



Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Wijziging uitvoeringsplanning spooronderdoorgang Maarsbergen	TELEFOONNUMMER	+31640540719
DATUM	14-11-2023	E-MAILADRES	rinke.koopman@provincie- utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-44687070-11967	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Drs. R. Koopman	TEAM	PPM
		PORTEFEUILLEHOUDER	Van Schie
BIJLAGEN	Geen		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

Na de ondertekening van de realisatieovereenkomst in oktober 2022 is de projectleiding van de spooronderdoorgang Maarsbergen overgegaan naar ProRail. ProRail heeft in maart 2023 de realisatie succesvol gegend aan aannemer Hegeman (hierna: de aannemer). Om de benodigde omgevingsvergunning aan te vragen, heeft de aannemer een Aerius berekening op laten stellen voor de bouwperiode. Uit deze berekening blijkt helaas dat het project teveel stikstofdepositie per hectare per jaar kent om het werk in 2026 te kunnen afronden. Dat wordt met name veroorzaakt door het gelijktijdig graven en bouwen van de toeritten van de onderdoorgang voor snelverkeer.

ProRail heeft ons geïnformeerd dat de aannemer gaat proberen de stikstofdepositie tijdens de bouw verder terug te dringen. Helaas blijkt alleen emissieloos bouwmaterieel geen optie, omdat dit bouwmaterieel niet voldoende beschikbaar is voor de schaal van dit project. Daarom wordt ook de bouwperiode verlengd door de toeritten van de onderdoorgang voor snelverkeer niet tegelijkertijd te graven. Dit leidt tot een verschuiving van de uitvoeringsplanning, waarbij de onderdoorgang voor snelverkeer het tweede kwartaal van 2026 wordt gerealiseerd en de onderdoorgang voor langzaam verkeer in het tweede kwartaal van 2027. Op 15 november 2023 staat een bewonersbijeenkomst gepland, waar de aannemer in zal gaan op het ontwerp, de bouwplanning, de verkeersfasering en hoe men de te verwachten hinder probeert te beperken.

Inleiding:

Op 13 maart 2017 hebben Provinciale Staten (hierna PS) en de gemeenteraad de 'Westvariant met gesloten Tuindorpweg' vastgesteld als voorkeursvariant voor de spooronderdoorgang (PS2017MME02-02). In december 2018 is er een extra krediet ter waarde van € 13,2 miljoen beschikbaar gesteld om de realisatie mogelijk te maken. Onderdeel van het budget is nog steeds een bedrag van € 2,8 miljoen voor de kwalitatieve impuls in Maarsbergen, waar samen met het Q-team en bewoners invulling aan is gegeven (PS2018MME209). Op 9 december 2020 is het

Provinciaal Inpassingsplan (hierna: PIP) spooronderdoorgang N226 Maarsbergen door PS vastgesteld (PS2020RGW12). Na een korte procedure heeft de Raad van State op 25 maart 2021 het PIP onherroepelijk verklaard. Daarmee is de procedure bij de Raad van State afgesloten.

In oktober 2022 hebben ProRail, de gemeente Utrechtse Heuvelrug en de provincie de realisatieovereenkomst ondertekend, waarna de aanbesteding van het werk is gestart (PS2022MM90). Vanaf dat moment is de project leidende rol van de provincie naar ProRail overgegaan, omdat ProRail als enige partij in Nederland werkzaamheden aan het spoor mag aansturen. In maart 2023 is het werk succesvol gegund aan aannemer Hegeman, waarna de eerste voorbereidende werkzaamheden voor de realisatie zijn gestart.

Toelichting:

Het project onderdoorgang Maarsbergen is in eind 2022 aanbesteed in een roerige fase als het gaat om stikstof regelgeving. In de aanbesteding van het project spooronderdoorgang Maarsbergen is rekening gehouden met een stikstof depositiegrens van 0.00 mol stikstof per hectare per jaar tijdens de bouwperiode. Op basis van de Aerijs berekeningen die in 2020 in het kader van het PIP gemaakt zijn, leek dit ook haalbaar.

Na gunning in maart 2023 heeft de aannemer een Aerijsberekening uitgevoerd op de door hen voorgestelde uitvoeringsplanning. Uit deze berekening blijkt helaas dat een bouwperiode eindigend in 2026 een maatgevende stikstof depositie van 0.01 mol stikstof per hectare per jaar oplevert en daarmee niet voldoet aan de omgevingsvergunning. Vervolgens heeft de aannemer onderzocht op welke manier de stikstofdepositie kan worden gereduceerd tot 0.00 mol stikstof per hectare per jaar. Effectief kan dat door de uitbreiding van de inzet van emissieloos materieel en door het aanpassen van de uitvoeringsplanning. Helaas blijkt dat alleen emissieloos materieel geen optie voor de uitvoering van het werk, omdat dit materieel niet voldoende beschikbaar is voor de schaal van dit project. Om die reden wordt de uitvoeringsplanning voor de onderdoorgang voor snelverkeer aangepast. In eerste instantie werd het gelijktijdig graven en bouwen van de beide toeritten voorzien. De uitvoeringsplanning wordt aangepast door eerst de toerit aan de noordzijde te graven en te bouwen en pas daarna de toerit aan de zuidzijde van het spoor te realiseren. De bouw van de onderdoorgang voor langzaam verkeer schuift in de planning mee, omdat deze pas start nadat de onderdoorgang voor snelverkeer is afgerond. Het gevolg is dat het oplevermoment van de spooronderdoorgang voor snelverkeer verschuift naar het tweede kwartaal van 2026 en het realisatiemoment van de onderdoorgang voor langzaam verkeer verschuift naar het tweede kwartaal van 2027.

Op 15 november 2023 wordt het project toegelicht tijdens een bewonersbijeenkomst. De aannemer zal tevens ingaan op de thema's die voor de omgeving van belang zijn, zoals het ontwerp, de bouwplanning, de verkeersfasering en hoe men de te verwachten hinder probeert te beperken.

In relatie tot de door u aangenomen motie 128a "Veiligheid voor alles" bent u met de Statenbrief 'Esthetisch programma van eisen (EpvE) Spooronderdoorgang Maarsbergen' (2021MM48-01) geïnformeerd hoe het ontwerp is bijgesteld naar aanleiding van het EpvE. De resterende aanbevelingen uit de verkeersveiligheidsaudit zijn opgenomen in de reactienota, behorend bij het PIP. Momenteel wordt door de aannemer het Definitief Ontwerp (DO) opgesteld en daarin worden deze aanbevelingen behandeld. Als het DO is opgesteld wordt u geïnformeerd hoe omgegaan is met de aanbevelingen.

Financiële consequenties:

De financiële bijdrage van de provincie om het project mogelijk te maken zijn vastgelegd in de besluiten van PS van 13 maart 2017 (PS2017MME02-02) en december 2018 (PS2018MME209) en zijn daarmee beschikbaar. Inmiddels hebben provincie en het Rijk hun aandelen geïndexeerd tot in totaal € 55,6 miljoen. In de komende jaren zal verdere indexatie door het Rijk en de provincie plaatsvinden. De gemeente indexeert de bijdrage niet.

De inzet van emissieloos materieel en de gewijzigde uitvoeringsplanning hebben impact op de projectkosten. ProRail schat dat deze kosten op circa € 2,0 tot € 2,5 miljoen. Deze schatting valt binnen het risicoprofiel van het project en daarmee binnen het reeds beschikbaar gestelde krediet van het PS-besluit voor de spooronderdoorgang Maarsbergen.

Mocht de inzet van emissieloos materieel en het aanpassen van de uitvoeringsplanning niet leiden tot de benodigde reductie van de stikstofdepositie om te voldoen aan de omgevingsvergunning, dan moet middels een ecologische voortoets aangetoond worden dat de resterende uitstoot een verwaarloosbare impact heeft op de geraakte N2000 gebieden, waaronder de Veluwe. Een ecologische voortoets vergt echter een langdurig en onvoorspelbaar traject, met mogelijk een nog veel grotere impact op het realisatiemoment en de realisatiekosten van de spooronderdoorgang.

Vervolprocedure / voortgang:

Op 15 november 2023 organiseert de aannemer een informatieavond voor de spooronderdoorgang. Tijdens deze inloopbijeenkomst zal de aannemer zich presenteren en ingaan op het ontwerp, de bouwplanning, de verkeersfasering en de te verwachten overlast. Volgens de huidige planning wordt de omgevingsvergunning op 20 november 2023 aangevraagd. Na een succesvol doorlopen vergunningsprocedure kunnen de eerste werkzaamheden starten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,

mr. J.H. Oosters

Secretaris,

mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen