

**College van Gedeputeerde Staten  
Statenvoorstel**

DATUM	6 november 2018	NUMMER PS	PS2018MME23
AFDELING	MOB-MOV	COMMISSIE	MME
STELLER	H. Korbee	DOORKIESNUMMER	06 – 5000 3553
DOCUMENTNUMMER	81DEEE581	PORTEFEUILLEHOUDER	D. Straat

---

**Titel** : scope en raming spooronderdoorgang N226 Maarsbergen

---

**Inhoudsopgave**

Ontwerpbesluit pag. 4

Toelichting pag. 5

Bijlage(n):

- Advies Q-team Onderdoorgang Maarsbergen No 1
- Reactie op advies Q-team met Plan van Aanpak Tankstations

---

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 2017 heeft Provinciale Staten de Westelijke variant met gesloten Tuindorppweg vastgesteld als voorkeursvariant voor de spooronderdoorgang N226 Maarsbergen, “*met dien verstande dat primair wordt ingezet op verplaatsen van de noordelijke rotonde naar de locatie van de twee tankstations*”. Voor het begeleiden van de verdere uitwerking van deze variant is een Q-team ingesteld bestaande uit deskundigen van TNO, RIVM en de provincie Utrecht, onder voorzitterschap van de onafhankelijke adviseur ruimtelijke kwaliteit van de provincie. Het Q-team heeft op 16 juli 2018 advies uitgebracht. Naar aanleiding van dat advies heeft de stuurgroep bijgaande reactie geschreven, inclusief Plan van Aanpak Tankstations. Tevens is de raming van het budget geactualiseerd, vooruitlopend op de exacte kostenraming die in het eerste kwartaal van 2019 plaatsvindt.

*Essentie / samenvatting*

Het Q-team adviseert om de rotonde niet naar het noorden te verplaatsen maar naar het westen. Nader onderzoek wijst uit dat dat inderdaad mogelijk is. De rotonde komt daarmee niet op de locatie van de twee tankstations. Het al dan niet verplaatsen van tankstations heeft dan ook geen relatie met de spooronderdoorgang N226 Maarsbergen, het is een zelfstandige opgave in Maarsbergen, naast die van de spooronderdoorgang. Het Q-team adviseert daarnaast ook om de tankstations te verwijderen en daarvoor een apart fonds in te stellen. In samenwerking met de gemeente is een Plan van Aanpak opgesteld. Uitwerken van het Plan van Aanpak leidt tot een afweging van mogelijkheden en –afhankelijk van die afweging- tot een concreet plan tot verwijdering van de tankstations. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan de motie ‘Verplaatsen tankstations Maarsbergen’ van

GroenLinks en SGP dd 4 juli 2016. Voorgesteld wordt de tankstations aan de Woudenbergseweg in Maarsbergen buiten de scope van de spooronderdoorgang N226 Maarsbergen te plaatsen en het Plan van Aanpak Tankstations uit te voeren. We stellen voor om een kredietbesluit over verwijdering van de tankstations te nemen zodra de precieze kosten bekend zijn en op die manier uitwerking te geven aan het advies van het Q-team. Duidelijkheid over de scope van de spooronderdoorgang Maarsbergen is nodig om de procedure voor het opstellen van het Provinciaal Inpassingsplan te kunnen starten, medio 2019. Het budget voor een kwalitatieve impuls in Maarsbergen willen we samen met het Q-team en bewoners gaan invullen aan inpassingsmaatregelen. Een eventueel overschot van dat bedrag kan gebruikt worden voor het uitvoeren van het Plan van Aanpak Tankstations.

De spooronderdoorgang wordt duurder dan aanvankelijk is geraamd, zoals wij u al in onze brief van 29 mei jongstleden berichtten. De stijging van de directe kosten door aanpassingen in de scope blijft met € 4,3 mln binnen de bandbreedte van de vorige raming uit 2016. De gestegen directe kosten, Indexatie en marktwerking en een veranderde wijze van ramen binnen de provincie zorgen ervoor dat het totaal benodigd budget nu geraamd wordt op € 51,6 mln, ofwel € 15,4 mln meer dan het beschikbare budget. ProRail heeft toegezegd haar gedeelte van de indexatie, nu geschat op € 2,2 mln, bij te dragen aan het project. De gemeente UH heeft aangegeven geen extra budget te kunnen vrijmaken. Voorgesteld wordt daarom een extra krediet van € 15,4 – € 2,2 = € 13,2 mln beschikbaar te stellen.

#### *Meetbaar / beoogd beleidseffect*

Doel is het bevorderen van de verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid in Maarsbergen.

#### *Wettelijke grondslag*

- Artikel 158 provinciewet
- Artikel 167 Provinciewet

#### **Financiële consequenties**

Het benodigde budget is € 15,4 mln hoger dan het beschikbaar budget. Het extra krediet dat wij van u vragen is € 13,2 mln. De nieuwe raming van het benodigd budget voor de spooronderdoorgang is ruim begroot, om alle risico's ook financieel goed in beeld te hebben. Uiteraard sturen we op het beheersen en verlagen van deze kosten indien mogelijk.

De overschrijding kan worden opgevangen binnen de investeringsruimte in het Mobiliteitsplan.

#### **Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid**

De bestuurlijke gevoeligheid is hoog. Het project heeft de bijzondere aandacht van PS, van de gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug en van de bewoners van Maarsbergen, sinds de voorkeursvariant begin 2017 door u werd vastgesteld.

Zowel in de gemeenteraad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug als in Provinciale Staten zijn moties aangenomen die gericht zijn op het verwijderen van de tankstations. Ook bewoners dringen daar al lang op aan. Het Q-team adviseert met klem de tankstations te verwijderen en daarvoor een fonds in te stellen.

Veel bewoners geven aan dat men graag wil dat het project gerealiseerd gaat worden, zonder verdere vertraging. Voor de provincie is van belang dat de kruising van de N226 met het spoor veiliger wordt en dat de leefbaarheid in Maarsbergen verbetert. ProRail hecht vooral aan een spoedige realisatie van de spooronderdoorgang, onder meer vanwege de onveiligheid op overwegen. Daarnaast zal door de introductie van 2 extra intercity treinen per richting vanaf eind 2021 de overweg vaker dan nu het geval is gesloten zijn voor autoverkeer. Ook de aangekondigde introductie van een hoogfrequente dienstregeling op het spoortraject Utrecht-Arnhem geven urgentie aan de planning.

Door enkele bewoners van Maarsbergen en door sommige fracties in de gemeenteraad wordt echter discussie gevoerd over de scope van het project. Deze discussie vormt een risico voor zowel de planning van de realisatie van de spooronderdoorgang in Maarsbergen als voor de kosten. Door het uitwerken van een nieuw ontwerp, het opnieuw uitvoeren van enkele onderzoeken en door de noodzaak een (groot) gedeelte van de participatie opnieuw te doen zal zeer waarschijnlijk vertraging optreden. Vertragingen leiden tot meerkosten door het langer in stand houden van de projectorganisatie en het opnieuw uitvoeren van onderzoeken.

#### **Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven**

Tijdens het onderzoek van het Q-team is onderzocht of de provincie een businesscase kan maken voor het verwijderen of eventueel verplaatsen van de tankstations. Met dat doel is ook geïnventariseerd welke locaties als alternatief aangeboden kunnen worden. Dat onderzoek bracht aan het licht dat de provincie geen instrumenten tot haar beschikking heeft om de tankstations te verwijderen. Samen met de gemeente is nu een Plan van Aanpak opgesteld voor het verwijderen van de tankstations uit de kern van Maarsbergen. Provincie en gemeente hebben het commitment uitgesproken samen op te trekken bij het uitwerken van het Plan van Aanpak Tankstations en bij de daaruit volgende activiteiten. Provincie en gemeente dragen financieel in gelijke mate bij.

Bij de update van de raming gaf ProRail aan de indexatie die zij zelf op haar ingelegde budget ontvangt toe te zullen voegen aan het projectbudget. De gemeente Utrechtse Heuvelrug gaf aan haar bijdrage niet te zullen verhogen.

#### **Effecten op duurzaamheid**

Met de aanleg van de ongelijkvloerse spoor kruising volgens de Westvariant met gesloten Tuindorppweg wordt een robuuste oplossing voor de doorstroming van het verkeer en spoor gerealiseerd. Verwijderen van de tankstations levert daarnaast winst voor de kwaliteit van de leefomgeving in Maarsbergen.

Voorgesteld wordt

1. Het verwijderen van de tankstations aan de Woudenbergseweg in Maarsbergen buiten de scope van de spooronderdoorgang N226 Maarsbergen te plaatsen;
2. Het Plan van Aanpak Tankstations uit te voeren;
3. Mee te willen werken aan de verwijdering van de tankstations en de kosten daarvan voor 50% te willen betalen op voorwaarde dat de gemeente Utrechtse Heuvelrug de andere 50% betaalt, en een kredietbesluit ten behoeve van de tankstations te nemen zodra de precieze kosten bekend zijn.
4. Extra krediet ter waarde van € 13,2 mln beschikbaar te stellen uit de investeringsruimte in het Mobiliteitsplan om de realisatie van de Westvariant met gesloten Tuindorppweg mogelijk te maken;
5. De post van € 2,8 mln beschikbaar te houden voor inpassingsmaatregelen. Een eventuele onderbesteding van dit budget kan worden gebruikt voor de verplaatsing van de tankstations.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

Provinciale Staten van Utrecht;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 6 november, afdeling MOB, nummer 81DEEE580;

Gelezen het advies van het Q-team en de reactie daarop van de stuurgroep;

Gelet op ons voornemen om voor het project spooronderdoorgang N226 Maarsbergen een Inpassingsplan op te stellen;

Besluiten:

1. Het verwijderen van de tankstations aan de Woudenbergseweg in Maarsbergen buiten de scope van de spooronderdoorgang N226 Maarsbergen te plaatsen;
2. Het Plan van Aanpak Tankstations uit te voeren;
3. Mee te willen werken aan de verwijdering van de tankstations en de kosten daarvan voor 50% te willen betalen op voorwaarde dat de gemeente Utrechtse Heuvelrug de andere 50% betaalt, en een kredietbesluit ten behoeve van de tankstations te nemen zodra de precieze kosten bekend zijn.
4. Extra krediet ter waarde van € 13,2 mln beschikbaar te stellen uit de investeringsruimte in het Mobiliteitsplan om de realisatie van de Westvariant met gesloten Tuindorpweg mogelijk te maken;
5. De post van € 2,8 mln beschikbaar te houden voor inpassingsmaatregelen. Een eventuele onderbesteding van dit budget kan worden gebruikt voor de verplaatsing van de tankstations.

Voorzitter,

Griffier,

In maart 2017 heeft u de Westelijke variant met gesloten Tuindorppweg vastgesteld als voorkeursvariant voor de spooronderdoorgang N226 Maarsbergen, “met dien verstande dat primair wordt ingezet op verplaatsen van de noordelijke rotonde naar de locatie van de twee tankstations”. Voor het begeleiden van de verdere uitwerking van deze variant is een Q-team ingesteld bestaande uit deskundigen van TNO, RIVM en de provincie Utrecht, onder voorzitterschap van de onafhankelijke adviseur ruimtelijke kwaliteit van de provincie. Het Q-team is ondersteund door landschapsbureau Hosper, dat in nauwe samenwerking met de bewoners van Maarsbergen onderzoek heeft gedaan naar een ontwerp voor de ligging van de rotonde waarbij de tankstations aan de Woudenbergseweg zijn uitgeplaatst en (eventueel) elders in Maarsbergen een plek hebben gekregen. Het Q-team heeft op 16 juli 2018 advies uitgebracht. Naar aanleiding van dit advies is de raming van het budget geactualiseerd.

### 1. Wettelijke grondslag

- Artikel 158 Provinciewet
- Artikel 167 Provinciewet

### 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. Het verplaatsen van de rotonde naar de locatie van de huidige tankstations is daarvoor niet noodzakelijk en levert geen verkeerstechnische winst op.

### 3. Effecten op duurzaamheid

Met de aanleg van de ongelijkvloerse spoorkruising volgens de Westvariant met gesloten Tuindorppweg wordt een robuuste oplossing voor de doorstroming van het verkeer en spoor gerealiseerd. Verwijderen van de tankstations levert daarnaast winst voor de kwaliteit van de leefomgeving in Maarsbergen.

### 4. Kanttekeningen

De stuurgroep heeft een reactie gegeven op het advies van het Q-team, waarin zij de adviezen overneemt en een plan presenteert voor het uitplaatsen van de tankstations (zie bijlage). De afdeling Leefbaarheid van de provincie is daarbij aangehaakt. De provincie heeft geen (juridische) instrumenten om de tankstations aan de Woudenbergseweg in Maarsbergen te verwijderen of te verplaatsen. Het Plan van Aanpak Tankstations moet uitwijzen welke scenario's mogelijk zijn voor het verwijderen of verplaatsen van de tankstations, hoe de kosten daarvan gedekt kunnen worden en wie (gemeente, provincie) daarin het initiatief neemt.

De nieuwe raming van het benodigd budget voor de spooronderdoorgang is ruim begroot, om alle risico's ook financieel goed in beeld te hebben. Uiteraard sturen we op het beheersen en verlagen van deze kosten indien mogelijk.

### 5. Financiën

#### *Tankstations*

In 2016 is door een adviesbureau uitgerekend welke kosten gemoeid zijn met het verwijderen van tankstations. In juli dit jaar is dat onderzoek geactualiseerd. De kosten voor verwijderen van beide tankstations en de sanering van de grond worden begroot op in totaal € 5,25 mln. Voordat verzocht wordt dat bedrag beschikbaar te stellen is het nodig om het Plan van Aanpak Tankstations uit te werken, waarmee bekend wordt welke mogelijkheden er zijn om de tankstations te verwijderen en hoe de kosten gedekt kunnen worden. Het budget voor een kwalitatieve impuls in Maarsbergen willen we samen met het Q-team en bewoners gaan invullen aan inpassingsmaatregelen.

Een eventueel overschot van dat bedrag kan gebruikt worden voor het uitvoeren van het Plan van Aanpak Tankstations.

#### *Budget spooronderdoorgang*

In onze brief van 29 mei jongstleden informeerden we u dat het beschikbare budget voor de spooronderdoorgang N226 Maarsbergen onder druk staat omdat dit niet is berekend op indexering en op de stijgende prijsontwikkelingen die nu in de markt te zien zijn. Nu het advies van het Q-team inhoudt dat verplaatsing niet nodig is in het kader van de spooronderdoorgang, is een nieuwe raming gemaakt van het totale benodigde budget voor de realisatie van de spooronderdoorgang.

#### Raming 2016

In de samenwerkingsovereenkomst voor het Dorpsplan is een taakstellend projectbudget van € 38,7 mln (prijspeil 2015) bepaald. De inleg vanuit de drie samenwerkende partijen is als volgt verdeeld:

	Bedrag
ProRail	€ 26,17 mln
Provincie Utrecht	€ 7,5 mln
Gemeente UH	€ 5,0 mln, waarvan € 2,5 mln als risicoreservering
<b>Totaal</b>	<b>€ 38,67 mln</b>

Conform de samenwerkingsovereenkomst werd bij het Dorpsplan de risicoreservering van de gemeente meegenomen in de dekking van het project. Voor de andere 3 varianten is alleen de bijdrage van de gemeente van € 2,5 mln in de dekking meegenomen, conform het besluit van de gemeenteraad op 27 januari 2017. Voor het vervolg wordt daarom uitgegaan van het beschikbaar budget van € 38,67 – € 2,5 = € 36,17 mln. Het besluit van de gemeenteraad is echter niet in de samenwerkingsovereenkomst verwerkt.

PS heeft het verschil tussen het beschikbare budget en de raming (€ 36,2 - € 33,4) beschikbaar gehouden voor een kwalitatieve impuls in Maarsbergen. Dat bedrag, afgerond € 2,8 mln, is hieronder als 'budget voor kwalitatieve impuls' als zelfstandige post opgenomen.

#### Scope uitwerkingen en overige directe meerkosten

De kosten van de Westvariant met gesloten Tuindorppweg zijn in 2016 geraamd op € 33,4 mln. De raming had een trefzekerheid van 70% dat de werkelijke kosten binnen een bandbreedte van plus of min € 5 mln zouden vallen.

Sinds maart 2017 zijn de volgende kostenverhogende factoren opgetreden:

Kostenpost	bedrag
Scope uitwerkingen, verplaatsen abri's, aanpassingen vanwege hogere grondwaterstanden, geluidwerende voorzieningen nav wensen bewoners, rechttrekken fietspad Tuindorppweg nav advies Q-team	€ 3.312.000
Extra grondaankopen	€ 750.000
Inhuur Q-team en Hosper	€ 55.000
Extra voorbereidingskosten (PEAT/VAT) vanwege jaar vertraging	€ 150.000
<b>Extra kosten</b>	<b>€ 4.267.000</b>

De raming moet daarom naar boven worden bijgesteld naar € 33,4 + € 4,3 = € 37,7 mln. Deze bijstelling valt binnen de 70% trefzekerheid van de raming uit 2016.

In die zin is de raming gelijk gebleven.

#### Indirecte kosten en nieuwe raming

Met de vaststelling van de Nota Investeren is de wijze van ramen gewijzigd. Om de totale kosten tot en met realisatie te verkrijgen worden voortaan enkele toeslagen ten behoeve van de projectorganisatie berekend over de directe kosten. Vanwege de lange duur van het project moet daarnaast rekening gehouden worden met kostenverhogingen als gevolg van indexering en marktwerking. In overleg met ProRail en de gemeente Utrechtse Heuvelrug is gekozen om te rekenen met 2% indexering (over het totale budget) en 5% marktwerking (over de directe bouwkosten a € 17,7 mln). De post 'onvoorzien onvoorzien' zoals recent gebruikt bij het voorstel voor aanpassing van de VRT (GS besluit van 10 juli 2018, docnr 81D56AA4) is hier verwerkt in de onzekerheidsreserve. Daarmee komt de nieuwe raming uit op:

<b>raming scope</b>		
raming 2016 voor PS-besluit mrt 2017	€ 33,4	
Scope uitwerkingen en overige directe meerkosten (zie hierboven)	€ 4,3	
<b>totaal</b>		<b>€ 37,7</b>

<b>kosten PU</b>		
onzekerheidsreserve opdrachtgever: 10% over de raming minus reeds uitgegeven kosten (€ 37,7 mln - € 5 mln)	€ 3,3	
verrekening interne/externe PU kosten	€ 1,8	
budget voor kwalitatieve impuls	€ 2,8	
<b>totaal</b>		<b>€ 7,9</b>

<b>verwachte marktontwikkelingen</b>		
marktwerking over aanneemsom (5% over € 17,7 mln)	€ 1,0	
indexatie (2% jaarlijks)	€ 5,0	
<b>totaal</b>		<b>€ 6,0</b>

<b>totaal benodigd budget spooronderdoorgang Maarsbergen</b>	<b>€ 51,6</b>
beschikbaar budget	36,2
<b>tekort</b>	<b>€ 15,4</b>

Het totale budget dat nodig is om de spooronderdoorgang Maarsbergen te realiseren komt nu op € 51,6 mln. Dat is € 15,4 mln meer dan het beschikbaar budget van € 36,2 mln.

#### Verdeling

In de stuurgroep is gesproken over de verdeling van de extra kosten. Daaruit is het volgende voorstel voor verdeling voortgekomen.

	<b>Financiering extra budget van € 15,4 mln</b>
ProRail stelt de indexatie beschikbaar die zij zelf ontvangt. ProRail heeft al € 1,3 mln geïndexeerd. De verwachting is dat ProRail maximaal € 2,2 mln aan indexatie van het ministerie van I&W zal ontvangen	€ 2,2
Voor rekening van de provincie komen in ieder geval de posten onzekerheidsreserve, PU kosten en het budget voor de kwalitatieve impuls (zie tabel hierboven). Totaal: € 7,9 mln	€ 7,9
De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft aangegeven niet extra te kunnen bijdragen	€ 0

De provincie neemt het overige voor haar rekening	€ 5,3
<b>totaal</b>	<b>€15,4</b>

PS wordt gevraagd om extra krediet ter hoogte van € 7,9 + € 5,3 = € 13,2 mln.

Het extra krediet van € 13,2 mln kan worden opgevangen binnen de investeringsruimte in het Mobiliteitsplan. De investering van € 13,2 mln wordt over 30 jaar afgeschreven a € 440.000/jaar. In het hoofdstuk financiën van het Mobiliteitsprogramma is opgenomen dat het totaal beschikbaar budget voor kapitaallasten investeringen Wegen € 10 mln bedraagt. Het Mobiliteitsprogramma vormt het kader voor de Programmabegroting. De reeds besloten kapitaallasten van investeringen Wegen bedraagt in 2025 € 2,7 mln (d.d. 31-10-2018). De beschikbare ruimte voor toekomstige Wegen investeringen bedraagt derhalve € 7,3 mln.

Voorgesteld wordt de extra kapitaallasten ad € 0,44 mln voor het benodigd krediet te dekken uit de beschikbare investeringsruimte voor kapitaallasten Wegen van € 7,3 mln. De ruimte voor toekomstige investeringen Wegen wordt hierdoor € 6,86 mln.

#### *Nota Investeren, Waarden en Exploiteren*

De Nota Investeren geeft regels voor elke fase van een project. Voor grote projecten met een investering van meer dan € 10 mln is een 'Regeling grote en complexe investeringsprojecten' opgenomen. Het project spooronderdoorgang N226 Maarsbergen is één van de eerste projecten binnen het domein Mobiliteit dat met deze nieuwe werkwijze te maken krijgt. In overleg met de concernadviseur middelen wordt dit project vanaf dit najaar doorontwikkeld naar de 'Regeling grote en complexe investeringsprojecten' in Nota Investeren.

## **6. Realisatie**

In 2019 start het opstellen van het Provinciaal Inpassingsplan, zodra het Voorlopig Ontwerp en de onderzoeken gereed zijn. Voor het opstellen van het Provinciaal Inpassingsplan wordt tot en met vaststelling door Provinciale Staten rekening gehouden met een periode van 2 jaar. Vervolgens zal gestart worden met het verleggen van de kabels en leidingen, de aanbesteding van het werk en de vergunningverlening. Verwachte oplevering van het werk is voorzien in begin 2025.

## **7. Juridisch**

n.v.t.

## **8. Europa**

n.v.t.

## **9. Communicatie**

Het advies van het Q-team is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met bewoners van Maarsbergen. De aanpak van het Q-team en het ondersteunende bureau sloot aan op het Participatieplan Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen – november 2017, namelijk het bieden van maatwerk (ontwerpateliers) voor direct belanghebbenden. Maatschappelijke partijen/belangenbehartigers en de mensen die betrokken waren bij de workshop in 2015 over het wel/niet uitplaatsen van de tankstations zijn ook uitgenodigd (gezamenlijke bijeenkomsten).

De aanpak die gevolgd is, is als volgt:

- 14 mei 2018: locatiebezoek door Hosper met maatschappelijke partijen/belangenbehartigers en een aantal bewoners (Woudenbergseweg/rondom tankstations, Tuindorppweg, Engweg). Aan de mensen die het locatiebezoek hebben bijgewoond is gevraagd aan te geven wat zij belangrijk vinden en waarom. En daarbij de mogelijkheid zaken aan te geven die voor hen belangrijk zijn, maar nog niet zichtbaar.
- 14 mei 2018: ontwerpatelier bewoners Engweg. Tijdens deze bijeenkomst hebben de bewoners van de Engweg hun waardering ruimtelijke kwaliteit ingebracht. Nu en in de toekomst.



- 17 mei 2018: ontwerpatelier bewoners Woudenbergseweg/rondom tankstations en Tuindorppweg. Tijdens deze bijeenkomst hebben de bewoners van de Tuindorppweg en Woudenbergseweg (rondom tankstations) hun waardering ruimtelijke kwaliteit ingebracht. Nu en in de toekomst.

Van de suggesties voor nieuwe locaties voor de tankstations die tijdens de ontwerpateliers zijn ingebracht, heeft Hosper een aantal uitgewerkt in de vorm van schetsen (artist impressions). Deze schetsen zijn getoetst op technische haalbaarheid (maakbaarheid) door verkeerskundigen van de provincie en de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

- 5 juni 2018: gezamenlijke bijeenkomst met bewoners Engweg, Tuindorppweg en Woudenbergseweg, de mensen die betrokken waren bij de workshop in 2015 over de tankstations en maatschappelijke partijen/belangenbehartigers. Tijdens deze bijeenkomst is men aan de hand van de schetsen met elkaar in gesprek gegaan. De voors en tegens zijn per locatie in beeld gebracht.

De uitkomsten van de bijeenkomst op 5 juni 2018 zijn door Hosper aan het Q-team gepresenteerd. De leden van het Q-team hebben op basis van hun expertise bepaald welke schetsen door Hosper uitgewerkt moesten worden tot conceptontwerpen. Deze conceptontwerpen zijn nogmaals getoetst op technische haalbaarheid door verkeerskundigen van provincie en gemeente.

- 26 juni 2018: gezamenlijke bijeenkomst met bewoners Engweg, Tuindorppweg en Woudenbergseweg, de mensen die betrokken waren bij de workshop in 2015 over de tankstations en maatschappelijke partijen/belangenbehartigers. De conceptontwerpen zijn door Hosper gepresenteerd. Het Q-team lichtte toe waarom het Q-team gekozen heeft voor deze conceptontwerpen. Om de onafhankelijkheid van het Q-team te borgen was er geen rol voor de projectgroep (omgevingsmanager of projectleider). De projectleider was wel aanwezig om eventuele vragen te kunnen beantwoorden.

Het Q-team heeft naar aanleiding van deze bijeenkomst op 16 juli 2018 haar advies opgeleverd.

Ook op andere momenten is intensief gecommuniceerd met de stakeholders:

- Sinds januari 2018 worden maandelijks spreekuren gehouden waar inwoners en bedrijven op afspraak met de omgevingsmanager en deskundigen in gesprek kunnen.
- Er is een facebook pagina opgezet ([facebook.com/TunnelMaarsbergen](https://www.facebook.com/TunnelMaarsbergen)) waarop nieuws en aankondigingen worden gepubliceerd en bezoekers vragen kunnen stellen aan de omgevingsmanager.
- Op 31 augustus hebben gedeputeerde Straat en wethouder Boonzaaijer een locatiebezoek gebracht aan Maarsbergen. Na een wandeling door het projectgebied is een informeel overleg geweest met ongeveer 15 betrokken inwoners en belangenvertegenwoordigers in Maarsbergen.
- Op 11 april 2018 vond een inloopbijeenkomst plaats waarop inwoners van Maarsbergen gevraagd werd hun wensen op de Westvariant in te dienen. Ook enkele raadsleden waren aanwezig. De wensen die zijn ingediend zijn beantwoord opgenomen in een wensendocument. Dit wensendocument is toegestuurd naar alle indieners en via de website van de provincie en op facebook beschikbaar gemaakt. Ingenieursbureau Royal HaskoningDHV heeft daarop voorstellen gedaan voor aanpassingen aan het ontwerp. Op 11 en 13 september hebben bewoners van Engweg, Tuindorppweg en Woudenbergseweg kunnen aangeven naar welke oplossingsrichting hun voorkeur uitging. De stuurgroep heeft op 15 oktober jongstleden de uiteindelijke oplossingsrichtingen vastgesteld.

De gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug wordt op 6 november aanstaande geïnformeerd over de uitkomsten van dit proces tijdens een gezamenlijke informatiesessie met uw Commissie MME.

De komende maanden worden opnieuw bijeenkomsten met bewoners georganiseerd waarin de uitkomsten van elk onderzoek dat in het kader van het Provinciaal Inpassingsplan is gehouden worden besproken. Ook worden de maandelijkse spreekuren voortgezet.

## **10. Bijlagen**

- Advies Q-team Onderdoorgang Maarsbergen No 1
- Reactie op advies Q-team met Plan van Aanpak Tankstations