

**Aan:**

De leden van Provinciale Staten van de Provincie Utrecht

**Van:**

De vereniging Maarn Maarsbergen Natuurlijk  
De initiatiefnemers van de BosBeek-variant  
De initiatiefnemers van 'Heuvelrug in goede banen'

**Datum:** 9 februari 2017

**Onderwerp:**

Schriftelijke inbreng voor de avondvergadering van de Cie MME op 13 februari a.s. betreffende het agendapunt 'ongelijkvloerse kruising spoor en N226 te Maarsbergen'

Geachte leden van Provinciale Staten,

U bereidt zich voor op de besluitvorming betreffende de ongelijkvloerse kruising van de N226 en het spoor bij Maarsbergen. Ten principale menen wij dat de besluitvorming rond deze ongelijkvloerse kruising vanuit een integraal perspectief dient plaats te vinden. Dit gezegd hebbende, richten wij ons hier op de keuze van de beste variant.

De beste variant is degene die over het geheel zo goed mogelijk voldoet aan vereisten zoals a) verkeersafwikkeling, b) natuur- en milieueffecten, c) ontzien van cultuurhistorisch erfgoed, d) behoud van de sociale cohesie in het dorp Maarsbergen dat onevenredig zwaar belast wordt met regionale verkeersafwikkeling en natuurlijk ook e) totale kosten.

Met betrekking tot de kosten merken wij op dat bij de keuze voor de beste variant het niet mag uitmaken, welke overheidslagen welke kosten dragen. Immers, de burger mag van de overheid verwachten dat de overheidslagen in staat zijn om de kostenverdeling te regelen. Het gaat hier om een zaak van primair de rijksoverheid (spoor) en provinciale overheid (provinciale weg).

Er is een zuivere discussie nodig waarin het afwegen van de belangen centraal staat en niet de door partijen ingenomen posities. De besluitvorming in de Gemeenteraad van de Utrechtse Heuvelrug is in dit licht opmerkelijk. Want tijdens de beslissende vergadering, van donderdag 26 januari jl., bleek dat partijen breed concludeerden dat één van de varianten (de BosBeek-variant<sup>1</sup>) weliswaar de beste variant is maar dat door vooral de hoge kosten van die variant ten opzichte van de Westvariant toch voor deze laatste is gekozen. Wat maakt dan dat een variant al dan niet de beste is? Laten we de diverse criteria kort bespreken:

1. Als er wordt gesproken over ondertunneling bij Maarsbergen, dan ligt er op dit moment feitelijk maar één variant voor, de BosBeek-variant. Voor zowel de West- als de Dorpsvariant kan niet gesproken worden van ondertunneling, omdat er (vrijwel) geen sprake is van overkapping van het tracé. In deze varianten is sprake van een spoorviaduct

---

<sup>1</sup> De BosBeek-variant is genoemd naar het bakkersbedrijf Bos en het garagebedrijf Van Beek. Deze variant vraagt uitplaatsing van beide bedrijven omdat de betreffende percelen nodig zijn om deze variant te realiseren. Beide bedrijven hebben aangegeven geen probleem te maken van uitplaatsing.

In de BosBeek-variant wordt de N226 over een lengte van 140 meter overkluisd waardoor de totale negatieve invloed van deze weg zoveel mogelijk wordt verminderd.

2. Verkeerskundig is de BosBeek-variant beter dan de Westvariant omdat deze een betere verkeersdoorstroming kent en niet al het verkeer via één enkele rotonde hoeft te gaan waardoor de lokale en bovenlokale verkeersstromen binnen de bebouwde kom van Maarsbergen worden ontvlochten zonder extra ruimtebeslag. Bij de Bos/Beek-variant wordt het huidige kruispunt van de N226 met de Haarweg/Tuindorppweg overzichtelijker en veiliger dan bij de Westvariant, met name voor het langzame verkeer.
3. Natuur- en milieutechnisch is de BosBeek-variant beter dan de Westvariant omdat er minder impact is op het Andersteinbos, er minder asfalt wordt gelegd en er vanwege het relatief lange ondergrondse deel sprake is van aanzienlijk minder licht-, fijnstof- en geluidhinder voor de aanwonenden. In de Westvariant zullen mitigerende maatregelen (zoals schermen om geluid en licht te weren) noodzakelijk blijken te zijn, terwijl die in de BosBeek-variant vermoedelijk niet benodigd zijn. Als bij de Westvariant bij de Tuindorppweg een geluidswal langs de N226 wordt aangelegd dan ontstaat er een visuele barrière bij de entree van het dorp Maarsbergen vanuit Maarn.
4. Cultuurhistorisch gezien is de BosBeek-variant beter dan de Westvariant omdat de versturende invloed op de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving minder groot is. De BosBeek-variant tast de historische parkaanleg van kasteel Maarsbergen minder aan door de ondergrondse aanleg van een fors deel van het tracé. Door de ontvlechting van de lokale verkeersstroom van de bovenlokale verkeersstroom is vanaf het kruispunt geen weg meer nodig naar de rotonde. Daardoor ontstaan er mogelijkheden voor woningbouw langs de westzijde van de parallelweg die weer een 'gewone' dorpsstraat kan worden. Het centrum van het dorp wordt rustig en door restauratie en nieuwbouw van panden in combinatie met de bestaande monumentale panden (kerk, Grote Bloemheuvel, oude school) kan er een leefbare en mooie dorpskern ontstaan. Bovendien blijft het bosareaal rond de infrastructuur beter in tact, zodat de infrastructuur met alle versturende aspecten van licht en geluid, beter wordt ingekleed.
5. Sociaal gezien is de BosBeek-variant beter dan de Westvariant omdat zowel de bewoners aan de zuidwestkant van Maarsbergen (Engweg) als de bewoners aan de oostkant van Maarsbergen (Woudenbergseweg, Van Beuningenlaan, Haarweg) worden ontzien. Ook de bewoners van de Tuindorppweg worden ontzien omdat het tracé ter plaatse ondergronds ligt.  
Het verkeer tussen Maarn en Maarsbergen wordt – zoals dat in de Westvariant wel gebeurt – niet gemengd met het bovenlokale verkeer op de N226, maar wordt via de lokale wegen afgewikkeld. Dit maakt dat het verkeer tussen Maarn en Maarsbergen ongehinderd plaatsvindt en zorgt voor het behoud van de relatie tussen deze beide dorpen.  
Voor de BosBeek-variant bestaat bovendien een groot draagvlak onder de bevolking van Maarsbergen. Er zijn vrijwel geen inwoners van Maarsbergen die een voorkeur hebben voor de West-variant boven de BosBeek-variant. Aangezien de lasten van de infrastructuur voornamelijk drukken op de inwoners van Maarsbergen, is het belangrijk om rekening te houden met hun voorkeur.
6. Kostentechnisch lijkt de BosBeek-variant minder goed te scoren dan de Westvariant. Maar is dit ook echt zo? Het is niet eenduidig en juist daar wringt het fors. Want:
  - a. Er wordt geen transparantie betracht. Terwijl participerende burgers twee varianten hebben bedacht (de Dorps-variant en de BosBeek-variant) en daartoe zijn uitgenodigd op zowel gemeentelijk als provinciaal niveau, heeft de provincie

fixerende uitgangspunten voor de BosBeek-variant geformuleerd die niet worden gedragen door deze participerende burgers en waardoor bij voorbaat negatieve kosteneffecten ontstaan. De provincie dient inzicht te geven in uitgangspunten en aannames – zoals inzake de raming vastgoedkosten - die zij heeft gedaan om deze calculaties te laten maken.

- b. Er bestaat discussie over welke posten voor de directe kosten al dan niet moeten worden ingerekend. In de kostenberekening van de Westvariant ontbreken posten zoals inzake mitigerende maatregelen. Bij de BosBeek-variant zijn kosten betrokken die niet aan die variant zijn toe te rekenen zoals het verplaatsten van de benzinstations en kosten die voortkomen uit niet-transparante afspraken tussen de overheidslagen over de allocatie van deze kosten, en bovendien zijn er vraagtekens te zetten bij de kostenpost voor vastgoed. De laatstgenoemde post is sterk afhankelijk van de niet-openbaar gemaakte aannames. Blijkbaar is voor vastgoed de aanname gehanteerd dat er gekozen wordt voor financiële vergoeding aan de eigenaren van het vastgoed. Indien gekozen wordt voor een rood-voor-roodbenadering kan sterk bespaard worden op de vastgoedkosten. Ten slotte dient een indertijd door de overheid opgevoerde kostenpost van 5,5 mln euro voor de Dorpsvariant nader onderbouwd te worden. Indien deze kostenpost niet veroorzaakt blijkt te worden door feitelijke realisatiekosten, dienen de kosten voor de Dorpsvariant en de BosBeek-variant met dit bedrag verminderd te worden.
- c. De kostenramingen zijn vanuit maatschappelijk perspectief niet compleet. Alle aspecten, verkeerskundig, natuur en milieu, cultuurhistorisch en sociaal, dienen een rol te spelen. In de kostenraming zijn deze aspecten echter niet geprijsd, zodat ze de facto geen rol meer lijken te spelen in de afweging. Hoe relevant dit is geeft RHDHV aan in 2008. Dan maakt RHDHV Rijkwaterstaat attent op het onterecht niet meewegen van de meerwaarde voor het milieu van de variant "A4 met vaart" en adviseert RHDHV om tijd te geven aan marktpartijen om een voor het milieu betere variant aan te bieden binnen de financiële kaders. [1]
- d. Kostenramingen zijn geen wetenschap. Kostenramingen, hoe zorgvuldig ook ingestoken kunnen nu eenmaal fouten bevatten (dossier parkeergarage Kampen [2]), kunnen eenzijdig naar het beoogde doel van de opdrachtgever toegerekend worden (dossier Zeeland [3], dossier Amsterdam [4]) en zijn gevoelig voor politieke besluitvorming (dossier Hanzelijn [5] [6] [7]).

In bijlage 1 treft u een samenvatting aan van de kostenberekeningen zoals die door de initiatiefnemers van de Bos/Beek-variant zijn gemaakt, uitgaande van de de begroting van het Dorpsplan. Tevens treft u hierin een reële vergelijking met de kosten van de Westvariant aan.

**Conclusie:** wij menen dat helder is aangetoond dat de BosBeek-variant veruit de beste optie is. In de benadering van 'gelijk speelveld' liggen de kosten aanzienlijk lager dan aan u is gepresenteerd op 9 januari jl., namelijk geen 55,5 mln maar 40,57 mln euro. In diezelfde benadering komen de kosten voor de Westvariant met gesloten Tuindorppweg uit op 42,2 mln euro.



Als later blijkt dat Maarsbergen met een verkeerskundig probleem is opgescheept, dat er onherstelbare, grote schade is berokkend aan leefbaarheid, natuur en milieu, dat het dorp letterlijk is gespleten en dat bovendien ongewenste kosten en vertraging zijn opgedoken, dan is dat niet alleen het verdriet van Maarsbergen. In die zin is het voor u als beslissers en voor Maarsbergen, de Utrechtse Heuvelrug en de Provincie het moment van de waarheid.

**Advies:** Wij verzoeken u daarom om geen besluit over de ongelijkvloerse kruising van N226 en het spoor in Maarsbergen te nemen tótdat er onafhankelijke contra-expertise heeft plaatsgevonden. Vanwege de politiek-ingenomen posities willen wij bepleiten dat Provinciale Staten als opdrachtgever fungeert en dat de opdracht wordt gegeven aan een bureau dat tot op heden niet betrokken is geweest bij het doen van voorstellen voor de ongelijkvloerse kruising van N226 en het spoor in Maarsbergen. Ten slotte is het belangrijk dat het betreffende bureau kennis en ervaring heeft met het inrekenen van maatschappelijke kosten en baten.

Op grond van de uitkomsten kunt u een verantwoord besluit te nemen hoe de ongelijkvloerse kruising in Maarsbergen te realiseren.

Hoogachtend,

Namens Maarn Maarsbergen Natuurlijk:  
Richard Zweekhorst, voorzitter

Initiatiefnemers Bos/Beek-variant:  
Ruud Hartveld, Jan Huyser, Berend Musegaas, Nico Heemskerk, Thijs Meinders, Richard Zweekhorst

Initiatiefnemers 'Heuvelrug in goede banen':  
Peter Reinders, Dick Schumer, Katrien Van 't Hooft, Gonda Laporte

## **Bronnen**

- [1] Rijkswaterstaat, „Rapportage second opinion op het ontwerp, raming en tijdsconsequenties van de "A4 met vaart",” Rijkswaterstaat, 2008.
- [2] De Stentor, „Bouw van parkeergarage in Kampen loopt vertraging op,” 2016.
- [3] E. V.-d. Voogd, „Rapportage onderzoek projectorganisatie Sloeweg,” Gedeputeerde Staten, Middelburg, 2015.
- [4] S. Suiker, „Reactie op second opinion RHDHV,” DIVV, Amsterdam, 2014.
- [5] M. T. Netelenbos, „Brief van de minster van Verkeer en Waterstaat,” Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2002.
- [6] M. K. Peijs, „Brief aan de Tweede kamer,” Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2004.
- [7] M. C. Eurlings, „Brief Hattem m.b.t. Hanzelijn,” Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2007.

## **Bijlage 1**

Kostenramingen van de varianten ongelijkvloerse kruising spoor en N226 te Maarsbergen