

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Ruimte, Groen en Water/Wonen

DATUM	9-6-2020	REFERENTIE	G.R. van Duinkerken
ONS NUMMER	820E59D1	DOORKIESNUMMER	3331
NUMMER PS	2020RGW101	E-MAILADRES	Robert.van.duinkerken@provincie- utrecht.nl
BIJLAGE	Ontwerpinpassingsplan Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen	PORTEFEUILLEHOUDER	van Essen

Onderwerp Statenbrief: Ontwerpinpassingsplan Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen

Voorgestelde behandeling: Ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

Op 13 maart 2017 heeft u een besluit genomen over de voorkeursvariant voor de vormgeving van de ongelijkvloerse spoor kruising met de N226 te Maarsbergen, dit is de zogenaamde 'Westelijke variant, Tuindorpweg afgesloten voor autoverkeer'. Hiermee wordt de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid in Maarsbergen bevorderd.

Met het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen wordt realisatie van het plan planologisch juridisch mogelijk gemaakt. Het voorliggende ontwerpinpassingsplan betreft de start van de formele procedure. Hierop kan door eenieder zienswijzen worden ingediend. Na afronding van deze fase zal u gevraagd worden over de vaststelling van het inpassingsplan te besluiten.

Reactienota

Tijdens de fase van vooroverleg is het voorontwerp inpassingsplan voor 'eenieder' ter inzage gelegd en de mogelijkheid geboden om een inspraakreactie op het plan te geven. De ingekomen vooroverleg- en inspraakreacties zijn samengevat en voorzien van een reactie. Op onderdelen heeft dit geleid tot een aangepast plan. De beantwoording is terug te vinden in de opgestelde 'Reactienota inspraak PIP Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen'.

Natuurcompensatie

Vanwege de realisatie van het project zal op verschillende plekken bos moeten wijken. Door de aantasting van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en vanwege het verlies aan bosareaal (houtopstanden) moet op andere locaties natuur en bos worden gerealiseerd ter compensatie. Er zijn meerdere locaties beschikbaar waar de vereiste compensatie plaats kan vinden. Zo is er circa 33 hectare grond aangekocht door de provincie ten behoeve van de vereiste NNN- en bomencompensatie voor het project Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen en voor de geplande realisatie van het ecoduct N226 in Leersum. Het gaat om gronden nabij Valkenheide, die grenzen aan de landgoederen Kombos en Maarsbergen. De precieze inrichting van de gronden voor de compensatie is nog gaande. Ook kan er mogelijk een deel van de benodigde compensatie op gronden van

Landgoed Anderstein plaatsvinden. Met als pluspunt dat dit natuurontwikkeling oplevert meer in de nabijheid van het project.

Gesprekken hierover worden nog gevoerd. Totaal zal in dit plan geborgd worden dat 5,15 hectare houtopstanden en 4 hectare natuur wordt gerealiseerd.

De uiteindelijke keuze voor een compensatielocatie zal bij de vaststelling van het inpassingsplan plaatsvinden. Dit betekent dat enkel de gronden die de benodigde compensatie vormen, in het PIP worden opgenomen.

Hogere waarden geluid

Uit akoestisch onderzoek blijkt dat bij 40 woningen in de directe omgeving van het project de ondergrens uit de Wet geluidhinder, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde, overschreden worden door het wegverkeer. Wel blijft de waarde onder de bovengrens uit de Wet geluidhinder, de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Daarom is het noodzakelijk hogere geluidwaarden vast te stellen. Het gaat om woningen aan de Engweg, Tuindorppweg, Van Beuningenaan, Stinus Blomlaan en de Woudenbergseweg. Conform artikel 110a van de Wet geluidhinder is door de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) een ontwerpbesluit Hogere Waarden Wet geluidhinder voor dit project genomen. Dit besluit zal gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage liggen.

Overeenkomstig het Actieplan Omgevingslawaai Provincie Utrecht 2018-2023 beperken we de geluidsoverlast voor zover mogelijk en doelmatig met bronmaatregelen namelijk het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt ('Gelders Mengsel' op de locaties waar dat mogelijk is). Daarnaast worden aan de tunnelwanden geluidsabsorptie aangebracht. Desondanks worden de voorkeurswaarden van de Wet geluidhinder overschreden en hebben 3 woningen een geluidsbelasting van 61 dB of meer, zijnde de plandremmel uit het Actieplan Omgevingslawaai. Ter plaatse van deze woningen is het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt niet mogelijk. Ook indien een geluidscherm wordt geplaatst, blijft geluidsbelasting hoger dan de voorkeurswaarde van de Wet Geluidhinder. Bovendien is het plaatsen van een scherm niet doelmatig op basis van het in het actieplan geformuleerde doelmatigheidscriterium. Overigens neemt de geluidsbelasting van een groot aantal woningen elders af als gevolg van deze reconstructie en het verleggen van de weg. Hieronder zijn ook woningen met een geluidsbelasting van 61 dB of meer.

De keuze om deze maatregelen toe te passen, wordt niet alleen ingegeven door de geluidsbelasting, maar betreft een integrale afweging, waarbij de wettelijke geluidwaarden, de kosten en landschappelijke inpassing een rol hebben gespeeld. Voor de woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt verleend, wordt na verlening ervan een gevelonderzoek uitgevoerd om te bepalen of voldaan wordt aan het wettelijk vastgestelde geluidsniveau binnenskamers. Als dat niet het geval is, worden aanvullende maatregelen aan de gevel van de woning getroffen.

Bovenwettelijke maatregelen

Provinciale Staten hebben op 10 december 2018 een budget beschikbaar gesteld van € 2,8 miljoen voor bovenwettelijke maatregelen. Het Q-team (kwaliteitsteam), bestaande uit onder meer specialisten van het RIVM en TNO, en voorgezeten door Paul Roncken (Onafhankelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit), heeft samen met inwoners, belangenbehartigers en maatschappelijke partijen hieraan invulling gegeven in een intensief participatieproces. Dit heeft geresulteerd in een Ruimtelijk Kader. Het Q-team heeft advies uitgebracht om de ideeën en voorstellen uit het Ruimtelijk Kader over te nemen. De Stuurgroep heeft besloten nagenoeg alle voorstellen hiervan over te nemen (Stuurgroep besluit 5 september 2019).

De maatregelen uit het Ruimtelijk Kader die zijn overgenomen worden verder uitgewerkt in een Esthetisch Programma van Eisen dat in de aanbestedingsfase aan de aannemer meegegeven wordt. Onder leiding van een adviesbureau zal, in samenspraak met de omgeving, het Esthetisch Programma van Eisen worden opgesteld.

Stikstof en PFAS

In het ontwerp-inpassingsplan is beoordeeld of de voorgenomen planontwikkeling effect heeft op Natura 2000-gebieden. Uit het onderzoek blijkt dat er tijdens de aanlegfase geen (meetbare) stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden plaatsvindt. Voor de gebruiksfase is op 5 maart 2020 een Aerius-berekening uitgevoerd. Ook hieruit blijkt dat de ingebruikname van de nieuwe infrastructuur niet leidt tot meer (meetbare) stikstofdepositie. Er hoeft dan ook geen ontheffing van de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd met betrekking tot stikstofdepositie.

In het kader van PFAS is er onderzoek verricht naar de bodemkwaliteit in het projectgebied. Het uitgevoerde bodemonderzoek heeft een goed beeld gegeven van de bodemkwaliteit binnen het plangebied. In de grond en in de waterbodem zijn licht verhoogde gehalten aan PFOA, PFOS of andere PFAS aangetroffen, de gemeten gehalten zijn echter erg laag en vallen binnen de daartoe gestelde normen. In de huidige situatie leveren de gehalten aan PFAS geen onaanvaardbare risico's op.

M.e.r.-beoordeling

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om te beoordelen of het opstellen van een Milieueffectrapport (MER) noodzakelijk is. Er is daarom een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Uit de m.e.r.-beoordeling, welke opgenomen is als bijlage bij het PIP, blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu en kunnen significante

effecten op Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. Daarmee is de conclusie dat het niet noodzakelijk is dat er een Milieueffectrapport wordt opgesteld.

Duurzaamheid

Duurzaamheid is bij de realisatie van dit project een belangrijk aandachtspunt. Provincie Utrecht, ProRail en de gemeente Utrechtse Heuvelrug hanteren de Aanpak Duurzame aanpak Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW). De keuze voor het nemen van kansrijke maatregelen is mede afhankelijk van haalbaarheid, kosten en (duurzaamheids)baten. Met betrekking tot de kansrijke maatregelen is nog geen definitieve keuze gemaakt. Dit vindt, in een interactieve sessie met bewoners, plaats in het kader van het Esthetisch Programma van Eisen.

Participatie

Op 16 januari 2020 heeft een voorlichtingsavond in Maarsbergen plaatsgevonden over het voorontwerp PIP. Hiervoor zijn omwonenden, raadsleden en statenleden uitgenodigd. Hierbij waren tevens de gedeputeerde Ruimtelijke Ontwikkeling en de verantwoordelijk wethouder aanwezig.

Ook voor het vervolg zal participatie plaatsvinden en de omgeving betrokken worden. Dit onder meer door het actief informeren van de omgeving over de voortgang, maar ook door omwonenden de gelegenheid te bieden hun zienswijze mondeling toe te lichten. Ook zal de omgeving worden betrokken bij het opstellen van een Esthetisch Programma van Eisen, waarin diverse zaken met betrekking tot de concrete inrichting zullen worden vastgelegd.

Kanttekeningen

Participatie

Sinds 2017 wordt in het project spooronderdoorgang N226 Maarsbergen gewerkt conform het door u vastgestelde participatieplan. Dat betekent dat er veel ruimte is voor de inbreng van inwoners, maar participatie zal niet leiden tot 100% draagvlak en tevredenheid. In dit project zijn veel stakeholders met veel verschillende belangen. Die belangen zijn niet altijd tegelijk te honoreren, vaak blijken stakeholders tegengestelde belangen te hebben. Dan moeten afwegingen gemaakt worden tussen belangen onderling, maar ook tegen de randvoorwaarden die voor het project gelden zoals tijd, geld en scope.

Overkapping van de spooronderdoorgang

In het kader van het project zijn in 2018 en 2019 verschillende uitvoeringsvormen van de overkapping bij de spoorwegonderdoorgang onderzocht, waaronder de door het Q-team in het Ruimtelijk kader opgenomen uitvoering. Het voorzien van een groene vegetatie op een in beton uitgevoerde overkapping met overspanning van circa 18 meter om de 3 rijstroken in de onderdoorgang te faciliteren is daarbij het uitgangspunt geweest. Daarbij zijn onderzocht:

- een overkapping ter hoogte van de Engweg, ook wel de zuidkap genoemd, en de overkapping nabij de Tuindorpweg, ook wel de noordkap genoemd;
- overkappingen met een verschillende lengte, rekenend vanaf het spoor;
- de in het ruimtelijk kader beschreven beëindigingsconstructie, die bestaat uit een visueel aantrekkelijke ingang van zuidelijke toerit van de overkapping.

Het budget dat door u beschikbaar is gesteld voor bovenwettelijke maatregelen bedraagt €2,8 miljoen. De meest eenvoudige overkapping betreft een zuidkap met lengte van circa 50 meter (zonder de visueel aantrekkelijke toegang). In 2018 is deze geraamd op circa €1,5 miljoen. De overkapping zoals in het Ruimtelijk kader is geschetst, met zowel een noordkap van circa 40 meter als een zuidkap van circa 65 meter inclusief een visueel aantrekkelijke toegang van de onderdoorgang aan de zuidzijde van 15 meter, is in 2019 geraamd op circa €3,2 miljoen. Bij de onderzochte overkappingen blijken de kosten niet op te wegen tegen het geluidsreducerend effect. De overige 9 ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen uit het advies van het Q-team zijn cumulatief van grotere meerwaarde dan alleen de overkapping. De stuurgroep Maarsbergen (bestaande uit wethouder gemeente Utrechtse Heuvelrug, directeur ProRail en voorgezeten door gedeputeerde Schaddelee, namens provincie Utrecht) heeft daarom gekozen om de overkapping geen onderdeel van het ontwerp of het inpassingsplan te maken. Het resterende bedrag van €600.000 wordt betrokken bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen welke, samen met omwonenden, nader wordt uitgewerkt. Een memo over onder meer dit onderwerp is ter informatie aangeboden aan de commissie Milieu en Mobiliteit (M&M) van 24 juni aanstaande.

Overigens is binnen het voorliggende PIP een overkapping planologisch gezien mogelijk, mocht u hiertoe besluiten.

Snelheidsregime

Vanuit de gemeente Utrechtse Heuvelrug is in de stuurgroep Maarsbergen (maart 2020) geïnformeerd naar de mogelijkheden om de snelheidslimiet van de spooronderdoorgang terug te brengen van 60 km per uur naar 50 km per uur. In de stuurgroep Maarsbergen is afgesproken de snelheidslimiet tijdens de PIP-procedure niet terug te brengen, maar door het indienen van een afwijkingsverzoek op provinciaal beleid door de gemeente, nadat het PIP onherroepelijk is geworden. De provincie staat welwillend tegenover het afwijkingsverzoek van de gemeente. In de praktijk wordt de snelheidsverlaging in de spooronderdoorgang dan doorgevoerd via een verkeersbesluit en

het aanpassen van de bebording in de spooronderdoorgang. Met deze keuze kan het project zonder vertraging worden vervolgd.

Voorgeschiedenis

- overeenkomst (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, 22 juni 2005) tussen de regio -waaronder de provincie Utrecht- en het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat waarin afspraken zijn vastgelegd ten aanzien van de spooronderdoorgang Maarsbergen;
- overeenkomst d.d. 9 maart 2015 tussen provincie en gemeente Utrechtse Heuvelrug én tussen provincie en ProRail waarin overeengekomen is dat de provincie een inpassingsplan opstelt;
- op 13 maart 2017 hebben PS de Westelijke variant met gesloten Tuindorppweg vastgesteld;
- op 10 december 2018 hebben PS besloten extra krediet toe te kennen en is motie 161 'verenig Maarsbergen' aangenomen;
- op 5 november 2019 hebben GS een statenbrief gestuurd met betrekking tot het advies van het Q-team, de reactie van de stuurgroep op advies Q-team, de verkeerskundige analyse en het voorgenomen besluit van de stuurgroep;
- op 10 december 2019 hebben GS het voorontwerp inpassingsplan vrijgegeven voor inspraak. Het plan heeft vervolgens van 20 december 2019 – 31 januari 2020 ter inzage gelegen en vooroverleg is gevoerd;
- op 16 januari 2020 heeft een voorlichtingsavond in Maarsbergen plaatsgevonden over het voorontwerp PIP.

Essentie / samenvatting:

Het inpassingsplan maakt het realiseren van een spooronderdoorgang en verlegging van de N226 bij de kern Maarsbergen, op het grondgebied van gemeente Utrechtse Heuvelrug, planologisch en juridisch mogelijk. Dit vormt een onderdeel van het project "Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen". Met het vaststellen van het ontwerp inpassingsplan start de formele procedure. Naast het ontwerp inpassingsplan ligt het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder voor eenieder ter inzage. Na afronding van deze fase zal u gevraagd worden over de vaststelling van het inpassingsplan te besluiten.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

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

Financiële consequenties

Met het ontwerp inpassingsplan en de ter inzagelegging daarvan zijn geen bijzondere kosten gemoeid. De kosten voor planschaderisico en nadeelcompensatie maken deel uit van de projectbegroting, als onderdeel van het risicodossier.

Vervolprocedure / voortgang

9 juni 2020	GS	Vaststellen ontwerp inpassingsplan.
19 juni t/m 30 juli 2020		Terinzagelegging ontwerp inpassingsplan. Een ieder kan gedurende zes weken een zienswijze indienen.
1 juli 2020	Cie. RGW	Horen gemeenteraad en hoorzitting i.v.m. zienswijzen door cie. RGW.
9 september 2020	Cie. RGW	Informeren cie. RGW ontwerp inpassingsplan.
November 2020	GS	Voornemen vaststelling inpassingsplan PS.
9 december 2020	PS	Vaststelling inpassingsplan.

Het ontwerp inpassingsplan zal gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegd worden. Tijdens deze periode zal ook de raad van gemeente Utrechtse Heuvelrug, conform artikel 3.26 lid 1 Wet ruimtelijke ordening, gehoord worden tijdens een hoorzitting, geleid door uw Staten. Deze hoorzitting staat gepland op 1 juli 2020. Tijdens deze hoorzitting zal ook de mogelijkheid geboden worden aan omwonenden om zijn/haar zienswijze toe te lichten.

Vanwege de Coronacrisis zal deze hoorzitting online worden gehouden.

Concreet voorliggende vraag aan Statencommissie/ Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief en de bijlagen die horen bij het ontwerp inpassingsplan "Spooronderdoorgang Maarsbergen".

Bijlagen

1. Ontwerpbesluit Hogere waarden wet Geluidhinder;
2. Mer-beoordelingsbesluit Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen;
3. Ontwerp inpassingsplan "Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (toelichting, regels en verbeelding).
Deze stukken zijn digitaal te vinden ook op de pilotomgeving van ruimtelijke plannen:

<http://pilot.ruimtelijkeplannen.nl/webbroo/roo/bestemmingsplannen?planidn=NL.IMRO.9926.IP1709N226Maarsber-OW01>

Na 19 juni vindt u het plan digitaal op de site www.ruimtelijkeplannen.nl met de code NL.IMRO.9926.IP1709N226Maarsber-OW01;

4. Kaart plangebied;
5. Reactienota inspraak PIP Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,