



---

PROVINCIAAL ADVISEUR RUIMTELIJKE KWALITEIT  
UTRECHT

PAUL RONCKEN

d.d. 1 februari 2017

**Mijn adviezen ten aanzien van de besluitvorming in Provinciale Staten over de keuze voor één van de vier varianten voor een ongelijkvloerse kruising in Maarsbergen.** Voor u ligt het tweede ongevraagd advies. Het eerste advies is ingediend op 28-10-2016 en ging in op de documentatie, de rekenmethode en het integraal afwegingskader ter begeleiding van de verschillende varianten. Ook sprak ik hierin mijn voorlopige voorkeur uit voor de Bosbeek variant.

Het huidig advies is gebaseerd op:

- veldwaarnemingen ter plaatse;
- kennis over het ontstaansproces van de vier varianten sinds januari 2016 via ambtelijke gesprekken, toelichting door gedeputeerde Verbeek en enkele gesprekken met bewoners;
- de verschillende haalbaarheidsstudies opgesteld door RoyalHaskoning DHV
- de provinciale kwaliteitsgids voor de Utrechtse Heuvelrug;
- een kaartstudie door mijzelf opgesteld, deels opgenomen in dit advies.

Het eindadvies wil ik hier alvast vermelden. Van de vier aangeboden varianten zijn twee varianten met name kansrijk om een passende ruimtelijke kwaliteit waar te kunnen maken. Dit zijn de Bos-Beek variant en de Westelijke variant met open Tuindorpweg. Beide varianten hebben echter ontwerp-technische aanpassingen nodig om kwaliteit van de leefomgeving te kunnen garanderen. Een nieuwe variant ontwikkelen is naar mijn idee niet nodig. Ik heb me bij deze adviesvorming niet laten leiden door de onderliggende prijsindicaties.

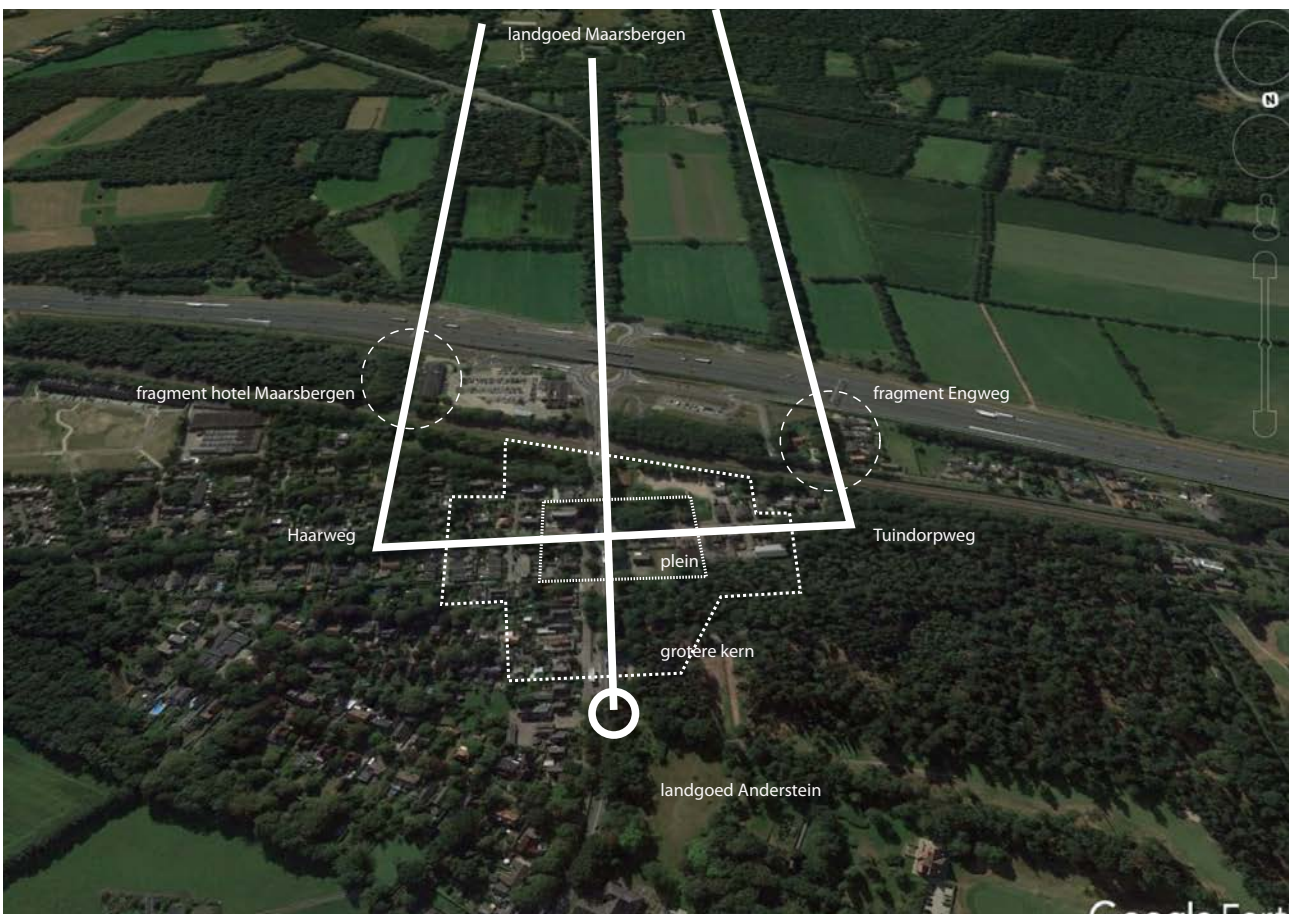
Het afwegingskader dat ik heb gehanteerd om de ruimtelijke kwaliteit in te kunnen schatten is gebaseerd op:

- 1) De historische ontwikkeling van dit deel van de Utrechtse Heuvelrug en de ontwikkelkansen voor de nabije toekomst.
- 2) Mobiliteit met allure, een aangescherpte vormgevingsambities binnen de provincie Utrecht, met name bij ongelijkvloerse kruisingen.

## Ad. 1 Historische en toekomstige ontwikkeling

In de kwaliteitsgids van de provincie is te achterhalen dat dit knooppunt onderdeel is van de Utrechtse Heuvelrug. De specifieke kwaliteiten voor deze landschappelijke ligging zijn te omschreven als:

- Herkenbare typering als 'stijlrand achterflank', met een overgang naar het halfopen landschap van de Gelderse Vallei;
- Extreme historische gelaagdheid waarbij de oudste delen binnen de provincie Utrecht vaak direct in verband staan met nadrukkelijk aanwezige technologische vernieuwing (infrastructuur, bebouwing e.d.);
- Robuuste eenheid van het bosgebied met bebouwing die voornamelijk overkomt, beplante wegen en doorgaande lijnvormige structuren.



tekening 1, historische maatvoering

Een bijzonder herkenbaar historisch gegeven op deze locatie is de ligging van een symmetrische kruising van wegen, met daaraan de Dorpskerk Maarsbergen. Dit kruispunt van wegen zou door het aanpassen van de N226 weer een rustig, veilig en waardig dorpsplein moeten kunnen worden.

Niet alleen de directe omgeving van de kruising staat daarbij centraal, maar ook de ontwikkeling van een groter kerngebied daaromheen. Het toekomstig plein staat namelijk in verband met een nog grotere landschappelijke en historische structuur (landgoed Maarsbergen). De leesbaarheid van dit groter verband is deels nog beleefbaar door een serie van parallelle laanstructuren. De bebouwing aan de Engweg is hierin een fragment geworden, evenals de locatie van hotel Maarsbergen.

Als deze verschillende grootheden in één tekening worden weergegeven (tekening 1), is te zien dat de laanstructuren vanuit landgoed Maarsbergen alleen nog via de centrale laan beleefbaar is.

Deze is vrijwel continu tot aan landgoed Anderstein, waar ook de overgang ligt naar de Gelderse Vallei. De doorgaande lijn van de Tuindorpweg/Haarweg is een tweede drager voor een beleefbaar groter verband. Ook is te zien dat een groter kerngebied om het toekomstig plein heen, een ontbrekende tussenmaat vormt: tussen een lokaal plein aan een kruispunt en een grotere landschappelijke maatvoering van lanen.

Een drietal tussenconclusies:

- De middenlaan van landgoed Maarsbergen is wezenlijk voor aanbieden van een beleefbare relatie tussen lokale schaal en groter landschappelijk en historisch verband → streef naar behoud en toegankelijkheid van dezelfde sfeer en leeftijd van bomen → geen kap van oude laanbomen en stel een plan op voor toekomstige verjonging van de laan.
- De beleefbaarheid van een groter historisch verband is niet alleen met een kerkplein te realiseren. Er is een groter kerngebied nodig om hier een beplante en robuuste eenheid op de Utrechtse Heuvelrug aan te kunnen bieden → streef naar zoveel mogelijk ontwikkelkansen voor een (in maaiveld) aaneengesloten en als eenheid beplant kerngebied.
- Een continuïteit in de doorgaande Haarweg/Tuindorpweg draagt bij aan de beleefbaarheid van een landschappelijke schaal op een lokaal schaalniveau → vermijd discontinuïteit binnen de grenzen van de historische laanstructuur vanuit landgoed Maarsbergen (doorgetrokken witte lijnen in tekening 1).

**Advies 1:** volgend aan deze tussenconclusies, adviseer ik om niet verder te gaan met de Dorpsplan variant. Hierin kan de historische middenlaan niet behouden worden omdat deze wordt vervangen voor een ingrijpende verdieping en aanpassing van het wegprofiel door een tunnelbak. Er is helaas fysiek geen ruimte om een 'extreme historische gelaagdheid' te maken met zowel oude laanbomen als een nieuwe tunnel. De ontwikkelingsmogelijkheden voor een kerkplein zijn redelijk gunstig maar de ontwikkeling van een groter kerngebied is niet met genoeg eenheid in beplanting en gelijkblijvend maaiveld te maken.

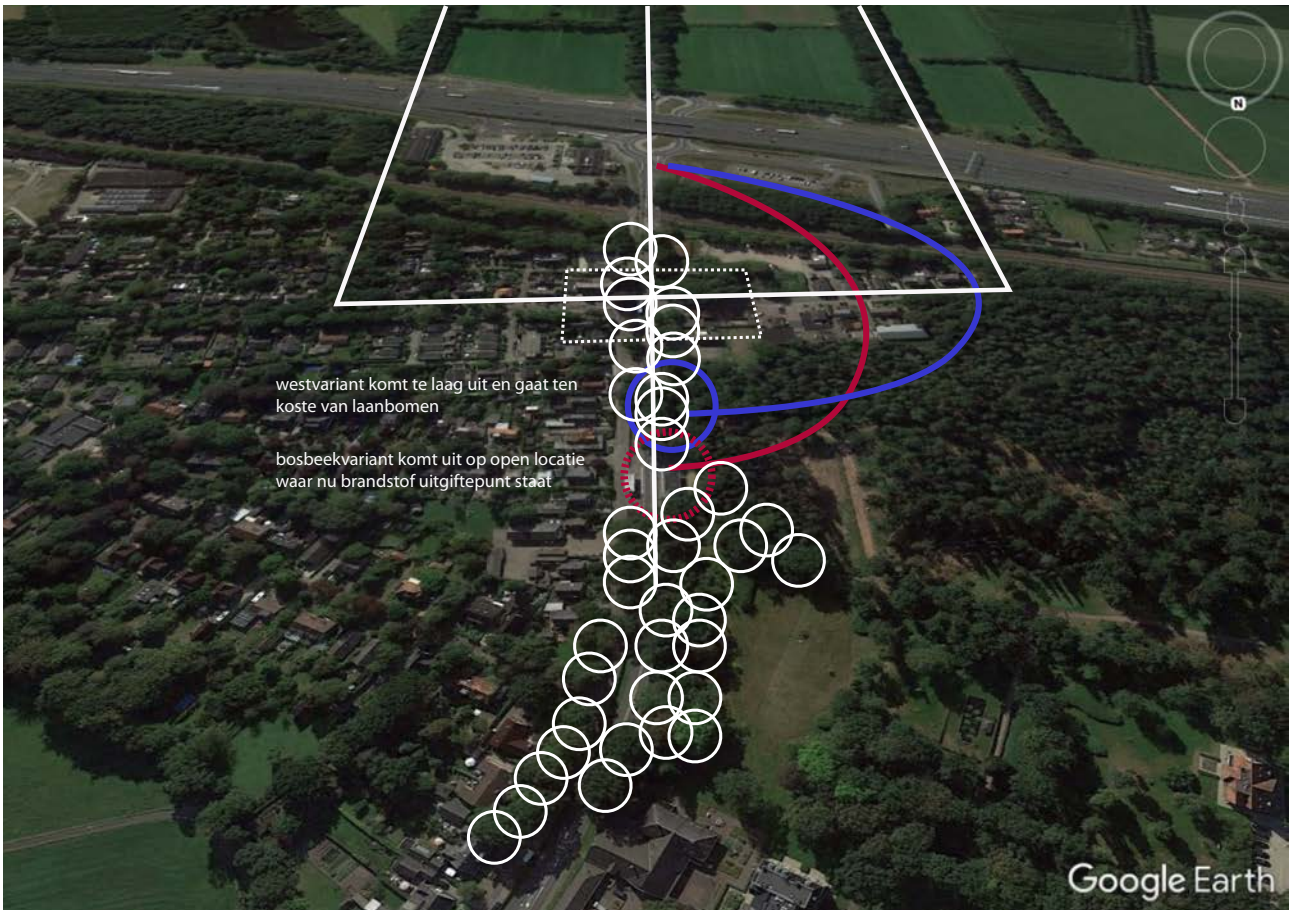


tekening 2, Dorpsvariant



tekening 3, Westelijke variant met gesloten Tuindorpweg

**Advies 2:** verder adviseer ik om ook de Westelijke variant met gesloten Tuindorpweg af te laten vallen. Hier is niet genoeg continuïteit te maken in de Haarweg/Tuindorpweg. In plaats daarvan wordt de vanzelfsprekend doorgaande structuur afgesneden en kronkelt het fietspad op een onbegrijpelijke wijze van de historische route af. De Westelijke variant biedt wel kansen om zowel het plein als het groter kerngebied als een robuuste eenheid te ontwikkelen.



tekening 4: toetsing laanbomen en ligging van de nieuwe rotonde

De twee overgebleven varianten verschillen van elkaar in twee opzichten. Enerzijds in het tracé van de verlaging van de weg, anderzijds in de ligging van de rotonde ten noorden van de historische kruising. In tekening 4 is met witte rondjes aangegeven waar grote bomen staan die zorgen voor een waarneembare historische continuïteit van de middenlaan. Hier is te zien dat het toekomstig plein kan worden gedomineerd door laanbomen en dat er in de huidige situatie al sprake is van discontinuïteit in laanbeplanting op de locatie van de brandstofuitgiftepunten.

Ook is te zien dat volgens het blauwgetekende tracé (Westvariant), de locatie van de rotonde direct aan het toekomstig plein komt te liggen en ten koste gaat van laanbomen. Het verdwijnen van deze bomen, met eenzelfde maat, sfeer en leeftijdsklasse, zal daarmee voor een grote onderbreking in continuïteit zorgen. Pas voorbij de brandstofuitgiftepunten zal de laan weer beleefbaar zijn. De aanwezigheid van nieuwe infrastructuur zal dus extreem dominant zijn op een locatie waar juist een groter en aaneengesloten, beplant kerngebied zou moeten worden gerealiseerd.

Volgens het roodgetekende tracé (Bos-Beek variant) kan de rotonde samenvallen met de al eerder gekapte laanbomen op de plaats van de brandstofuitgiftepunten. Dit levert een wenselijk, aaneengesloten en beplantbaar kerngebied op. Daarnaast zal de leefbaarheid van het toekomstig plein beter zijn omdat deze niet direct aan een groot infrastructureel werk ligt.



tekening 5: toetsing Westelijke variant met open Tuindorpweg



tekening 6: toetsing Bos-Beek variant

Tekening 5 en 6 geven de ontwerptechnische aanpassing aan die ik adviseer, met zwartgestippelde lijn en tekstuele toevoegingen. Het is in feite om het even of de Westelijke variant met open Tuindorppweg als basis dient, of de Bos-Beek variant. **Het belangrijkste argument** voor de technische aanpassing is een gunstige ligging van de rotonde en aansluiting op verschillende toevoerwegen. De rotonde is voor de beleefbare kwaliteit veel invloedrijker dan de ondertunneling omdat deze ingreep op maaiveld relatief zeer groot is in vergelijking met de maatvoering van dit Utrechtse Heuvelrug dorp.

In de Westelijke variant zou een aanpassing nodig zijn om de rotonde buiten het groter kerngebied te realiseren. In de Bos-Beek variant kan de extra aansluiting ten noorden van de rotonde overbodig gemaakt worden door de Haarweg/Tuindorppweg open te houden voor alle verkeer.

**Het tweede argument** is de ontwikkelkans voor een aaneengesloten en beplant groter kerngebied. In de Westelijke variant zal deze moeten worden aangepast op de verplaatsing van de rotonde. In de Bos-Beek variant is het ontwikkelen van een dek of halfopen bak in het groter kerngebied bedenkelijk. Het toekomstig kerkplein vormt de kern, het overige gebied zou in maaiveld juist beplant en aaneengesloten moeten zijn. De krappe ruimten die ontstaan tussen te behouden panden met blinde muren vormen een handicap voor een goede ruimtelijke uitwerking hiervan.

**Een derde argument** is de maatvoering die wordt aangegeven door de historische structuur van lanen. Het is naar mijn mening overtuigender om de maatvoering van grote en blijvende ingrepen te relateren aan de robuuste maatvoering van de drie historische lanen. Binnen deze laanstructuur is ruimte voor grotere eenheden. Een opdeling van deze maatvoering werkt fragmenterend en verrommelend. Een ruime bocht van de ondertunneling maakt de leefomgeving van de Engweg wel krappier en geïsoleerder. Toch zie ik juist hier ontwerp mogelijkheden voor inpassing en extra geluidsmaatregelen omdat juist hier het diepste punt van de ondertunneling komt te liggen. Een dek met robuuste beplanting is een goede aanleiding om een landgoed-achtige kwaliteit te realiseren waarbij ook de carpoolstrook en het te verplaatsen brandstofuitgiftepunt worden ingepast.

Tot slot is mij opgevallen dat de locatie van de fietstunnel slordig is ingetekend waardoor deze onnodig historische laanbomen zou kosten. Hier is extra alertheid voor nodig.

**Advies 2:** ik adviseer eenzelfde ontwerptechnische aanpassing van zowel de Westelijke variant met open Tuindorppweg als de Bos-Beek variant. De discussie zou hier moeten gaan over een groter aaneengesloten kerngebied om een toekomstig kerkplein heen. De plaats van de rotonde is daarbij meer doorslaggevend dan de positie van de ondertunneling. Ik realiseer me dat ik hiermee een nieuw probleem oproep: de (kostbare) verplaatsing van de brandstofuitgifte punten. Voor de kwaliteit van de leefomgeving zijn brandstofuitgiftepunten per definitie niet gunstig in de buurt van woonlocaties. De aanwezigheid van drie van dergelijke uitgiftepunten binnen een straal van 1km (inclusief die bij hotel Maarsbergen), is daarmee zelfs een hinderlijke provocatie van kwaliteit. Het is mogelijk om een landgoed-achtige kwaliteit te behalen door verplaatsing naar de kant van de Engweg; waarbij zowel brandstofuitgifte als toeristische overstapplaats (carpool) als overkapping van de tunnelbak een integraal geheel kunnen vormen. Het ontwikkelen van een groter kerngebied rond het kerkplein zou ook het verplaatsen van hotel Maarsbergen meer momentum kunnen geven. Daarvoor in de plaats kan een landgoed-achtige bosaanplant langs de A12, in lijn met de oude laanstructuur, een eenduidige beeld kunnen vormen van deze groene poort naar de Utrechtse heuvelrug.

## **Ad. 2 Mobiliteit met allure**

Tot slot nog kort een pleidooi voor een aangescherpte vormgevingsambitie voor ongelijkvloerse kruisingen binnen de provincie Utrecht. Zoals in eerdere adviezen aangegeven (Ring Utrecht, 1<sup>e</sup>

Maarsbergen advies, onderwerpen Omgevingsvisie), is de ambitie van de vormgeving van mobiliteit nu nog te laag of zelfs afwezig. De gedachte dat doorstroom en veiligheid primair en voldoende oplossing zijn voor de leefomgeving in de nabijheid van infrastructuur komt misschien huidige en lokale bewoners tegemoet, maar versterkt in geen enkel opzichte de kwaliteit van het toekomstig Utrechtse vestigingsklimaat. Wegen met allure, bovengemiddelde toegankelijkheid en intuïtieve overstap tussen verschillende vormen van mobiliteit zijn een dominant onderwerp binnen deze provincie en in het bijzonder op de Utrechtse Heuvelrug. Een concreet advies om deze ambitie te begeleiden is het instellen van een kwaliteitsteam of supervisor, naast een ambtelijk projectteam en een uitbesteding aan een aannemer. Ook het koppelen van middelen vanuit hedendaagse cultuur, kunst en cultuurhistorie is daarbij instrumenteel.

PR 2017