

## Ondertunneling van de spoorlijn in Maarsbergen

### De Bos/Beek-variant



Maarsbergen, 8 juni 2016

## Geschiedenis en motivatie

Gebundelde bewonersparticipatie heeft in maart 2015 geleid tot brede bestuurlijke steun voor het 'Dorpsplan'. Daarin wordt de spoortunnel met een deels overdekte tunnelbak verlengd. Auto's zouden vlak voor de benzinepompen weer op maaiveld zijn en uitkomen op een rotonde inclusief een afslag voor het autoverkeer richting Maarsbergen en Maarn.

Bij de uitwerking van het Dorpsplan bleek dat de noodzakelijke tijdelijke omleidingsroute problemen gaf. Daarom kwamen provincie en Prorail met een 'Westvariant' als mogelijk alternatief voor het 'Dorpsplan'.

Sindsdien is de discussie over de keuze tussen voor- en tegenstanders onder de bevolking flink opgelaaid.

Zowel aan het Dorpsplan als aan de Westvariant kleven nadelen, mede afhankelijk vanuit welk perspectief je kijkt.

Maarsbergen raakte verdeeld, maar over één ding is men het wel eens. De benzinepompen langs de Woudenbergseweg zouden verplaatst moeten worden. De gemeente Utrechtse Heuvelrug is hiervoor reeds een, tot nu toe separaat, project gestart.

Met deze situatie als uitgangspunt is het idee voor de Bos/Beek-variant ontstaan.

De Bos/Beek-variant komt dorpsbreed het meest tegemoet aan alle nadelen. Zo is er bij realiseren van de Bos/Beek-variant geen tijdelijke route nodig zoals in het Dorpsplan en is de impact op Engweg, Tuindorpweg en EHS veel minder groot dan in een Westvariant.

Ook is ontwikkeling van een rustig dorpshart bij deze variant het best mogelijk en blijft de N226 zoveel mogelijk uit het zicht. Doordat het N226-tracé grotendeels in een overdekte tunnel verdwijnt, wordt de overlast van dit deel van de provinciale weg tot een minimum gereduceerd. De ontwikkeling van een rustige en veilige dorpskern is bij deze variant pas echt goed mogelijk. Het historisch dorpshart komt het best tot z'n recht. Op het 'vrijgevallen' deel van de N226 in de dorpskern wordt woningbouw mogelijk. Door de wegenstructuur zijn doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid optimaal.

Kortom: De Bos/Beek-variant is de variant met de grootste bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid in brede zin in Maarsbergen.

Daarom is het de moeite meer dan waard om het idee van de Bos/Beek-variant te onderzoeken op technische en financiële realiseerbaarheid.

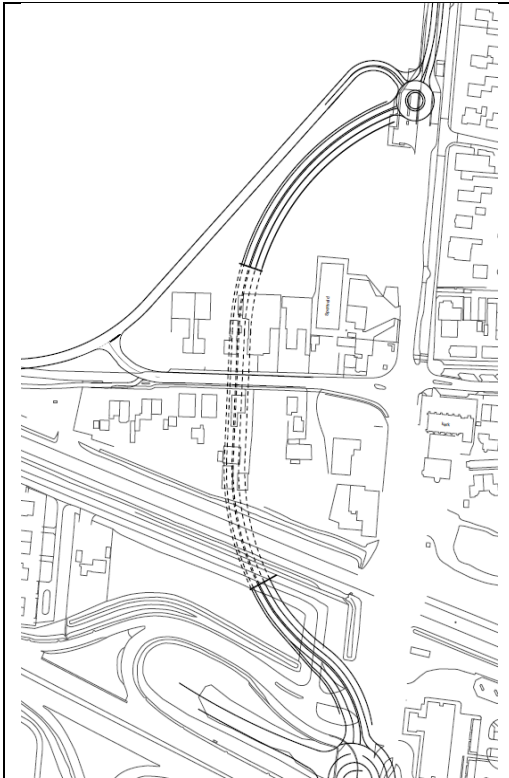
Overigens heeft ook de klankbordgroep in haar advies van februari 2016 al aanbevolen om deze variant nader te onderzoeken.

De gemeenteraad heeft dit ondersteund via het aangenomen amendement op 21 april j.l.

Op de volgende pagina's wordt de Bos/Beek-variant en de voordelen daarvan voor Maarsbergen in meer detail beschreven.

## Structuur van de Bos/Beek-variant

Hieronder een schets van de Bos/Beek-variant:



Schets Bos/Beek-variant

Het gestippelde deel van het N226-traject bestaat uit een verlengde overdekte tunnel onder het spoor en Tuindorpweg door tot achter het terrein van Bos.

Vanuit het zuiden gerekend is het stuk van hondenkluifrotonde naar de tunnel steeds meer verdiept om bij de spoorlijn op de juiste diepte te komen. In het noordelijk deel komt, achter het terrein van Bos, het tracé geleidelijk weer op maaiveldniveau bij de rotonde.

Voor wat betreft de wegenstructuur is de Bos/Beek-variant gelijk aan het Dorpsplan, met dien verstande dat het N226-tracé meer westelijk is verlegd; inclusief het aanliggend fietspad tussen spoorlijn en dorpskruispunt (het fietspad komt nu op de Tuindorpweg weer op maaiveld).

## Voordelen van de Bos/Beek-variant

Deze variant neemt de grootste nadelen van zowel Dorpsplan als Westvariant weg.

Hieronder een lijstje met belangrijke pluspunten van de Bos/Beek-variant:

- Voor het realiseren van de Bos/Beek-variant is geen tijdelijke omleidingsroute nodig (zoals in het Dorpsplan).
- Er komt geen massieve open tunnelbak over het westen van de Tuindorpweg te liggen (zoals in de Westvariant), maar een overdekte tunnel onder de Tuindorpweg door. Hierdoor is de N226 bijna volledig uit het zicht en het Tuindorpgebied blijft één geheel.

- De N226 loopt niet meer voor de kerk langs (zoals in het Dorpsplan) en er is ook geen direct verkeer meer van het dorpskruispunt naar de rotonde (zoals in de Westvariant). Dit geeft maximale 'rust' in het dorpshart.
- De impact op het Engweggebied, Tuindorpweg en EHS-bosgebied is veel minder groot dan in de Westvarianten.
- De ontwikkeling van het dorpshart is bij deze variant optimaal mogelijk. Doordat het huidige deel van de N226 van spoorovergang tot de nieuwe rotonde volledig 'vrijvalt', is hier bijvoorbeeld woningbouw mogelijk. Uiteraard genereert dit opbrengsten die aan het realiseren van de Bos/Beek-variant ten goede komen.
- Optimale doorstroming van verkeer zonder wachtrijen omdat de wegenstructuur in de basis hetzelfde is als in het Dorpsplan.
- Het regionale en lokale verkeer blijft zoveel mogelijk gescheiden. Niet alle verkeer is afhankelijk van dezelfde rotonde, hetgeen de bereikbaarheid ten goede komt en geen belemmering geeft voor de interactie tussen Maarsbergen en Maarn.
- Er ontstaat een overzichtelijk, rustig en daardoor veilig dorpskruispunt (met name van belang voor langzaam verkeer).
- Bij realisatie van de Bos/Beek-variant zijn geen of weinig compenserende maatregelen nodig.

### **Integrale aanpak van twee projecten**

De schets op de vorige bladzijde laat ook zien waarom een integrale aanpak met het verplaatsten van de benzinepompen noodzakelijk is: de rotonde ligt op plek waar nu de benzinepompen liggen. Dit is nodig omdat er anders geen ruimte is om het autoverkeer weer op maaiveldniveau te laten komen ter hoogte van de rotonde.

Daarom is voor het realiseren van de Bos/Beek-variant een integrale aanpak nodig van het ondertunnelingsproject en het project om de benzinepompen uit het dorp te plaatsen.

Dat geeft uiteraard complicaties bij de planning omdat de twee projecten afhankelijk worden van elkaar. Het zou echter doodzonde zijn als we na 10 jaar moeten constateren dat we een suboptimale ondertunnelingsvariant hebben gerealiseerd en dat daarnaast separaat de benzinepompen zijn verplaatst. Dan hebben we waarschijnlijk spijt dat we niet wat meer tijd hebben genomen om de problematiek integraal te benaderen en de kans te pakken om tot een optimale oplossing te komen.

### **Nader onderzoek is de moeite meer dan waard**

Gezien de genoemde voordelen is het de moeite meer dan waard om de Bos/Beek-variant te onderzoeken op technische en financiële realiseerbaarheid.

Hierbij moeten uiteraard de meerkosten die met deze variant gemoeid zijn helder worden vergeleken met de minderkosten die onder andere ontstaan doordat geen tijdelijke omleidingsroute nodig is. Ook de opbrengsten van ontstane ontwikkelingsmogelijkheden in het dorpshart kunnen gunstig uitwerken op het financiële plaatje van deze variant.

Niet alleen kan deze variant nadelen wegnemen die verbonden zijn aan de andere varianten, maar kan hiermee waarschijnlijk een veel grotere consensus in het dorp bereikt worden.

#### **Meer informatie:**

Ruud Hartvelt ([rhartvelt@hartvelt.nl](mailto:rhartvelt@hartvelt.nl); 06-53418835)

Berend Musegaas ([berendmusegaas@gmail.com](mailto:berendmusegaas@gmail.com); 06-43264661)