

**College van Gedeputeerde Staten
Statenvoorstel**

DATUM	31 mei 2016	NUMMER PS	PS2016MME05
AFDELING	MEC	COMMISSIE	MME
STELLER	A.K. Evers	DOORKIESNUMMER	2194
DOCUMENTNUMMER	81854655	PORTEFEUILLEHOUDER	Verbeek-Nijhof

Titel : Vaststellen voorkeursvariant en opstellen inpassingsplan voor de realisatie van een ongelijkvloerse spoor kruising te Maarsbergen

Inhoudsopgave

Ontwerpbesluit pag. 4

Toelichting pag. 5

Bijlage(n):

- Variantenafweging en keuze voorkeursvariant spoor kruising Maarsbergen
- Advies Klankbordgroep
- Besluit gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug

Aan Provinciale Staten,

Inleiding

De provincie Utrecht, ProRail en de gemeente Utrechtse Heuvelrug werken samen om de huidige kruising van de N226 met de spoorlijn Utrecht-Arnhem in Maarsbergen ongelijkvloers te maken. Dit is nodig omdat zowel op de provinciale weg als op het spoor de intensiteiten toenemen. Hiermee willen we de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid in Maarsbergen en omgeving verbeteren.

Voorgeschiedenis

In maart 2015 zijn tussen genoemde partijen samenwerkingsovereenkomsten ondertekend. Hierin is onder andere overeen gekomen te werken volgens de procedure van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP).

Bij de ondertekening werd uitgegaan van het Dorpsplan. Bij dit plan ligt de onderdoorgang op hetzelfde tracé als de bestaande provinciale weg. Bij de verdere uitwerking zijn twee alternatieven in beeld gekomen, waarbij de onderdoorgang van de provinciale weg wordt verlegd naar het westen.

Om te kunnen starten met de planologische procedure is een keuze van een voorkeursalternatief nodig. Omdat de vaststelling van het PIP een bevoegdheid is van Provinciale Staten, ligt bij Provinciale Staten deze keuze. De gemeente heeft aangegeven in deze procedure belang te hechten aan het kenbaar maken van hun voorkeur in de vorm van een besluit van de gemeenteraad. Hier is alle ruimte voor geboden en is de planning op aangepast. Gedeputeerde Staten hebben toegezegd dit besluit zwaarwegend mee te nemen in haar voorstel richting Provinciale Staten.

Essentie / samenvatting

Er zijn drie maakbare varianten: het oorspronkelijke Dorpsplan en twee Westelijke varianten. Gedeputeerde Staten stellen voor om, op basis van met name een maatschappelijke wens tot verbetering van de leefbaarheid voor de kern van Maarsbergen, in navolging van de Stuurgroep, de Klankbordgroep en het college van B&W, de “Westelijke variant, gesloten Tuindorpweg” als voorkeursvariant vast te stellen.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Er is sprake van een provinciaal belang op basis van het beleid zoals dat is neergelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028, Regionaal wegennet, paragraaf 5.4.1.2 “Een goede bereikbaarheid voor woon-, werk- en vrijetijdslocaties”.

Ten behoeve van de ruimtelijke ordeningsprocedure wordt voorgesteld een Provinciaal inpassingsplan op te stellen, gezien de omvang en impact van het project. De keuze voor dit instrument volgt uit het provinciaal Mobiliteitsplan 2015-2028 en de samenwerkingsovereenkomst van 9 maart 2015.

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

Gedeputeerde Staten volgen in dit voorstel niet de voorkeur van de gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug. De Gemeenteraad heeft een voorkeur voor het Dorpsplan en heeft aangegeven alléén financieel te willen bijdragen aan het Dorpsplan. Bij een keuze voor een andere variant vervalt de bijdrage van € 5 mln. Hiermee wordt het taakstellend budget gekort met € 5mln. Dit hoeft de uitvoering van de Westelijke voorkeursvariant niet in de weg te staan. Het is mogelijk dit tekort op te vangen doordat de voorgestelde Westvariant is begroot op een bedrag € 3,5 mln onder het taakstellend budget. Daarbij kent de westelijke variant de minste uitvoeringsrisico's. Met een scherpe kostenbeheersing is de inschatting, dat de bijdrage van de gemeente niet noodzakelijk is voor het realiseren van de goedkoopste en meest sobere variant.

Maar daarbij vallen alle bovenwettelijke compensaties weg. Provinciale Staten kunnen overwegen een brief te sturen aan de Gemeenteraad waarin wordt verzocht om de beschikbaarheid van het budget voor het project te heroverwegen en daarmee de inpassing zo acceptabel mogelijk te maken voor alle bewoners.

Financiële consequenties

Provinciale Staten hebben € 7,5 mln ter beschikking gesteld van dit project.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

Er zijn twee alternatieven:

- 1) De Westvariant met doorgetrokken Tuindorpweg. Deze variant functioneert niet optimaal ten aanzien van de doorstroming. Er is een bypass nodig bij de noordelijke rotonde, maar zelfs dan ontstaan er vertragingen in de avondspits op het gemeentelijk wegennet.
- 2) Het dorpsplan. Met dit plan wordt de kern van Maarsbergen doorsneden, waar een westelijke variant het verkeer om de kern heen leidt. Daarmee biedt een Westvariant de beste mogelijkheden voor de ontwikkeling van de dorpskern.

Effecten op duurzaamheid

Met de aanleg van de ongelijkvloerse spoor kruising wordt een robuuste oplossing voor de doorstroming van het verkeer en spoor gerealiseerd. Dat geldt voor alle varianten. Daar waar sprake is van een nadelige beïnvloeding van de leefbaarheid is het project verplicht om met noodzakelijke compensatie maatregelen te voldoen aan de wettelijk gestelde eisen. Daarnaast zal zoveel mogelijk gestreefd worden naar bovenwettelijke maatregelen.

Voorgesteld wordt:

1. De “Westelijke variant afgesloten Tuindorpweg” als voorkeursvariant vast te stellen;
2. Een provinciaal inpassingsplan op te stellen als bedoeld in de Wro ten behoeve van de realisatie van de ongelijkvloerse spoorkruising te Maarsbergen;
3. Een brief te sturen richting de gemeente Utrechtse Heuvelrug met het verzoek om de beschikbaarheid van het budget voor het project te heroverwegen zodat in een constructieve samenwerking de inpassing zo acceptabel mogelijk gemaakt kan worden voor alle inwoners van Maarsbergen
4. Na het PS-besluit tot een provinciaal inpassingsplan en keuze voor een variant, de benodigde gronden ten behoeve van de maatregelen minnelijk te verwerven en daar waar nodig over te gaan tot het voeren van een onteigeningsprocedure.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

Provinciale Staten van Utrecht in vergadering bijeen op maandag 4 juli 2016;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 31 mei 2016, afdeling MEC, nummer 81838AB4;

Gelet op ons voornemen voor het project " ongelijkvloerse spoor kruising te Maarsbergen " een inpassingsplan op te stellen;

Overwegende alle voorgaande besluiten en voorkeuren van Klankbordgroep, Stuurgroep, college B&W en de Raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug;

Besluiten:

- De "Westelijke variant afgesloten Tuindorppweg" als voorkeursvariant vast te stellen;
- Een provinciaal inpassingsplan op te stellen als bedoeld in de Wro ten behoeve van de realisatie van de ongelijkvloerse spoor kruising te Maarsbergen;
- Een brief te sturen richting de gemeente Utrechtse Heuvelrug met het verzoek om de beschikbaarheid van het budget voor het project te heroverwegen teneinde een zo acceptabel mogelijke inpassing te kunnen maken voor alle inwoners van Maarsbergen;
- Na het PS-besluit tot een provinciaal inpassingsplan en keuze voor een variant, de benodigde gronden ten behoeve van de maatregelen minnelijk te verwerven en daar waar nodig over te gaan tot het voeren van een onteigeningsprocedure.

Voorzitter,

Griffier,

Toelichting

1. Wettelijke grondslag

- Inpassingsplan: artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening
- Procedure: Wet ruimtelijke ordening en Crisis en Herstelwet

2. Beoogd effect

Het ongelijkvloers maken van de huidige kruising van de N226 met de spoorlijn Utrecht-Arnhem in Maarsbergen leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid in Maarsbergen en omgeving.

Er is sprake van een provinciaal belang op basis van het beleid zoals dat is neergelegd in de PRS, Regionaal wegennet, paragraaf 5.4.1.2 "Een goede bereikbaarheid voor woon-, werk- en vrijetijdslocaties".

Voorgesteld wordt een Provinciaal inpassingsplan (Pip) op te stellen. Dit gelet op de omvang en impact van het project. De keuze voor dit instrument volgt uit het provinciaal Mobiliteitsplan 2015-2028 en de samenwerkingsovereenkomst van 9 maart 2015.

Gedeputeerde Staten stellen, op basis van dezelfde afweging als de Stuurgroep, de Klankbordgroep en het college van B&W, dat de doelstellingen, en met name de maatschappelijke wens tot verbetering van de leefbaarheid voor de kern van Maarsbergen, met de "Westelijke variant, gesloten Tuindorppweg" het best wordt bereikt.

3. Effecten op duurzaamheid

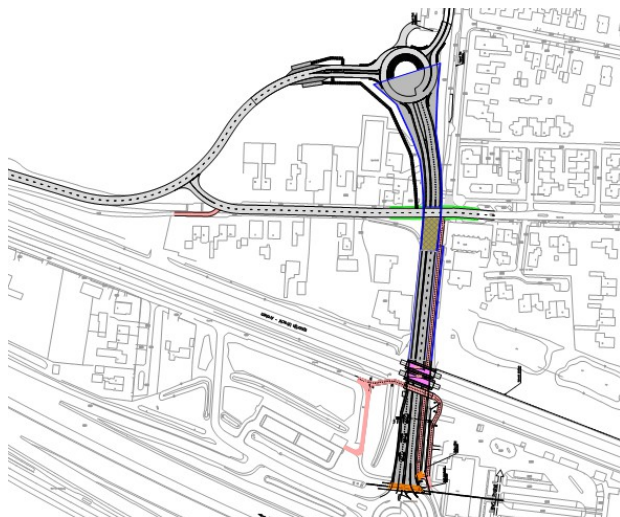
Met de aanleg van de ongelijkvloerse spoorkruising wordt een robuuste oplossing voor de doorstroming van het verkeer en spoor gerealiseerd. Dat geldt voor alle varianten. Daar waar sprake is van een nadelige beïnvloeding van de leefbaarheid is het project verplicht om met noodzakelijke compensatie maatregelen te voldoen aan de wettelijk gestelde eisen. Daarnaast zal zoveel mogelijk gestreefd worden naar bovenwettelijke maatregelen.

4. Argumenten

Beschrijving varianten

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. Ook de kruising van de N226 met de Haarweg/Tuindorppweg blijkt met de verdere groei van het verkeer een knelpunt.

Het ongelijkvloers kruisen van de N226 met de spoorlijn Utrecht-Arnhem heeft een lange historie. Het knelpunt werd onder andere al in een MIRT-overeenkomst in 2005 en in een concept van de gemeentelijke structuurvisie in 2008 benoemd. In 2013 is een voorontwerpbestemmingsplan gemaakt met als oplossing een korte spoorwegonderdoorgang. Uit de inspraakreacties over het voorontwerpbestemmingsplan bleek dat veel inwoners van Maarsbergen deze oplossing niet als optimaal zagen. Zij zijn met een alternatief plan gekomen. Dat plan is gepresenteerd als het 'Dorpsplan' en is in onderstaand kaartje weergegeven.



Ongelijkvloerse kruising Tuindorpweg / Haarweg

Ongelijkvloerse kruising spoorlijn Utrecht - Arnhem

Figuur 1. Dorpsplan Maarsbergen

In dit ontwerp wordt de bestaande provinciale weg verdiept aangelegd. De kruisingen met het spoor en de Haarweg / Tuindorpweg worden ongelijkvloers gemaakt. De tunnelbak wordt daarmee verlengd tot en met de noordelijke rotonde. Omdat het kruispunt Haarweg / Tuindorpweg niet meer bestaat is een nieuw aan te leggen weg nodig, de Bosweg. Deze weg zorgt voor de verbinding vanuit Maarn en Maarsbergen met de provinciale weg N226.

Op 9 maart 2015 zijn samenwerkingsovereenkomsten gesloten tussen de projectpartners Provincie Utrecht, ProRail en de gemeente Utrechtse Heuvelrug over het Dorpsplan. In de overeenkomsten is aangegeven dat de betrokken partijen zich maximaal inspannen om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. Dit alles binnen maatschappelijk verantwoorde kosten. Afgesproken is dat de planologische grondslag gevormd zal worden door een Provinciaal Inpassingsplan (PIP).

Een belangrijk aandachtspunt voor de uitwerking van het plan was de bouwfasering. Doordat de onderdoorgang wordt aangelegd op de bestaande provinciale weg is de bestaande route tijdens de bouw niet te gebruiken. Het verkeer moet tijdens de uitvoeringswerkzaamheden worden omgeleid en met een tijdelijke overweg het spoor passeren. De mogelijkheden hiervoor zijn beperkt. Op het terrein de Grote Bloemheuvel ten westen van de onderdoorgang is de ontwikkeling van een hotel gepland. Met het gebruik van deze grond zou een belangrijke ontwikkeling in Maarsbergen worden geblokkeerd. Bovendien is de overname of de huur van het perceel zeer kostbaar. Verder naar het westen zijn wel mogelijkheden om het spoor te passeren, maar daarvoor zullen een aantal huizen aan beide kanten van het spoor moeten worden gesloopt.

In mei 2015 zijn in een eerste publieksbijeenkomst bewoners uitgenodigd om in een de vorm van een Klankbordgroep mee te denken in het vervolgproces. De Klankbordgroep bestond uit 20 bewoners, vormde een representatieve afspiegeling van de omgeving en stond onder aansturing van een onafhankelijk voorzitter.

In de periode juni – november 2015 zijn, in afstemming met de Klankbordgroep, bij de verdere uitwerking van het ontwerp nieuwe mogelijkheden verkend en nieuwe inzichten verkregen. Dit heeft vervolgens geleid tot een drietal maakbare varianten, te weten:

1. Dorpsplan met Bosweg
2. Westelijke variant, Tuindorpweg open voor autoverkeer
3. Westelijke variant, Tuindorpweg afgesloten voor autoverkeer

Het Dorpsplan is reeds toegelicht. De beide Westelijke varianten zijn in onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 2A Westelijke variant, Tuindorppweg open



Figuur 2B Westelijke variant, Tuindorppweg afgesloten

Kenmerkend voor de Westvarianten is de verplaatsing van de definitieve oplossing. De N226 wordt ten westen van Maarsbergen in een boog om Maarsbergen gelegd. Ter plaatse van de huidige spoorkruising wordt een fietstunnel gerealiseerd. Daarmee wordt de verkeersader uit het historische centrum verlegd naar de westkant. Dit biedt ontwikkelkansen voor de kern van het dorp en een tijdelijke omleidingsroute, met een tijdelijke overweg, is niet nodig.

Het verschil tussen de beide Westvarianten bestaat in de wijze waarop de Tuindorppweg wordt gekruist. De Tuindorppweg ligt lager dan het spoor. De onderdoorgang moet dus dieper worden gemaakt om onder de Tuindorppweg door te gaan (figuur 2A). Deze constructie is duurder dan de variant waarbij de tunnelbak alleen onder het spoor doorgaat en daarna weer omhoog komt. Consequentie is dat de Tuindorppweg in dat geval wordt afgesloten voor autoverkeer. Het fietsverkeer kan wel via de Tuindorppweg blijven rijden. In deze variant wordt een Bosweg aangelegd om het verkeer van/naar Maarn via de rotonde naar de N226 te leiden (figuur 2B).

Van de Westvariant met gesloten Tuindorppweg en het Dorpsplan zijn animaties (.mp4 format) gemaakt die de beide plannen en vogelvlucht laten zien. Deze zijn te vinden op de site www.heuvelrug.nl/ bij de vergadering Gemeenteraad 21-04-2016. Een uitgebreidere toelichting op de varianten is in bijlage 1 bijgevoegd.

Beschrijving proces besluitvorming

Om te komen tot een keuze voor een voorkeursvariant is een besluitvormingsproces ingericht. In dit proces hebben eerst de Klankbordgroep en de Stuurgroep van het project hun voorkeuren duidelijk gemaakt.

Vervolgens hebben het college van B&W en de gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug een besluit genomen over een voorkeursvariant. Gedeputeerde Staten hebben toegezegd dit besluit zwaarwegend mee te nemen in haar voorstel richting Provinciale Staten over een voorkeursalternatief bij het starten van een Provinciaal Inpassingsplan.

Uit de besluitvorming blijkt er geen unanieme voorkeur voor één van de varianten te zijn. Uit de toelichting op de besluiten blijkt een verschil in weging van de criteria. De argumenten in deze besluitvormingsreeks worden in onderstaande paragraaf toegelicht.

Klankbordgroep

De keuze voor de varianten heeft het dorp verdeeld. De Klankbordgroep heeft, op verzoek van de gemeenteraad, een advies uit gebracht ten aanzien van de varianten. Met een meerderheid van 70 % heeft de Klankbordgroep aangegeven de voorkeur te geven aan een Westvariant.

Volgens de Klankbordgroep biedt een Westvariant een zo goed mogelijke doorstroming, maakt de Tuindorppweg zo rustig mogelijk, zorgt voor een goede bereikbaarheid van de relatie Maarn-Maarsbergen en biedt meer ruimte om veilige fietsroutes te realiseren. Doordat de financiële ruimte binnen deze variant het grootst is, biedt dit volgens de Klankbordgroep perspectief om de benzinstations uit het dorp te verplaatsen.

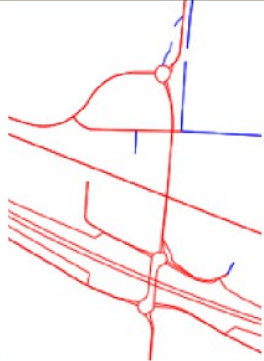
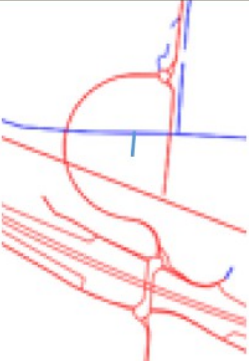

De bewoners van de Engweg zijn tegen de westelijke varianten. De N226 komt in hun beleving te dicht langs hun woongebied dat al omsloten wordt door een spoorlijn aan de noordzijde en de A12 aan de zuidzijde. De leefbaarheid van de Engweg in termen van geluid en luchtkwaliteit wordt naar verwachting van de bewoners teveel aangetast.

Het volledige advies van de klankbordgroep is bijgevoegd in bijlage 2.

Besluitvorming Stuurgroep

De Stuurgroep heeft de drie varianten beoordeeld op basis van leefbaarheid (geluid en fijnstof), doorstroming, eenheid van de kern, bouwfasering en de impact op de EHS. Tevens zijn de risico's in termen van budget en planning bekeken. Voor de financiën is uitgegaan van het Dorpsplan als referentie. Het projectbudget bedraagt €38,7 mln, zie onderdeel financiën voor de opbouw van de dekking van dit bedrag. Dit bedrag is geldt als Taakstellend budget. De verschillen ten opzichte van het Taakstellend budget zijn in de tabel aangegeven.

Een overzicht van de beoordeling van de varianten is in onderstaande tabel weergegeven:

	Dorpsplan (plan Huyser/Hartvelt)	P*	Westelijk met doorgaande Tuindorppweg	P	Westelijk met afgesloten Tuindorppweg (voor auto-verkeer)	P
						
Doorstroming	congestievrije afwikkeling. Buffercapaciteit naar toekomst beperkt	2	Congestie in zuidelijke tak van de noordelijke rotonde	3	congestievrije afwikkeling. Buffercapaciteit toekomstvast.	1
Eenheid dorpskern	Provinciale weg blijft barrière als gevolg van doorsnijding infrastructuur	3	Eenheid in kern Maarsbergen, er blijft verkeer via de Tuindorppweg verbinding met Maarn	2	Kern Maarsbergen wordt autoluw, mogelijkheid om te komen tot een ruimtelijke eenheid.	1
Bouwfasering	Omleidingsroute nodig. Verplaatsing spooroverweg.	3	Geen omleidingsroute nodig	1	Geen omleidingsroute nodig	1
Impact op EHS	ruimtebeslag 1,5 ha	2	1,4 ha	1	1,9 ha	3
ruimte binnen taakstellend budget	0 mln	3	ca 1 mln	2	ca 3,5 mln	1

Tabel 1. Overzicht afwegingscriteria (excl Leefbaarheid)

NB. De nummers 1, 2 en 3 geven aan welke variant op dit aspect op de 1e, 2e of 3e plaats eindigt.

Toelichting EHS afwegingen

Ruimtelijke ontwikkelingen mogen per saldo geen negatieve effecten voor de natuur hebben. Er mag per saldo dan ook geen significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden zijn. De aantastingen zullen zoveel mogelijk worden beperkt door mitigerende maatregelen. Eventuele overblijvende negatieve effecten moeten worden gecompenseerd door inrichting van nieuwe natuur elders, onder de daarvoor geldende voorwaarden zoals benoemd in de PRV art 4.11.

In alle varianten is ruimte nodig die binnen de EHS contouren valt. De oppervlakte EHS gebied nodig voor de realisatie zijn in de bovenstaande tabel 1 weergegeven. De verwachting is dat bij alle varianten een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen, kan worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen in de vorm van het instrument 'plussen en minnen' in en nabij het project. Zekerheid hierover kan nu nog niet gegeven worden. De compensatielocatie zal in het inpassingsplan worden meegenomen.

Toelichting Leefbaarheid, geluid

Bij de Dorpsvariant is er volgens de Wet geluidhinder sprake van een reconstructie van een bestaande weg. Dat betekent dat de eisen aan de geluidsbelasting langs die weg gelijk blijven aan de eisen in de bestaande situatie. De onderdoorgang bij het Dorpsplan zal voor een lichte verbetering van de geluidsbelasting zorgen ten opzichte van de bestaande situatie. Er zijn geen aanvullende mitigerende maatregelen nodig ten aanzien van de geluidsreductie. Voor de meeste woningen langs de Woudenbergseweg zal er in deze variant sprake blijven van een hoge geluidsbelasting .

Bij de westelijke varianten wordt een nieuwe weg aangelegd. Dan is niet de bestaande situatie maatgevend, maar moet worden voldaan aan de voorkeurswaarde. Die stelt strengere eisen aan het geluidsniveau. Bij dezelfde intensiteit van het verkeer kan het dus zijn dat er bij een nieuwe weg wel maatregelen nodig zijn, die voorheen niet noodzakelijk waren. Het voordeel bij de Westvariant is dat er voldoende ruimte is om geluidafschermende maatregelen te nemen als dat nodig is.

Toelichting Leefbaarheid, Luchtkwaliteit

Met een Westelijke variant wordt de bron van de emissie van de luchtkwaliteit vanuit de kern van het dorp naar de rand verlegd. De nieuwe situatie moet worden getoetst aan de Wet milieubeheer. Aangetoond moet worden dat de normen voor fijnstof en stikstofdioxide niet overschreden worden.

Motief ProRail

ProRail is de partij die namens het Ministerie van IenM het meest bijdraagt aan het project en de uitvoering voor haar rekening zal nemen. Bij het Dorpsplan is een tijdelijke overweg nodig. ProRail heeft slechte ervaringen met tijdelijke spoorwegovergangen. Hoewel alle ontwerpen voor de tijdelijke spoorwegovergangen van ProRail moeten voldoen aan de technische voorschriften als ware het een definitieve situatie, blijkt in de praktijk dat er bij tijdelijke overwegen relatief meer ongevallen plaats vinden dan bij de 'oude situatie'. Vermoed wordt dat de onbekendheid met de gewijzigde situatie en de bouwactiviteiten in de nabije omgeving mensen in verwarring brengt.

Een andere optie voor een tijdelijke overweg is een tijdelijke afsluiting van de bestaande overweg gedurende de bouw. ProRail neemt deze optie van een tijdelijke afsluiting serieus in overweging. Uiteraard streeft ProRail ernaar de duur van deze afsluiting zo kort mogelijk houden. De bereikbaarheid voor de regio wordt hierdoor echter negatief beïnvloed en dit betekent forse hinder in de ochtend- en avondspits. Doordat de aansluitingen op de A12 in de regio beperkt zijn, ontstaan er lange omleidingsroutes over het onderliggend wegennet. Dit resulteert onder meer in een verlaging van de verkeersveiligheid.

Kijkend naar de situatie in Maarsbergen heeft ProRail een uitgesproken voorkeur voor een Westelijke variant waarmee de aanleg van een tijdelijke overweg of een tijdelijke afsluiting van de bestaande overweg wordt voorkomen.

Voorkeur Stuurgroep

Bovenstaande aspecten overziend heeft de Stuurgroep de 'Westvariant met afgesloten Tuindorpweg' als voorkeursvariant voorgesteld. Naar inzicht van de Stuurgroep geeft deze variant de beste invulling aan de maatschappelijke wens om de leefbaarheid in de kern van Maarsbergen te vergroten. Het verkeerskundige systeem biedt op basis van de prognose voor 2030 een goede doorstroming. Daarnaast biedt deze variant de meeste mogelijkheden tot verdere ontwikkeling van de dorpskern en heeft de meeste ruimte binnen het taakstellend budget. Tegenvallende resultaten kunnen daarmee makkelijker worden opgevangen. Een ander belangrijk aspect is dat een tijdelijke overweg niet nodig is tijdens de bouw.

Besluitvorming Gemeenteraad

Op 21 april 2016 heeft de gemeenteraad besloten te kiezen voor het Dorpsplan als voorkeursalternatief. Dit is een brief aan GS bevestigd (bijlage 3).

Citaat uit de brief van de gemeenteraad waarin de keuze voor het Dorpsplan wordt gemotiveerd:

“In haar vergadering van 21 april '16 heeft de gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug besloten om:

1. De dorpsvariant aan te merken als voorkeurs variant van de gemeente Utrechtse Heuvelrug;
2. De wens uit te spreken dat de Bos/Beek variant met ondertunneling nader en diepgaand wordt onderzocht vóórdat de ruimtelijke procedures in gang worden gezet om de gekozen variant uit te voeren, zodat kan worden beoordeeld:
 - a. Of de variant realiseerbaar is;
 - b. In hoeverre in de overwegingen genoemd voordelen zich voor doen en;
 - c. De financiële afweging kan worden gemaakt of de Bos/Beek variant met ondertunneling als nog de voorkeur verdient;
3. In te stemmen met de instandhouding van het eerder beschikbaar gesteld krediet ad. € 2.500.000, - als bijdrage aan de provincie voor de realisatie van de genoemde voorkeursvariant;
4. In te stemmen met de instandhouding van de aan de provincie eerder toegezegde additionele garantstelling van € 2.500.000, - eveneens voor de realisatie van de genoemde voorkeursvariant;
5. Het besluit van 17 december 2012 met betrekking tot het instemmen met het toenmalige voorlopige ontwerp van dit project in te trekken;
6. Een apart project op te starten in samenwerking met de provincie teneinde de mogelijkheden tot verplaatsing van de twee benzinstations in Maarsbergen naar buiten de bebouwde kom nader uit te werken.

De keuze voor de dorpsvariant is gebaseerd op de volgende overwegingen:

- a. De doorstroming van alle varianten bij de dorpsvariant het meest efficiënt is;
- b. De verbindingen met Maarn in tact blijven;
- c. Er wel milieuwaarden worden aangetast, maar deze aantasting is minder zijn dan bij de zgn. west-varianten en in de huidige situatie;
- d. Er bij de dorpsvariant minder bos gekapt hoeft te worden;
- e. De bewoners van de Engweg hier geen last van hebben;
- f. De aanleg van de ongelijkvloerse spoor kruising, ondanks de goede doorstroming minimaal is ingepast kan worden in de Maarsbergse maat;
- g. Er van uitgegaan wordt dat de inpassing van deze variant een acceptabel dorpsplan kan realiseren tussen het kruispunt, de kerk en de Grote Bloemheuvel;
- h. Er het vertrouwen is, dat de tijdelijke weg tijdens de bouw door de specialisten op een wijze kan worden aangelegd die acceptabel is;
- i. Er van uit gegaan wordt dat er, mogelijk ten behoeve daarvan, nieuwe onderhandelingen kunnen plaatsvinden met de eigenaar van de Grote Bloemheuvel.”

Keuze voorkeursvariant Provinciale Staten

In de keuze van de Gemeenteraad leiden de argumenten ten aanzien van de hoeveelheid benodigde EHS, de maatvoering van het ontwerp en het ontzien van de bewoners van de Engweg tot een voorkeur voor het Dorpsplan.

De Klankbordgroep en de Stuurgroep laten andere aspecten zwaarder wegen. Zo gaat de leefbaarheid in de kern er in de westvarianten sterk op vooruit en is er vertrouwen dat de EHS compensatie, de maatvoering van het ontwerp en de maatregelen voor de bewoners van Engweg tot een optimale inpassing kunnen leiden.

Gedeputeerde Staten hechten veel belang aan het oordeel van de Klankbordgroep waarin een vertegenwoordiging van de bewoners in een zorgvuldig proces alles afwegende tot een Westvariant zijn gekomen. Ook de Stuurgroep en B&W van de gemeente Utrecht Heuvelrug zijn tot hetzelfde oordeel komen.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de voorkeuren.

	Dorpsplan	Westvariant TDW open	Westvariant TDW gesloten
Stuurgroep			
Klankbordgroep			
College B&W			
Gemeenteraad			

Tabel 2. Overzicht besluiten en voorkeuren

Afweging Gedeputeerde Staten

Op basis van de volgende argumenten:

- De Westvariant met afgesloten tuindorpweg is vanuit verkeerskundig oogpunt (doorstroming) het meest robuust. Uit verkeerskundig onderzoek van Grontmij blijkt dat bij de westvariant met doorgetrokken Tuindorpweg een bypass nodig heeft, maar dan functioneert de noordelijke rotonde nog niet optimaal.
- De Westvariant waarborgt, net zoals de dorpsvariant, een goede verbinding tussen Maarn en Maarsbergen.
- De Westvariant biedt de beste mogelijkheden voor de ontwikkeling van de dorpskern

stellen Gedeputeerde Staten, in navolging van de Stuurgroep, de Klankbordgroep en het college van B&W en dan met name gebaseerd op een maatschappelijke wens tot verbetering van de leefbaarheid voor de kern van Maarsbergen, de "Westelijke variant, gesloten Tuindorpweg" als voorkeursvariant voor richting Provinciale Staten.

5. Kanttekeningen

Tijdens het gemeentelijk besluitvormingsproces is vanuit een groep bewoners nog een extra variant ingebracht, de zogenaamde "Bos-Beek variant". Deze variant betreft een langer tracé waarbij de benzinestations moeten verdwijnen en waarvan de onderdoorgang zo lang mogelijk overdekt wordt. Deze variant is op hoofdlijnen doorgerekend, maar wordt door de Stuurgroep als niet maakbaar geacht aangezien deze het financieel kader fors overstijgt.

De Gemeenteraad heeft de wethouder gevraagd deze variant toch nader te onderzoeken. De provincie ondersteunt dat onderzoek. Gestreefd wordt om vóór de Cie MME van 13 juni hierover definitief duidelijkheid te hebben.

Met de beslissing om de "westvariant, gesloten Tuindorpweg" aan te merken als de voorkeursvariant wordt afgeweken van de keuze voor het Dorpsplan die de Gemeenteraad heeft genomen. Er is een toezegging gedaan richting de Gemeenteraad om dit besluit zwaarwegend mee te nemen. Gedeputeerde Staten hebben kennis genomen van de argumenten die leiden tot die keuze, maar zien onvoldoende redenen om af te wijken van de voorkeuren van de Stuurgroep en de Klankbordgroep.

De gemeenteraad heeft aangegeven alléén financieel te willen bijdragen aan het Dorpsplan. Bij een keuze voor een andere variant vervalt de bijdrage van € 5 mln. Hiermee wordt het taakstellend budget gekort met € 5mln.

Dit hoeft de uitvoering van de voorkeursvariant niet in de weg te staan. Het is mogelijk dit tekort op te vangen doordat de voorgestelde variant is begroot op een bedrag € 3,5 mln onder het taakstellend budget. Daarbij kent de westelijke variant de minste uitvoeringsrisico's. Er kan namelijk in relatieve rust gewerkt worden aan de onderdoorgang en er is meer werkruimte, terwijl het verkeer de bestaande route blijft volgen. De werkzaamheden staan verder van de kwetsbare bebouwing waarmee er geen schade kan ontstaan aan bijvoorbeeld de kerk als Rijksmonument. Met een scherpe kostenbeheersing is de inschatting dat de bijdrage van de gemeente niet noodzakelijk is voor het realiseren van de goedkoopste en meest sobere variant.

Maar daarbij vallen alle bovenwettelijke compensaties weg. Voorgesteld wordt dat Provinciale Staten een brief sturen richting de gemeente Utrechtse Heuvelrug met het verzoek de beschikbaarheid van het budget voor het project te heroverwegen teneinde een zo acceptabel mogelijke inpassing te kunnen maken voor alle inwoners van Maarsbergen.

6. Financiën

De bijdrage van de Provincie Utrecht bedraagt € 7,5 mln.
De opbouw van het totale budget:

ProRail	26,17 mln
Provincie Utrecht	7,5 mln
Gemeente Utrechtse Heuvelrug :	5,0 mln *
Totaal :	38,67 mln.

**volgens uitspraak van de gemeenteraad d.d. 21 april 2016 is dit budget alleen beschikbaar voor het Dorpsplan.*

Uit de risicoanalyse voor de planschade blijkt dat het voorgestelde inpassingsplan past in het risicoprofiel zoals benoemd in de planschadeverordening.

7. Realisatie

Voor de realisatie van het provinciaal inpassing wordt tot en met vaststelling door Provinciale Staten rekening gehouden met een periode van 2 jaar. De verwachting is dat een MER niet nodig is, maar dat is pas zeker na uitvoering van alle (milieu)onderzoeken. Vervolgens zal gestart worden met het verleggen van de kabels en leidingen, de aanbesteding van het werk en de vergunningverlening. Naar verwachting zullen ook onteigeningsprocedures nodig zijn. Ook hiervoor is in de planning een termijn van 2 jaar aangehouden. De uitvoering van het project is gepland voor de periode 2020-2021 waarmee de onderdoorgang in 2021 gereed kan zijn.

8. Juridisch

Er is sprake van een provinciaal belang op basis van het beleid zoals dat is neergelegd in de PRS, Regionaal wegennet, paragraaf 5.4.1.2 "Een goede bereikbaarheid voor woon-, werk- en vrijetijdslocaties". Het project valt onder het Mobiliteitsplan 2015-2028, waarin is aangegeven dat de ruimtelijke procedure bij de aanpassing van provinciale wegen standaard volgens een Provinciaal Inpassingsplan verloopt.

9. Europa

N.v.t.

10. Communicatie

Er wordt voorgesteld een persbericht uit te sturen bij het besluit van Provinciale Staten om te laten zien dat een belangrijke stap wordt gezet in een langlopend dossier. In het kader van de inpassingsplanprocedure zal Provincie Utrecht de communicatie verzorgen.

11. Bijlagen

1. Variantenafweging en keuze voorkeursvariant spoor kruising Maarsbergen
2. Advies Klankbordgroep
3. Brief van de besluit Gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug