

Procesplan Maarsbergen

Project	Ongelijkvloerse spoor kruising Maarsbergen, fase PIP
Versie	1.0
Datum	18 mei 2017

Inleiding

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/Tuindorpweg blijkt met de verdere groei van het verkeer een knelpunt.

PS hebben op 13 maart jl. besloten dat de ongelijkvloerse kruising van het spoor met de N226 in Maarsbergen zal worden vormgegeven via de Westvariant met gesloten Tuindorpweg, “met dien verstande dat primair wordt ingezet op verplaatsing van de noordelijke rotonde naar de locatie van de huidige benzinstations”. Deze variant wordt in de komende periode verder uitgewerkt.

Gewenste projecteffecten

Met een ongelijkvloerse kruising verbetert de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid in Maarsbergen.

Participatie en communicatie: openheid en draagvlak

Participatie vormt een belangrijke factor in het vervolg van het project. Bij de besluitvorming door PS op 13 maart jl. over de voorkeursvariant hebben verschillende fracties aandacht gevraagd om de bewoners van Maarsbergen nadrukkelijk te betrekken. Daarbij wordt speciale aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid en optimale bescherming tegen geluids- en fijnstofoverlast voor de bewoners van de Engweg en de Tuindorpweg. Met de direct betrokkenen zullen op korte termijn gesprekken worden gevoerd.

De afgelopen jaren is een participatietraject gevolgd. Dit proces wordt nog geëvalueerd. Aan de hand van de aanbevelingen die volgen uit de evaluatie wordt het participatieproces verder vorm gegeven.

Organisatie

De provincie Utrecht heeft de regie over het ruimtelijk planvormingsproces, dat wordt uitgevoerd in een intensieve samenwerking op ambtelijk en bestuurlijk niveau met de projectpartners. Er is een stuurgroep ingericht die wordt gevormd door de gedeputeerde mobiliteit, wethouder verkeer en mobiliteit van de gemeente Utrechtse Heuvelrug en de Regiodirecteur van ProRail. De stuurgroep is verantwoordelijk voor het (afstemmings)proces en het uiteindelijke advies aan Gedeputeerde Staten.

Een kwaliteitsteam voor Maarsbergen

Conform het besluit van 13 maart jl wordt er een kwaliteitsteam (Q-team) opgericht voor de kwalitatief hoogwaardige inpassing van de spooronderdoorgang in Maarsbergen. Het Q-team zal adviseren over het zoveel mogelijk beperken van overlast, de mogelijke verplaatsing van de benzinstations, de exacte ligging van wegen en fietspaden en de vormgeving van compenserende maatregelen. Het Q-team dient in nauw contact met de direct betrokkenen te opereren.

In overleg met de onafhankelijk adviseur voor de ruimtelijke kwaliteit Paul Roncken wordt de samenstelling van een Q-team ingevuld aan de hand van de belangrijkste thema's die spelen in Maarsbergen. Het gaat dan om ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie, leefbaarheid (lucht en geluid) en civiele/verkeerskundige techniek. De onafhankelijk adviseur voor de ruimtelijke kwaliteit zal de voorzitter zijn en het onderdeel ruimtelijke kwaliteit vertegenwoordigen. Ook voor de andere 3 thema's zullen kennisinstituten worden uitgenodigd om een deskundige voor te stellen aan de stuurgroep.

Werkwijze Q –team

Het Q-team adviseert over verschillende ruimtelijke ontwerpen. Deze ontwerpen komen voort uit ateliers die samen met de omgeving georganiseerd gaan worden. Na de behandeling van de evaluatie over de participatie zal dit proces verder worden ingericht. In de eerste fase zal het Q-team zich richten op de potentie voor de verplaatsing van tankstations. De vormgeving van de mitigerende maatregelen en de materiaalkeuzes bij de uitvoering kunnen pas na de afronding van de planologische onderzoeken worden opgepakt. Dat duurt dus nog ca 1,5 jaar.

Advies Q-team

Het Q-team zal integraal adviseren over de potentiële verbeteringen voor de ruimtelijke kwaliteit. Deze adviezen worden met de omgeving besproken. Wanneer dit leidt tot wijziging van de scope en de kosten van het project, zal PS worden gevraagd in te stemmen met deze wijziging en waar nodig extra financiering te reserveren. Het advies van het Q-team zal door de projectgroep worden voorzien van een overzicht van de consequenties om een goede afweging te kunnen maken.

Fasering

De fase van het bepalen van een voorkeursvariant is afgerond met het besluit in maart 2017. Daarbij hebben PS besloten een provinciaal inpassingsplan op te stellen als bedoeld in de Wro ten behoeve van de realisatie van de ongelijkvloerse spoor kruising te Maarsbergen. Dit staat de komende fase centraal. De doelstelling van de komende fase is het nemen van een besluit door PS over het provinciale inpassingsplan (PIP).

Stap 1. Opstellen voorontwerp PIP

De eerste stap is gericht op het maken een voorlopig ontwerp, een detaillering van de voorkeursvariant. Om dat detailniveau te bereiken worden planologische onderzoeken verricht om inzicht te verkrijgen in de gevolgen en de effecten van het project. Deze onderzoeken gaan deel uitmaken van de onderbouwing van het planologisch-juridische besluit om de ongelijkvloerse kruising te kunnen aanleggen.

Alle ruimtelijk relevante gevolgen die verband houden met de realisatie en ingebruikname van de Westvariant met gesloten Tuindorppweg dienen beschouwd en afgewogen te worden bij het planologisch-juridische besluit. In dit geval dient er onderzoek plaats te vinden naar de volgende thema's:

Verkeer (wegenstructuur, verkeersintensiteiten en verkeersveiligheid), Geluid, Trillingen, Luchtkwaliteit, Externe veiligheid, Archeologie, Bodem, Natuur, Bomen, Water(huishouding), Cultuurhistorie, Landschap, Lichthinder.

De doorlooptijd van deze onderzoeken wordt geschat op ca 1,5 jaar. Aan de hand van de resultaten van de onderzoeken wordt bekeken of het voorlopig ontwerp aangepast moet worden om gevolgen te verzachten. Daarna kan het voorontwerp PIP afgerond worden.

Stap 2. Inspraak + vooroverleg bij voorontwerp PIP

De gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug en ProRail worden in de gelegenheid gesteld een overlegreactie uit te brengen. In deze periode kan een ieder via de inspraak reageren op het plan. Om iedereen in de gelegenheid te stellen zo goed mogelijk kennis te nemen van het plan, wordt aan het begin van de inspraakperiode een informatieavond georganiseerd.

Stap 3. Opstellen ontwerp PIP

De inspraak- en overlegreacties worden betrokken bij het opstellen van het ontwerpPIP. Voordat een besluit genomen wordt over het ontwerpPIP, wordt hierover een hoorzitting gehouden waarbij PS de gemeenteraad hoort.

Stap 4. Zienswijze bij ontwerp PIP

Vervolgens wordt het ontwerp PIP ter inzage gelegd, waarbij de mogelijkheid bestaat voor eenieder om zienswijzen in te dienen.

Stap 5. Vaststelling PIP

De zienswijzen worden betrokken bij het opstellen van het vast te stellen PIP. Eenieder kan over het voorgenomen besluit inspreken bij PS.

Naar verwachting wordt het PIP eind 2020 vastgesteld door PS.

Vervolgstappen na vaststelling Pip tot en met uitvoering

Na het vaststellen van het PIP worden kabels en leidingen verlegd. Als de benodigde gronden zijn verworven en de kabels en leidingen zijn verlegd kan de aanbesteding starten. Na de aanbestedingsprocedure zal de aannemer het uitvoeringsontwerp maken en op basis daarvan de noodzakelijk omgevingsvergunningen aanvragen. De bouw van de beide tunnels zal starten als de vergunningen zijn verleend en zal gefaseerd worden uitgevoerd. Eerst wordt de tunnel voor het autoverkeer gemaakt, daarna de langzaam verkeerstunnel. Oplevering van de eerste tunnel is eind 2025 gepland, de langzaam verkeerstunnel volgt een jaar later.

Voortgang en besluitvorming

De Cie MME van de provincie Utrecht zal met enige regelmaat voortgangsrapportages over het project ontvangen. Besluitvorming in PS kan tussentijds aan de orde zijn, wanneer een Q-team advies leidt tot een wijziging in scope en financiën.