om dit project verder tot een succes te kunnen brengen.

Met deze informatie, in aanvulling op de informatieavond van 9 januari 2017, voldoen wij aan uw opdracht zoals u deze aan ons heeft gegeven tijdens de behandeling van dit dossier in de raadsvergadering van 21 april 2016. U heeft op 24 november 2016 middels een motie erop aangedrongen om in de gelegenheid te worden gesteld om de nu inmiddels beschikbare informatie te kunnen bespreken en, indien gewenst, een (nieuw) definitief besluit te nemen. Dit moment is voor u nu aangebroken.

