



Inpassingsplan

Toelichting

Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen

Vastgesteld

DNS Planvorming BV
Amsterdam, 1 November 2020

NL.IMRO.9926.IP1709N226Maarsber-VA01

—
DNS
—
Planvorming

Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Voorgeschiedenis	5
1.3 Participatie	6
1.4 Ligging plangebied	7
1.5 Vigerende plannen	8
1.6 Procedurele aspecten	11
1.7 Leeswijzer	11
Hoofdstuk 2 Huidige situatie	13
Hoofdstuk 3 Het project	16
3.1 Toekomstige situatie	16
3.2 Compensatie verlies natuurlijke waarden en houtopstanden	17
3.3 Bovenwettelijke maatregelen	17
3.4 Visualisaties	17
3.5 Duurzaamheid	19
Hoofdstuk 4 Beleidskader	21
4.1 Rijksbeleid	21
4.2 Provinciaal beleid	22
4.3 Gemeentelijk beleid	28
Hoofdstuk 5 Milieu en omgevingsaspecten	30
5.1 Archeologische waarden	30
5.2 Landschappelijke en cultuurhistorische waarden	33
5.3 Ecologie	40
5.4 Waterhuishouding	50
5.5 Bodemkwaliteit	52
5.6 Verkeersafwikkeling	53
5.7 Verkeersveiligheid	54
5.8 Geluid	55
5.9 Luchtkwaliteit	57
5.10 Externe veiligheid	59
5.11 Kabels en leidingen	60
5.12 Niet-gesprongen explosieven	60
5.13 Trillingen	61
5.14 Lichthinder	62
5.15 Milieu effect beoordeling	64
Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving	66
6.1 Wettelijk kader	66
6.2 Juridische vorm en opzet	66
6.3 Artikelsgewijze toelichting	66
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid	70
7.1 Economische uitvoerbaarheid	70
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	70

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Met het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Spooronderdoorgang Maarsbergen wordt realisatie van een onderdoorgang van het spoor bij Maarsbergen planologisch juridisch mogelijk gemaakt.

Het project 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' betreft het verleggen van de N226 in westelijke richting en het aanleggen van een nieuwe spooronderdoorgang ten westen van de dorpskern. De nieuwe N226 sluit aan op een nieuwe rotonde. Via deze rotonde zal het verkeer richting Maarn afgewikkeld worden middels de nieuw aan te leggen Bosweg.

De huidige gelijkvloerse spoorwegovergang verdwijnt. Voor fietsers en voetgangers komt er een nieuwe spooronderdoorgang op de locatie van de huidige overweg. Over de N226 komen een drietal nieuwe fietsbruggen voor doorgaand langzaam verkeer. De Tuindorpweg wordt voor doorgaand gemotoriseerd verkeer afgesloten.

Deze aanpassing betekent een verbetering van de leefbaarheid van de dorpskern omdat het verkeer om de kern wordt heengeleid. De huidige spoorovergang is vaak gesloten en belemmert een snelle doorgang. Met het project wordt de doorstroming op de N226 van en naar de A12 verbeterd en het risico voor filevorming op de N226 verlaagd. Hierdoor kan winst in de reistijd worden gerealiseerd van het woon-werkverkeer. Een betere doorstroming voorziet in een positief effect voor de bereikbaarheid van de Regio Utrecht en verbetert de verkeersveiligheid.

De keuze voor het maken van een inpassingsplan komt voort uit de Mobiliteitsvisie van de provincie die in 2014 door Provinciale Staten is vastgesteld. In de Mobiliteitsvisie Provincie Utrecht 2014-2028 is aangegeven dat voor alle provinciale infrastructuur, die in beheer is bij de provincie, bij aanleg van nieuwe infrastructuur toepassing van het instrument van provinciaal inpassingsplan het uitgangspunt is. De reden hiervoor is dat de provincie het logisch vindt dat de overheid die het initiatief neemt voor een infrastructurele aanpassing ook verantwoordelijkheid neemt voor het planologische proces



afbeelding 1.1: huidige situatie spoorwegovergang

1.2 Voorgeschiedenis

Door de plannen voor het laten rijden van meer treinen op het traject Utrecht-Arnhem, hebben Rijk en regio al enkele jaren geleden besloten om gevaarlijke spoorovergangen op dat traject ongelijkvloers te maken. In december 2005 is tussen de regio -waaronder de provincie Utrecht- en het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat een overeenkomst gesloten waarin afspraken zijn vastgelegd om te komen tot een drietal ongelijkvloerse spoor kruisingen: in Bunnik, Driebergen-Zeist en in Maarsbergen. Met een ongelijkvloerse kruising verbetert de verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid van de kern Maarsbergen. Voor dit project is destijds door het ministerie van Verkeer en Waterstaat (nu Infrastructuur en Waterstaat) € 25 miljoen beschikbaar gesteld.

ProRail heeft vervolgens in samenwerking met de provincie en de gemeente Utrechtse Heuvelrug het plan uitgewerkt, dat een korte spoorwegonderdoorgang inhield. Vanuit de inwoners van Maarsbergen is hierop gereageerd met een alternatief plan: het Dorpsplan. In dit ontwerp wordt de bestaande provinciale weg verdiept aangelegd en de kruisingen met het spoor en de Haarweg/Tuindorppweg ongelijkvloers gemaakt. De onderdoorgang wordt daarmee verlengd tot de noordelijke rotonde. Omdat het kruispunt Haarweg/Tuindorppweg in het Dorpsplan niet meer bestaat is een nieuw aan te leggen weg nodig, de Bosweg. Deze weg zorgt voor de verbinding vanuit Maarn en Maarsbergen met de provinciale weg N226. Dit alternatieve plan kende een aantal voordelen boven de eerder genoemde korte spoorwegonderdoorgang, in het bijzonder de leefbaarheid in het dorp en de doorstroming van het verkeer. Hoewel het Dorpsplan duurder was dan het eerste plan, besloten GS in maart 2015 het Dorpsplan verder uit te werken. Op basis van dat Dorpsplan zijn op 9 maart 2015 samenwerkingsovereenkomsten gesloten tussen de projectpartners provincie Utrecht, ProRail en de gemeente Utrechtse Heuvelrug. In de overeenkomsten is aangegeven dat de partijen zich maximaal inspannen om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren, binnen maatschappelijk verantwoorde kosten.

Bij het praktisch uitwerken bleek het Dorpsplan problemen in de bouwfasering op te leveren. Doordat de onderdoorgang wordt aangelegd op de bestaande provinciale weg is de bestaande route tijdens de bouw niet te gebruiken. Het verkeer zou tijdens de uitvoeringswerkzaamheden moeten worden omgeleid en met een tijdelijke overweg het spoor passeren. Er is geen ruimte op het terrein van de Grote Bloemheuvel ten westen van de onderdoorgang omdat de ontwikkeling van een hotel gepland is. Met het gebruik van deze grond zou een belangrijke ontwikkeling in Maarsbergen worden geblokkeerd. Bovendien is de overname of de huur van het perceel zeer kostbaar. Verder naar het westen zijn wel mogelijkheden om het spoor te passeren, maar daarvoor zullen een aantal huizen aan de noordzijde van het spoor moeten worden gesloopt. De complexiteit van hindervrij bouwen leidde tot een verkenning van mogelijkheden voor tijdelijke omrijdroutes aan de westzijde van het geplande tracé. In overleg met de initiatiefnemers van het Dorpsplan en de toenmalige klankbordgroep is besloten een ontwerpatelier te organiseren, waarin alternatieve oplossingen werden onderzocht: een Bos-Beekvariant, een Westvariant met afgesloten Tuindorppweg en een Westvariant met open Tuindorppweg.

De Bos Beek variant volgt een westelijk tracé via de bedrijventerreinen van Bos en Van Beek. De tankstations in Maarsbergen zullen in dit ontwerp moeten verdwijnen van de bestaande locatie. Kenmerkend voor beide Westvarianten is de verplaatsing van de definitieve oplossing. De N226 wordt ten westen van Maarsbergen in een boog om Maarsbergen gelegd. Ter plaatse van de huidige spoor kruising wordt een fietsonderdoorgang gerealiseerd. Daarmee wordt de verkeersader uit het historisch centrum verlegd naar de westkant. Dit biedt ontwikkelkansen voor de kern van het dorp. Een tijdelijke omleidingsroute met een tijdelijke overweg zijn niet nodig. Het verschil tussen de beide Westvarianten is de manier waarop de Tuindorppweg wordt gekruist. Bij de 'Westvariant met open Tuindorppweg' gaat de onderdoorgang onder de Tuindorppweg door. Vanwege de lage ligging van de Tuindorppweg wordt dit een relatief diepe en lange onderdoorgang. Bij de 'Westvariant met gesloten Tuindorppweg' gaat de onderdoorgang minder diep (alleen onder het spoor door). Het fietsverkeer kan in deze variant via de Tuindorppweg blijven rijden, namelijk via een fietsbrug over de onderdoorgang. In deze variant wordt een Bosweg aangelegd om het verkeer van/naar Maarn via de rotonde naar de N226 te leiden. De 'Westvariant met gesloten Tuindorppweg' is na een afweging door gemeenteraad en Provinciale Staten de voorkeursvariant geworden en door Provinciale Staten op 13 maart 2017 vastgesteld. Voorafgaand aan dit besluit is in 2016 verkeerskundig onderzoek verricht naar de doorstroming van drie verschillende varianten, het Dorpsplan, de Westvariant 1 (gesloten Tuinbouwweg) en Westvariant 2

(N226 gaat onder Tuinbouwweg door). Dit onderzoek is opgenomen als Bijlage 1 Variantenstudie 2016 bij de toelichting.

Bij de besluitvorming door Provinciale Staten in 2017 over de voorkeursvariant vroegen verschillende Statenfracties nadrukkelijk aandacht voor de inbreng van de bewoners van Maarsbergen. De bereikbaarheid tijdens de uitvoering en een optimale bescherming tegen geluids- en fijnstofoverlast van de bewoners van de Engweg en de Tuindorppweg werden daarbij met name genoemd. Daarom is besloten om te gaan werken met een kwaliteitsteam (Q-team) voor Maarsbergen. In overleg met de onafhankelijk adviseur voor de ruimtelijke kwaliteit is in augustus 2017 de samenstelling van het 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. Vervolgens is in nauw overleg met de projectpartners ProRail en de gemeente Utrechtse Heuvelrug de opdracht voor het Q-team geformuleerd. De opdracht bestond uit twee delen, namelijk advies wel/niet uitplaatsen tankstations en advies over de verdere inpassing van het voorlopig ontwerp, beide in nauwe samenwerking met de inwoners van Maarsbergen. De opdracht aan het Q-team is door de voorzitter van het Q-team en door de gedeputeerde ondertekend.

In het PS-besluit van 2017 werd de opdracht meegegeven te onderzoeken of de tankstations in Maarsbergen verwijderd konden worden door het verplaatsen van een rotonde naar de locatie van de tankstations. Dat onderzoek, uitgevoerd door het Q-team, wees uit dat verwijderen van de tankstations niet nodig was voor een goed ontwerp van de onderdoorgang. Aan Provinciale Staten is daarop voorgesteld de 'Westvariant met gesloten Tuindorppweg' los te koppelen van een eventuele verwijdering van tankstations uit het dorp. In december 2018 heeft Provinciale Staten conform besloten en bij die gelegenheid ook een nieuw budget vastgesteld.

1.3 Participatie

De participatie en communicatie is in het verleden niet altijd vlekkeloos verlopen. Dat heeft tot wantrouwen onder inwoners en maatschappelijke partijen geleid. In de zomer van 2017 is dit onderzocht door Twynstra en Gudde. De aanbevelingen uit dit rapport zijn overgenomen. Dit heeft o.a. geresulteerd in de aanstelling van een omgevingsmanager en het opstellen van een participatieplan. Het participatieplan is in november 2017 door Provinciale Staten vastgesteld. Er wordt conform dit plan gewerkt. Dit betekent in de praktijk dat er altijd ruimte is voor participatie en dat de communicatie open en transparant is. Er wordt zoveel mogelijk rechtstreeks met bewoners gecommuniceerd via de mail. Minimaal eens per jaar ontvangen alle inwoners een bewonersbrief met daarin een terug- en een vooruitblik op alle participatiemomenten. Er wordt gebruik gemaakt van de inzet van diverse middelen, waaronder de website, berichten in Gemeentenuws, Facebook en Nieuwsupdates. Ook vinden er keukentafelgesprekken plaats met inwoners die specifieke zorgen hebben over hun eigen woonsituatie. In 2018 vond een maandelijks spreekuur plaats. Vanwege het gebrek aan animo onder de inwoners is dit maandelijks spreekuur stopgezet. Op belangrijke momenten, bijvoorbeeld bij een bestuurlijk besluit wordt het spreekuur incidenteel weer ingezet.

Participatie en communicatie op hoofdlijnen:

- Met de bewoners van de Engweg zijn gezamenlijk de locaties van de meetpalen voor fijnstof en geluid bepaald. De bewoners hebben de resultaten van beide onderzoeken rechtstreeks via de mail ontvangen. Tijdens bijeenkomsten is toelichting gegeven op de meetmethodieken en in november 2019 zijn de resultaten van deze onderzoeken in combinatie met het rekenkundige onderzoek (luchtkwaliteit en geluid) geduid en besproken.
- In april 2018 is een inloopbijeenkomst georganiseerd om alle wensen rondom de gekozen West-variant op te halen. Deze wensen zijn in een wensendocument opgenomen en voorzien van reactie. Wensen die niet gehonoreerd konden worden zijn beargumenteerd afgewezen.
- In mei en juni 2018 heeft het Q-team samen met de inwoners een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het wel/niet uitplaatsen van de tankstations. Bureau Hosper (Landschapsarchitectuur) heeft hiervan een rapport opgesteld. Het advies van het Q-team om de tankstations uit te plaatsen is overgenomen¹.
- In augustus 2018 hebben de bestuurders van de drie samenwerkende partijen een werkbezoek gebracht aan Maarsbergen. Na een locatiebezoek zijn zij met de bewoners, belangenbehartigers en maatschappelijke organisaties in gesprek gegaan.

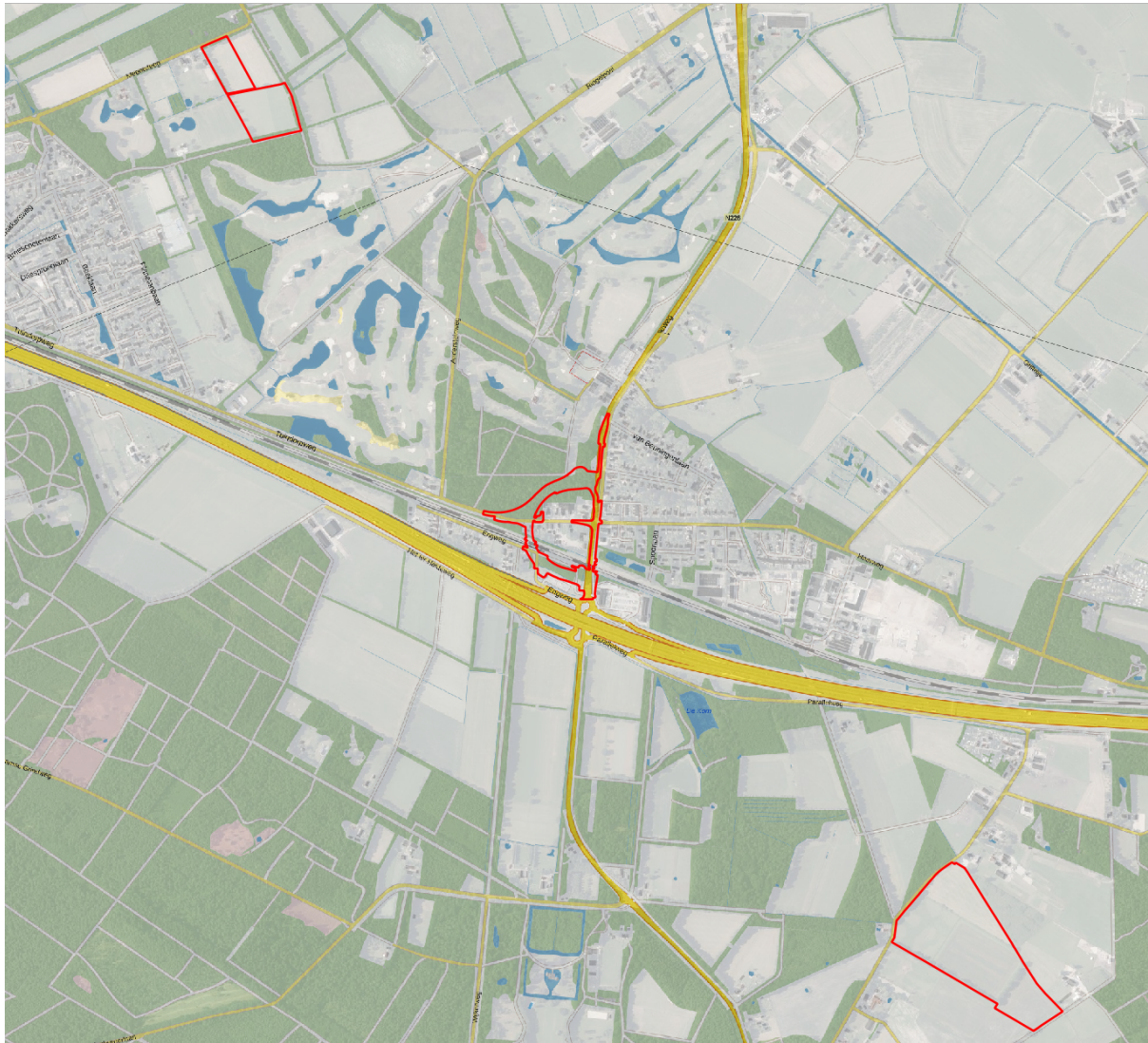
"Sporonderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

- Voor raads- en statenleden, inwoners, belangenbehartigers en maatschappelijke organisaties is in november 2018 een informatiebijeenkomst georganiseerd over het schetsontwerp, planning, budget en de tankstations.
- De tweede opdracht aan het Q-team, namelijk samen met de inwoners een visie ontwikkelen op de ruimtelijke kwaliteit (maart t/m juni 2019) heeft geresulteerd in een Ruimtelijk Kader op o.a. het gebied van leefbaarheid, cultuurhistorie en materiaalkeuze. Dit wordt verder uitgewerkt in een Esthetisch programma van eisen dat in de aanbestedingsfase aan de aannemer meegegeven kan worden.
- In de 1^e helft van 2019 zijn alle conceptonderzoeken op de website geplaatst en per onderwerp themabijeenkomsten gehouden. De reacties die hierop ingebracht zijn, zijn verwerkt in de onderzoeksrapporten, dan wel beargumenteerd afgewezen. Deze onderzoeken zijn nodig als onderdeel van de planstudiefase en leveren belangrijke input voor het PIP.
- In november 2019 hebben de Stuurgroep-leden een werkbezoek gebracht aan Maarsbergen. Na het bezoeken van de diverse locaties zijn zij in gesprek gegaan met bewoners, belanghebbenden, belangenbehartigers en maatschappelijke organisaties.
- Op 13 november 2019 zijn de bewoners van de Engweg geïnformeerd over de onderzoeksresultaten uit de feitelijke metingen op het gebied van geluid en fijnstof. Dit in combinatie met de rekenkundige onderzoeken (geluid en luchtkwaliteit).
- Eind november 2019 zijn opnieuw themabijeenkomsten gehouden naar aanleiding van diverse onderzoeken, waaronder de verkeerskundige onderzoeken.
- Eind december 2019 zijn alle inwoners van Maarsbergen met een bewonersbrief geïnformeerd over het voorontwerp PIP. De informatiebijeenkomst vond 16 januari 2020 plaats.
- Op 22 januari 2020 brachten raads- en statenleden een locatiebezoek aan Maarsbergen. Hier was ook een aantal inwoners bij aanwezig.
- Op 25 februari 2020 zijn bewoners en belangenbehartigers met een mailbericht geïnformeerd over actualisatie van aantal onderzoeken nav een ommissie ten aanzien van het snelheidsregime.
- Op 7 mei zijn bewoners van de Tuindorppweg uitgenodigd voor een online-bijeenkomst (dit i.v.m. corona-maatregelen) over de geluidmetingen.
- Op 27 mei zijn bewoners en belangenbehartigers geïnformeerd over de Statenbrief over de overkapping en het voornemen om een Esthetisch Programma van Eisen op te stellen.
- Op 1 juli zijn alle inwoners en belangenbehartigers geïnformeerd over de ter inzage legging van het ontwerp Provinciale Inpassings Plan (PIP) per mailbericht, nieuwsupdate, gemeentenieuws, bewonersbrief en facebook.
- Op 30 juli hebben bewoners en belangenbehartigers een vooraankondiging ontvangen van bewonersbijeenkomsten in september en oktober over het Esthetisch Programma van Eisen en het Bomenplan.
- De Statencommissie Ruimte, Groen en Water heeft op 1 juli 2020 een hoorzitting gehouden waarvoor de gemeenteraad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug en omwonenden zijn uitgenodigd. De gemeenteraad heeft besloten geen gebruik te maken van de mogelijkheid om gehoord te worden door de Statencommissie Ruimte, Groen en Water. Een aantal omwonenden heeft hier wel gebruik van gemaakt. De schriftelijk toegezonden insprekteksten zijn eveneens aangemerkt als zienswijze.

1.4 Ligging plangebied

Het plangebied van dit inpassingsplan is getoond in afbeelding 1.2 en volgt zowel de huidige overweg van de N226 Woudenbergseweg als het nieuwe tracé van de N226 met de spooronderdoorgang. Ook is in het plangebied de nieuwe weg (de Bosweg) opgenomen die vanaf de nieuwe rotonde N226 parallel aan de onderdoorgang loopt en in het westen op de Tuindorppweg aansluit. Dit vormt de nieuwe autoverbinding na afsluiten van de Tuindorppweg voor doorgaand autoverkeer. De kruising van de Tuindorppweg, Haarweg en Woudenbergseweg valt ook in het plangebied. Ten zuiden van het spoor volgt de plangrens de verlegde Engweg aan de westzijde. Aan de oostzijde volgt de plangrens de langzaamverkeersvoorzieningen en de grenzen van het perceel met het tankstation en het restaurant La Place. De percelen aan de Tuindorppweg zijn niet opgenomen in het plangebied.

Het plangebied ligt deels binnen het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Door het project wordt de NNN aangetast. Deze aantasting zal worden gecompenseerd. De natuurcompensatiegebieden maken onderdeel uit van dit inpassingsplan. Meer hierover is beschreven in paragraaf 5.3.



Afbeelding 1.2: ligging plangebied inpassingsplan (rode lijnen) met centraal het plandeel van de spooronderdoorgang en in het noordwesten en zuidoosten de natuurcompensatiegebieden

1.5 Vigerende plannen

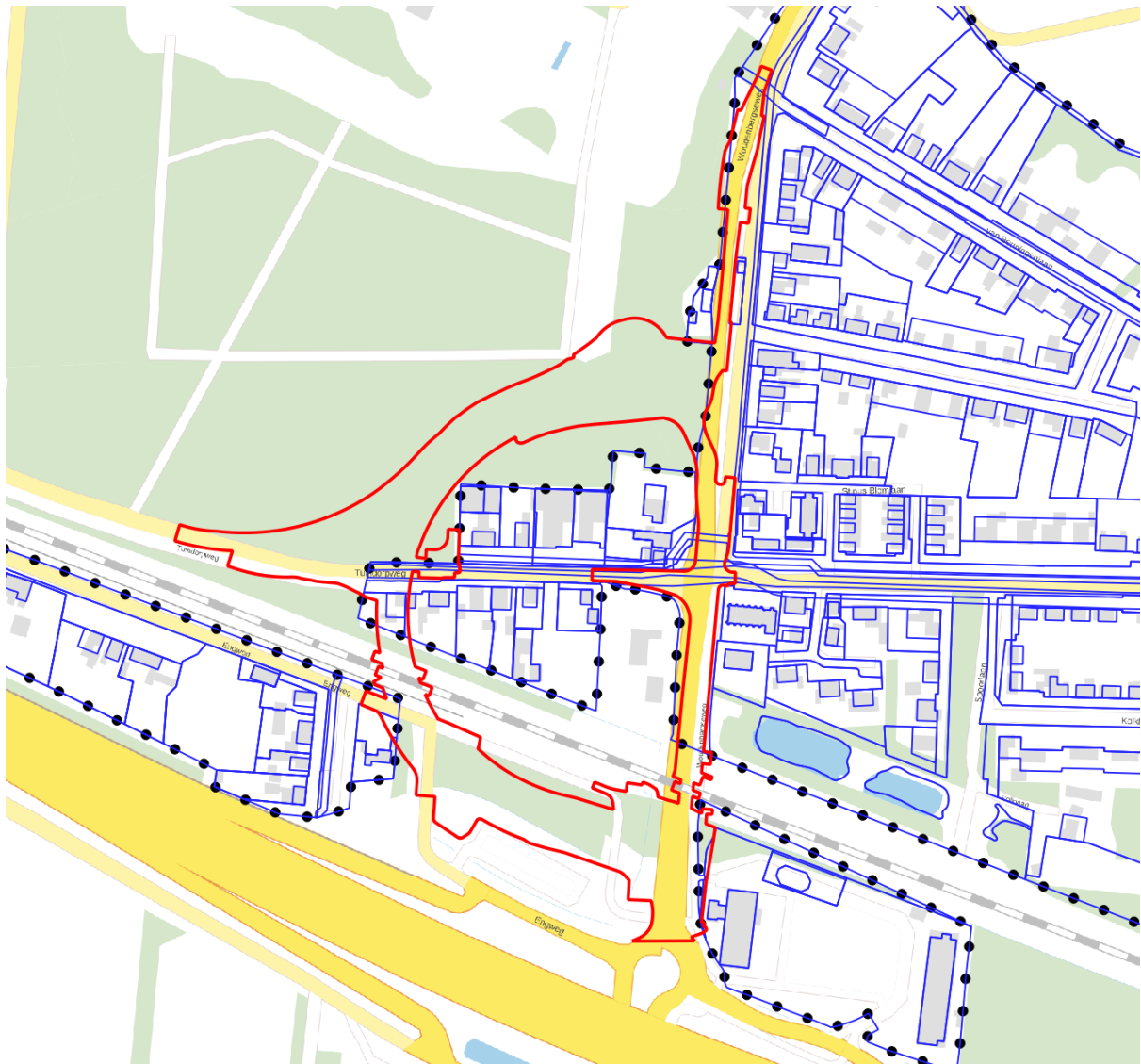
Dit inpassingsplan betreft een gedeeltelijke herziening van de volgende plannen van de gemeente Utrechtse Heuvelrug:

1. Beheersverordening Woongebied Maarn en Maarsbergen 1e herziening, onherroepelijk (vastgesteld 9-7-2018);
2. Paraplubestemmingsplan Stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening (vastgesteld 7-6-2018);
3. Bestemmingsplan Buitengebied Overberg, Maarn, Maarsbergen, Amerongen, geheel in werking (vastgesteld 12-10-2017).
4. Bestemmingsplan Verbreding A12, onherroepelijk (vastgesteld 1-3-2012).

De planologische situatie voor de natuurcompensatiegebieden is beschreven in paragraaf 5.3.3. Hieronder is ingegaan op het plandeel van de spooronderdoorgang.

1. Beheersverordening Woongebied Maarn en Maarsbergen 1e herziening (2018)

De beheersverordening legt de bestaande situatie qua gebruik en bebouwing vast. Voor de N226 Woudenbergseweg is de aanduiding 'Verkeer' opgenomen. Hier is de aanleg van nieuwe infrastructuur danwel de aanpassing ervan mogelijk. Het ontwerp blijft echter niet overal binnen deze aanduiding. Op deze plekken is het project in strijd met de beheersverordening.



Afbeelding 1.3: Beheersverordening Woongebied Maarn en Maarsbergen 1e herziening (2018), de rode lijn is het plangebied.

2. Paraplubestemmingsplan Stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening (2018)

De in het paraplubestemmingsplan 'Stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening' opgenomen regels gelden in aanvulling op c.q. in afwijking van de ruimtelijke plannen van de gemeente Utrechtse Heuvelrug voor wat betreft het onderwerp 'parkeren' en 'laden en lossen', en laten de overige regels uit die onderliggende ruimtelijke plannen ongewijzigd. Het Paraplubestemmingsplan geldt voor de hele gemeente. Er is geen kaartbeeld bij opgenomen.

Het project is niet in strijd met het paraplubestemmingsplan.

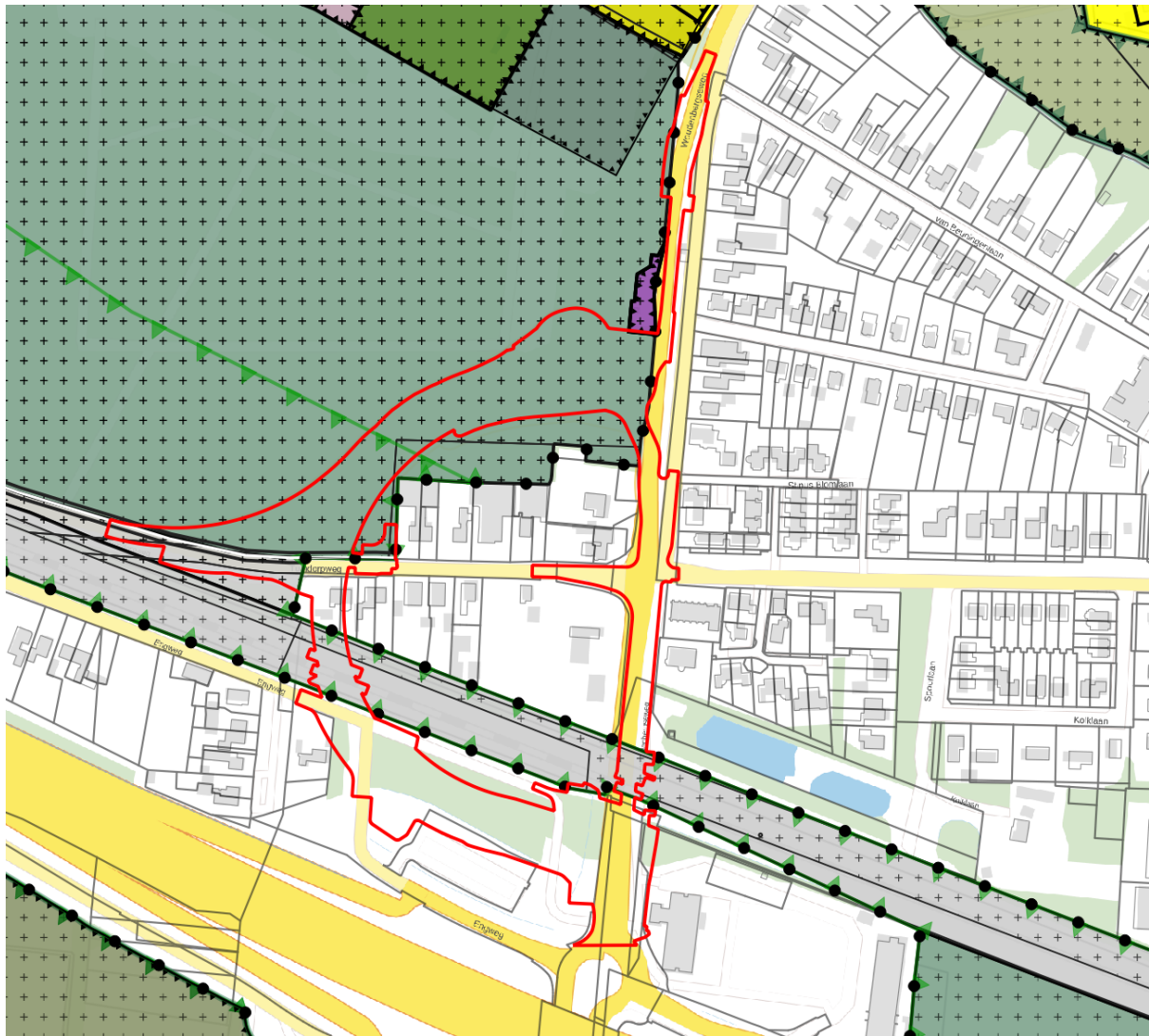
3. Bestemmingsplan Buitengebied Overberg, Maarn, Maarsbergen, Amerongen (2017)

Een groot deel van de gronden binnen het inpassingsplan die vallen onder het bestemmingsplan Buitengebied Overberg, Maarn, Maarsbergen, Amerongen hebben de bestemming 'Natuur'. Hier is geen nieuwe infrastructuur toegestaan. Een klein deel kent de bestemming 'Verkeer', ter hoogte van de Tuindorppweg.

De spoorweg heeft de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'. Deze bestemming staat naast railverkeer ook spoorwegover- en onderdoorgangen met wegen en fiets- en voetpaden toe. Deze zijn niet nader

"Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

aangeduid op de verbeelding. Nieuwe onderdoorgangen zijn zodoende in deze bestemming toegestaan.



Afbeelding 1.4: Bestemmingsplan Buitengebied Overberg, Maarn, Maarsbergen, Amerongen, de rode lijn is het plangebied.

4. Bestemmingsplan Verbreding A12 (2012)

Het plangebied van het inpassingsplan overlapt aan de zuidzijde het bestemmingsplan 'Verbreding A12'. Hier geldt een bestemming 'Verkeer-3 op de bestaande N226 en de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' voor het carpoolterrein, de Engweg en het fietspad. Het nieuwe tracé van de N226 loopt grotendeels over de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Hier zijn geen stroomwegen toegestaan, uitsluitend erftoegangswegen, langzaam-verkeersvoorzieningen, parkeervoorzieningen en overig verblijfsgebied.



Afbeelding 1.5: Bestemmingsplan Verbreding A12, de rode lijn is het plangebied.

1.6 Procedurele aspecten

Procedure Crisis- en herstelwet

Het project Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen betreft geen ontwikkeling die eerder is aangewezen in het kader van de Afdelingen 1, 2, 6 en 7 van de Crisis- en herstelwet (Chw). Wel wordt het inpassingsplan bij vaststelling aangemerkt als Chw-besluit. Dit heeft tot gevolg dat de beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen, het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend en dat het beroep na afloop van de beroepstermijn niet meer kan worden aangevuld.

1.7 Leeswijzer

Het inpassingsplan bestaat uit de verbeelding (plankaart) en de regels, welke worden vergezeld door deze toelichting. De toelichting dient als onderbouwing van het plan en kent geen rechtstreeks bindende werking. In de toelichting komen de elementen terug zoals vereist op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening.

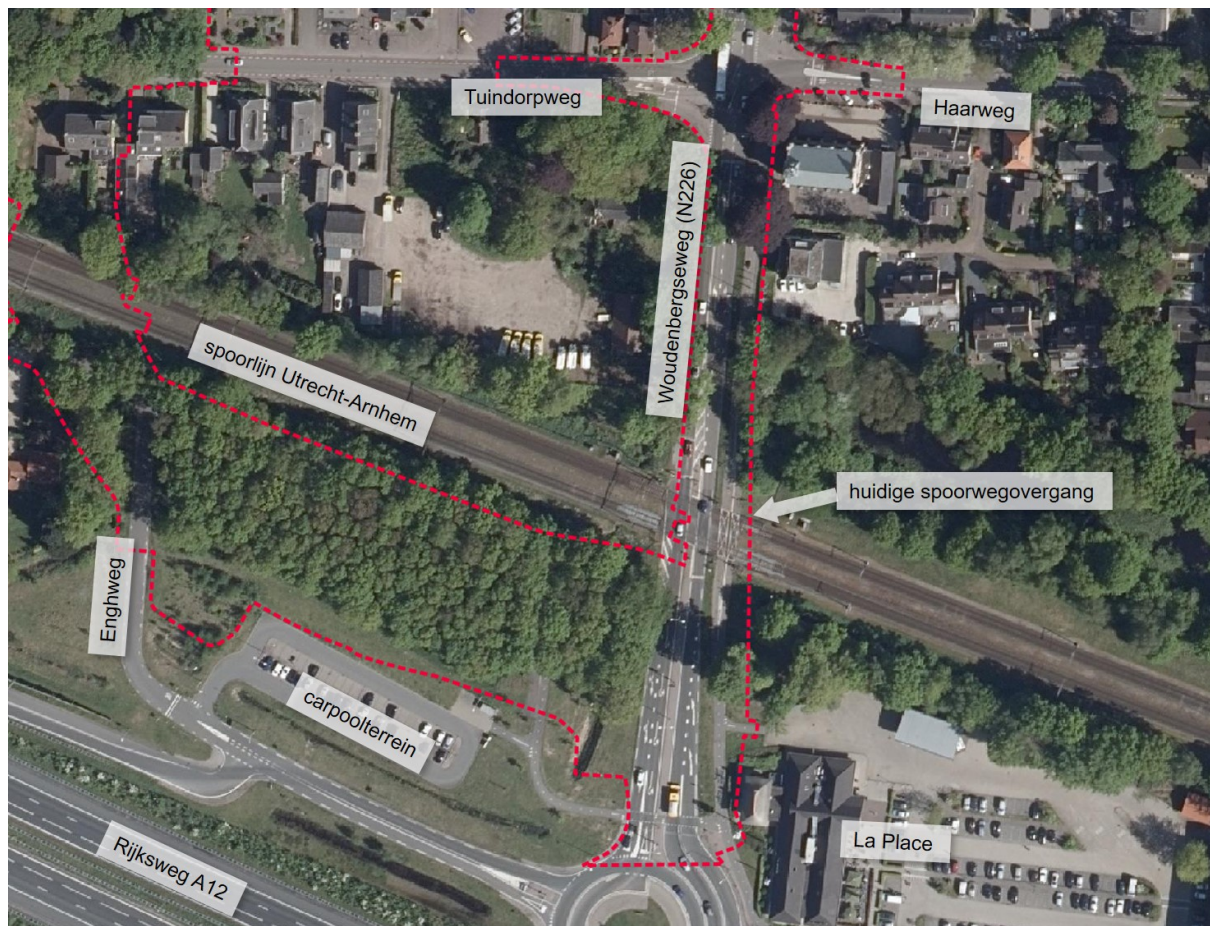
De toelichting is als volgt opgebouwd. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de bestaande situatie en in hoofdstuk 3 een beschrijving van het project. Vervolgens is in hoofdstuk 4 het relevante beleidskader van het Rijk, de provincie en de gemeente Utrechtse Heuvelrug uiteengezet. De toetsing aan de milieukundige aspecten zoals geluidhinder, luchtkwaliteit en de omgang met aanwezige waarden zoals ecologische en cultuurhistorische waarden, komt in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische opzet waarbij de verbeelding en planregels worden besproken. Tot slot volgt in hoofdstuk 7 een beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan, waarin ook

"Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

de resultaten van de inspraak en overleg en de beantwoording van de zienswijzen worden behandeld.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

Komende vanuit het zuiden vanaf de kluitrotonde bij de A12 kruist de Woudenbergseweg (N226) in de huidige situatie het spoor gelijkvloers en vervolgens de Tuindorpweg/Haarweg in Maarsbergen. Het verkeer op de N226 vanaf de Rijksweg A12 naar het noorden toe is de afgelopen jaren flink toegenomen. De prognoses voor het autoverkeer laten ook naar de toekomst toe een stijging zien. Ook is het treinverkeer de afgelopen jaren toegenomen, waardoor de spoorwegovergang steeds vaker gesloten is. Met het hoogfrequent treinverkeer (spoorboekloos rijden) zal dit nog vaker gebeuren. De belemmeringen worden zodoende steeds groter. Filevorming en opstopping rond een overweg zorgt tevens voor onveilige situaties.



Afbeelding 2.1: Huidige situatie spoorwegovergang N226 Woudenbergseweg in Maarsbergen, de rode lijn is het plangebied.

In de huidige situatie kruist de N226 het spoor ter hoogte van restaurant La Place. De gelijkvloerse kruising van de provinciale weg N226 met de spoorlijn (overweg) is de verbinding voor al het verkeer. Het oostelijk deel van de overweg bestaat uit een vrij liggend fietspad met eigen spoorbomen die het pad geheel afsluiten. Ten noorden van de overweg begint een voetpad dat met het fietspad meeloopt naar de kerk. Ten noorden van de overweg begint ook de bebouwde kom van Maarsbergen, waar 50 km/u de maximumsnelheid is.

Ten noorden van de spoorlijn kruist de N226, die ter plaatse Woudenbergseweg heet, de Haarweg/Tuindorpweg. Op dat kruispunt regelen verkeerslichten de doorstroming. Ten noorden van deze kruising takt aan de oostzijde van de Woudenbergseweg een parallelweg af die de percelen aan de oostzijde van de Woudenbergseweg ontsluit. De maximum snelheid op de parallelweg is 30 km/u.



Afbeelding 2.2: Dorpskerk Maarsbergen op hoek Woudenbergseweg N226 en Haarweg



afbeelding 2.3: aanzicht kruising spoorwegaanpak N226 kijkend richting noorden



Afbeelding 2.4: carpool parkeerplaats aan zuidzijde plangebied

Hoofdstuk 3 Het project

3.1 Toekomstige situatie

Met het inpassingsplan wordt realisatie van de voorkeursvariant 'Westvariant gesloten Tuindorpweg' planologisch mogelijk gemaakt. Na realisatie van de 'Westvariant met gesloten Tuindorpweg'² is de bestaande gelijkvloerse spoorovergang verdwenen en zijn er twee spooronderdoorgangen gerealiseerd, één voor gemotoriseerd verkeer met een doorrijhoogte van 4,6 meter en één voor het (brom-) fietsverkeer en voetgangers met een doorrijhoogte van 2,6 meter. De toe- en afritten van beide onderdoorgangen sluiten aan de zuidzijde aan op de bestaande kluifrotonde nabij de A12 en aan de noordzijde op een nieuw te realiseren rotonde die wordt aangesloten op de Woudenbergseweg ten zuiden van de tankstations.

De nieuwe spooronderdoorgang voor fietsers en voetgangers komt op de locatie van de huidige overweg. Vanaf deze onderdoorgang, richting de dorpskern van Maarsbergen, gaat de huidige Woudenbergseweg van de kluifrotonde tot aan de kruising met de Tuindorpweg/Haarweg over in een fietspad. Langzaam verkeer van oost naar west kan via een brug richting Engweg blijven rijden.

De spooronderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer ligt ten westen van de dorpskern en wordt bereikt via de nieuwe N226 die start net ten noorden van de kluifrotonde bij de A12. Ter hoogte van de Engweg zal de N226 onder het spoor doorgaan. De N226 maakt vanaf het spoor een bocht in westelijke richting en sluit aan op een nieuw aan te leggen rotonde, ten zuiden van de bestaande tankstations. De omgelegde N226 krijgt totaal 3 rijstroken, waarvan 2 rijstroken vanaf de kluifrotonde richting het noorden en 1 rijstrook vanaf de nieuwe noordelijke rotonde richting de A12. De toegestane maximumsnelheid in de spooronderdoorgang is 60 km/u.

Via de noordelijke rotonde zal het verkeer richting Maarn afgewikkeld worden middels de nieuw aan te leggen Bosweg. De toegestane maximumsnelheid op de nieuwe Bosweg is 60 km/u.

Op het oude tracé van de Woudenbergseweg, welke aan de noordzijde begrensd wordt door de nieuw te realiseren rotonde, en aan de zuidzijde wordt begrensd door de onderdoorgang voor langzaam verkeer geldt binnen de bebouwde kom een toegestane maximumsnelheid van 30 km/u.

Na realisatie van dit project bereikt men met de auto, komend vanaf het zuiden (A12) de kern van het dorp Maarsbergen via de nieuwe noordelijke rotonde.

De Tuindorpweg wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Het langzaam verkeer kan wel over de Tuindorpweg richting het westen rijden omdat er een nieuwe brug over de nieuwe N226 wordt gerealiseerd.

De Engweg wordt aangepast ter hoogte van Engweg 1 ten behoeve van de bereikbaarheid van de aanliggende woningen en bedrijven. Om dit project te kunnen realiseren, zijn enkele woonhuizen aangekocht door de provincie: Engweg 1, Tuindorpweg 5c en Tuindorpweg 5d. Beide laatste huizen zijn in oktober 2019 gesloopt. De bebouwing op perceel Engweg 1 blijft behouden, maar het perceel wordt vanwege de bouw van de onderdoorgang kleiner.

Voor het (brom)fietsverkeer en voetgangers vanaf de kluifrotonde richting de Engweg worden twee fietsbruggen aangelegd: één over de N226 en één over de spooronderdoorgang voor fietsers.

De nieuwe N226 en met name de Bosweg lopen gedeeltelijk over het Landgoed Anderstein. De benodigde gronden zullen daartoe verworven worden. De natuur die hiermee verdwijnt zal volledig gecompenseerd worden (zie paragraaf 3.2).

De huidige overweg zal worden opgeheven.

De inrichting van het plangebied wordt nader uitgewerkt in een nog op te stellen esthetisch programma van eisen, gebaseerd op de bovenwettelijke maatregelen die zijn gehonoreerd op basis van het tweede advies van het Q-team en achterliggend Ruimtelijk Kader³ dat in overleg met de omgeving is opgesteld en de reactie op dat advies van de Stuurgroep Spooronderdoorgang Maarsbergen⁴.

"Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

3.2 Compensatie verlies natuurlijke waarden en houtopstanden

Vanwege de realisatie van het project zal op verschillende plekken bos moeten wijken. Vanwege de aantasting van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en vanwege het verlies aan bosareaal (houtopstanden) moet op andere locaties bos gecompenseerd worden. Er is ca. 33 ha grond aangekocht ten behoeve van de vereiste NNN- en bomencompensatie voor het project Maarsbergen en voor de geplande realisatie van het ecoduct N226 in Leersum. Het gaat om gronden die grenzen aan de landgoederen Kombos en Maarsbergen (Valkenheide). De precieze inrichting van de gronden voor de compensatie is nog gaande.

Ook is tussen Landgoed Anderstein en provincie Utrecht een overeenkomst gesloten om natuurcompensatie op gronden van landgoed Anderstein te laten plaatsvinden. Hiermee zijn kwalitatieve afspraken gemaakt tussen Landgoed Anderstein en provincie Utrecht dat op een drietal percelen van Landgoed Anderstein NNN zal worden gecompenseerd. Omdat onvoldoende compensatie mogelijk is bij Landgoed Anderstein, zal een deel van de compensatieopgave op Valkenheide plaatsvinden. Beide compensatielocaties, Valkenheide en Anderstein, zijn daarom in het inpassingsplan opgenomen.

Er zijn keuzes gemaakt voor de in te zetten percelen voor de compensatie-opgave voor het project Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen. De beschikbare compensatiegronden die niet voor het project 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' nodig zijn, worden wel in dit inpassingsplan meegenomen zodat deze kunnen dienen als compensatie voor overige provinciale projecten. In paragraaf 5.3 wordt ingegaan op de effecten op de natuur en de houtopstanden.

3.3 Bovenwettelijke maatregelen

Provinciale Staten hebben een budget beschikbaar gesteld van 2,8 miljoen voor bovenwettelijke maatregelen. Het Q-team heeft samen met inwoners, belangenbehartigers en maatschappelijke partijen hieraan invulling gegeven in een intensief participatieproces en dat heeft geresulteerd in een Ruimtelijk Kader. Het Q-team heeft advies uitgebracht de ideeën en voorstellen uit het Ruimtelijk Kader over te nemen. De stuurgroep heeft besloten ca. 95% hiervan over te nemen. Deze maatregelen kunnen, zoals het zich nu laat aanzien, gedekt worden uit de 2,8 miljoen.

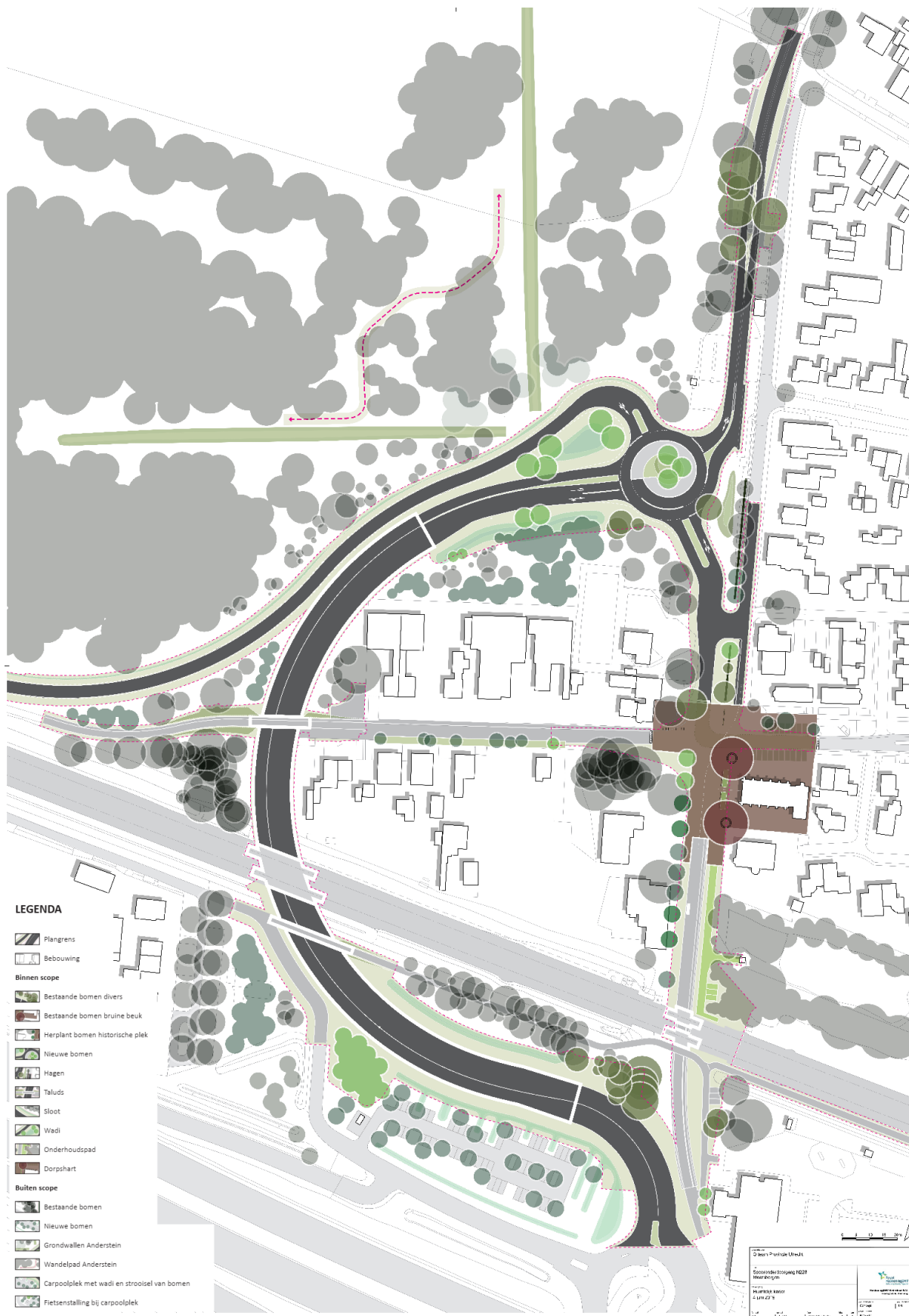
Twee voorstellen zijn niet gehonoreerd:

- De inrichting van het dorpshart van Maarsbergen, want dit valt buiten de scope van het project en viel buiten de opdracht van het Q-team. De gemeente Utrechtse Heuvelrug gaat zelf een dorpsvisie voor Maarsbergen opstellen.
- De overkluizing bij de Engweg. Royal HaskoningDHV heeft geconcludeerd dat de overkluizing zoals het Q-team heeft voorgesteld niet maakbaar is. Ook is een overkluizing op basis van de onderzoeksresultaten niet nodig. Zeker niet wanneer de wanden van de onderdoorgang bekleed worden met geluidsabsorberend materiaal. Bovendien is het budget van 2,8 miljoen niet toereikend om een wel maakbare overkluizing te realiseren.

3.4 Visualisaties

Hieronder zijn enkele impressies van de nieuwe situatie weergegeven. De toekomstige situatie kan afwijken van deze impressies.

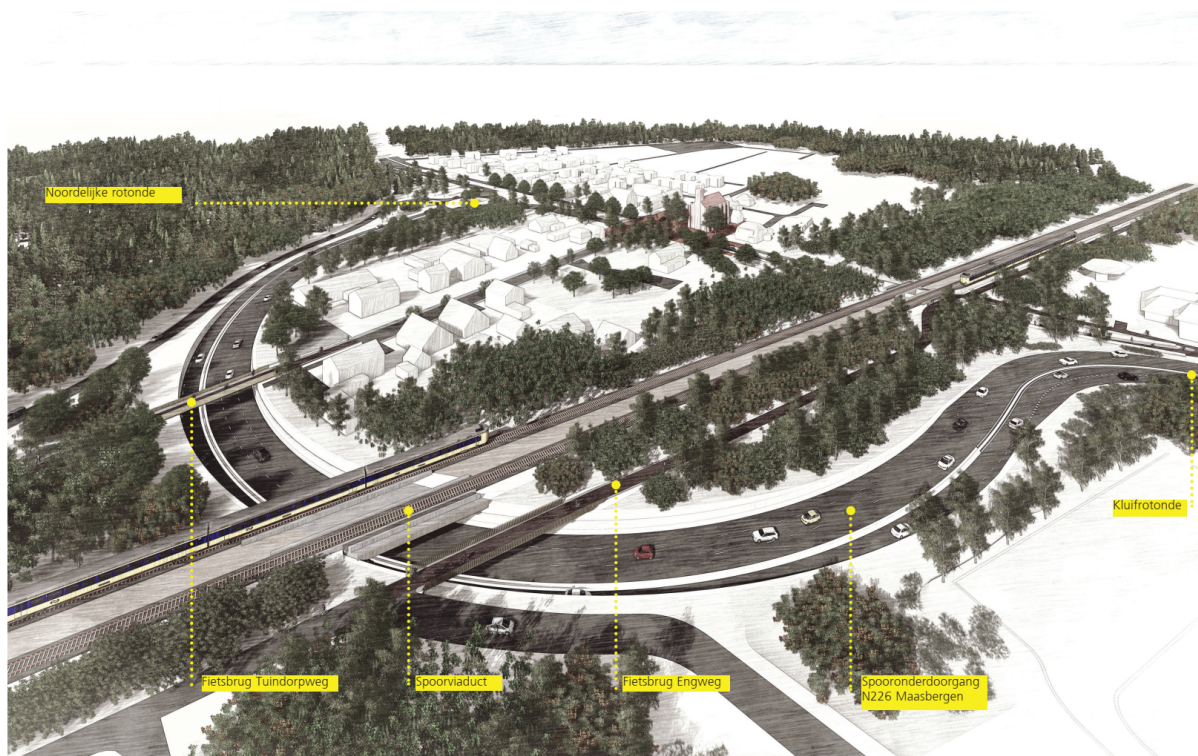
NB: De situatietekeningen in dit Inpassingsplan worden Voorlopig Ontwerp (VO) genoemd. Na aanbesteding van het werk maakt de opdrachtnemer op basis van de contracteisen eerst een Definitief Ontwerp (DO) en later een UitvoeringsOntwerp (UO).



Abbeelding 3.1: concept situatietekening (4 juni 2019)

"Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

Spooronderdoorgang N226



Afbeelding 3.2: overzicht onderdelen van het project (bron: concept Ruimtelijk Kader 4 juni 2019)

3.5 Duurzaamheid

Duurzaamheid is bij de realisatie van dit project een belangrijk aandachtspunt. Provincie Utrecht, ProRail en de gemeente Utrechtse Heuvelrug hanteren de Aanpak Duurzaam GWW. De Aanpak Duurzaam GWW heeft als ambitie om duurzaamheid in 2020 een integraal onderdeel te laten zijn van spoor-, grond-, water- en wegenbouwprojecten.

De aanpak Duurzaam GWW draait om het doorlopen van zes stappen in opeenvolgende fases van het project:

1. Analyse van de vraag en ambities
2. Onderzoeken van kansen
3. Vastleggen ambities en kansen
4. Vertaalslag naar specificaties en ontwerp
5. Afweging en toetsen duurzaamheid
6. Verantwoording duurzaamheid

Op dit moment zijn de uitkomsten van stappen 1 t/m 3 beschikbaar. In interactieve werksessies met stakeholders van de provincie Utrecht, gemeente Utrechtse Heuvelrug en ProRail is een lijst opgesteld met mogelijke maatregelen ter verduurzaming van het project. Vervolgens zijn van alle mogelijke maatregelen de meest kansrijke maatregelen aangewezen. Dat zijn:

- Plaatsen van oplaadpalen voor e-bikes bij de te verplaatsen bushaltes
- Realiseren van een vorstvrije onderdoorgang
- Opwekken van hernieuwbare energie door toepassen van zonnepanelen
- Bevorderen van de biodiversiteit
- Toepassen natuurvriendelijke verlichting van de weg
- Toepassen beplanting voor afvangen fijnstof en het verbeteren van de luchtkwaliteit
- Toepassen innovatieve oplossingen om geluidshinder te verminderen

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 plaats in het kader van het Esthetisch programma van eisen.

"Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

Behalve de kansrijke maatregelen zijn in het proces om tot duurzame oplossingen te komen de volgende opties genoemd die in het aanbestedingstraject kunnen worden ingezet om de duurzaamheid in de aanbesteding en de uitvoering te vergroten:

- Bewuste Bouwers
- Functioneel specificeren
- Toepassen DuboCalc
- Respecteren zondagsrust
- Ruimte voor initiatieven omgeving
- Samenwerking met lokale organisaties
- Voorlichting op scholen
- Verkeersinformatie tijdens realisatie

Sommige van deze opties zijn inmiddels vaste praktijk in aanbestedingen in de GWW-sector. Ook van deze opties wordt op een later moment besloten welke gekozen worden.

Hoofdstuk 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op dertien nationale belangen. Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk richt zich op een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (Nationaal belang 5). In de SVIR is beschreven in welke infrastructuurprojecten het Rijk wil investeren. De N226 valt niet onder het hoofdnet op nationaal niveau.

De andere nationale belangen richten zich op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water-)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen inzake (inter-)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Het beleid van het Rijk is al lange tijd gericht op het opheffen van gelijkvloerse kruisingen in het spoortracé tussen Utrecht en Arnhem. In december 2005 is daartoe tussen de regio, waaronder de provincie Utrecht, de gemeente Utrechtse Heuvelrug en het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat een overeenkomst gesloten om te komen tot een drietal ongelijkvloerse spookruisingen. Eén van die drie ongelijkvloerse spookruisingen is de spookruising in de provinciale weg N226 bij Maarsbergen.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In de SVIR heeft de Rijksoverheid de nationale belangen omschreven waarvoor het Rijk zelf verantwoordelijkheid draagt. De juridische borging van de nationale belangen vindt plaats in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Barro zijn onder andere de regelingen met betrekking tot de Ecologische Hoofdstructuur (tegenwoordig Natuurnetwerk Nederland), Rijksbufferzones, Nationale Landschappen, de Waddenzee en militaire terreinen opgenomen. Een aantal regelingen is 'getrapt' vastgelegd. Dit wil zeggen dat de provincies en gemeenten verplicht zijn dit beleid nader uit te werken. Dit betreft bijvoorbeeld het Natuurnetwerk Nederland (hierna NNN).

4.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen. Zo is in artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' verankerd. Deze ladder is gericht op vraaggericht programmeren en het zorgvuldig benutten van ruimte. De ladder bevat drie treden waarmee ruimtelijke besluiten met betrekking tot nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten worden gemotiveerd. De aanleg of aanpassing van een weg is geen nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit betekent dat de ladder uit het Bro niet op dit inpassingsplan van toepassing is.

4.1.4 Conclusie rijksbeleid

De nationale belangen uit de SVIR en het Barro zijn niet rechtstreeks van betekenis voor het inpassingsplan. Dit houdt in dat de betekenis van de SVIR en het Barro voor het plan zodoende beperkt is. Het relevante beleidskader wordt gevormd door het provinciaal en gemeentelijk beleid. Wel wordt met dit plan invulling gegeven aan de wens van het Rijk de spookruising in Maarsbergen ongelijkvloers te maken. Het plan is in overeenstemming met het rijksbeleid.

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is op dit inpassingsplan niet van toepassing.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (Herijking 2016)

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) beschrijft de provincie haar ruimtelijke visie op de toekomst. De PRS is in 2013 vastgesteld door Provinciale Staten en wordt elke vier jaar opnieuw bekeken en eventueel aangepast (herijken). In de PRS is aangegeven welke provinciale belangen er zijn, welk beleid hierbij hoort en hoe de provincie uitvoering geeft aan dit beleid. Uitvoering van het beleid wordt deels gegeven via de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV).

De PRS is opgesteld om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie om in te wonen, werken en recreëren. De met vele regiopartijen opgestelde Strategie Utrecht 2040 vormt daarvoor het uitgangspunt. De doelen uit Strategie Utrecht 2040 vragen om een integrale aanpak met vier pijlers:

- een duurzame leefomgeving
- beschermen kwaliteiten
- vitale dorpen en steden;
- landelijk gebied met kwaliteit.

De pijlers 'duurzame leefomgeving' en 'beschermen kwaliteiten' leggen de basis waarbinnen de ontwikkelingen in de 'vitale dorpen en steden' en het 'dynamisch landelijk gebied' plaats kunnen vinden. Van de PRS zijn met name de onderwerpen 'verkeer en vervoer', en de te beschermen kwaliteiten 'cultuurhistorie', 'landschap', 'natuur' en 'drinkwaterwinning' relevant voor het inpassingsplan. Wat dit betekent voor het onderhavige inpassingsplan is beschreven in de paragrafen 4.2.1.1 en 4.2.1.2.

4.2.1.1 Beleid bereikbaarheid

De provincie wil de infrastructuur en de ruimtelijke ontwikkeling op elkaar afstemmen. Bij eventuele aanpassingen van infrastructuur wil de provincie naast het verbeteren van de bereikbaarheid, rekening houden met het benutten van kansen voor versterking van de kwaliteiten van de landschappen, stad-landverbindingen, kwaliteit leefomgeving en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Daarvoor is een voldoende robuust netwerk essentieel. Mede daarom zijn de afgelopen jaren een aantal planstudies en verkenningen gestart ter verbetering van de hoofdinfrastructuur en de regionale bereikbaarheid van Utrecht. Deze maken onderdeel uit van het bereikbaarheidspakket VERDER.

Inpassing van nieuwe infrastructuur vraagt, vanwege de grote druk op het ruimtegebruik, om zorgvuldige besluitvorming. Hierbij spelen naast bereikbaarheidsafwegingen ook veiligheids-, leefbaarheids- en landschappelijke aspecten een rol. Een duurzame leefomgeving is een gezonde leefomgeving. De provincie streeft er naar dat iedereen in de provincie Utrecht in een gezonde leefomgeving woont, werkt en recreëert.

Met het oog op behoud en ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit (toekomstwaarde, belevingswaarde en gebruikswaarde) in kernrandzones en in het landelijk gebied streeft de provincie op het gebied van verkeer en wegen de volgende doelstellingen na:

- robuuste inrichting met een stevige en stabiele structuur die bestand is tegen de "waan van de dag";
- ruimte voor flexibele, in de tijd aanpasbare inrichting en functies;
- aantrekkelijk ingepast wegnnet dat door langzaam verkeer veilig gepasseerd kan worden;
- goed, uitnodigend en veilig bereikbaar en toegankelijk vanuit het nabijgelegen stedelijk gebied, zowel voor langzaam als gemotoriseerd vervoer.

Betekenis voor het inpassingsplan

Het project 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' draagt bij aan de doelstellingen die de provincie heeft vastgelegd in de PRS. De te faciliteren maatregelen leiden tot een betere doorstroming van de N226 en zullen de situatie veiliger maken bij de spookruising.

4.2.1.2 Landschap, cultuurhistorie en natuur

De kwaliteiten die de gehele provincie raken betreffen onder meer het landschap, de cultuurhistorie en de natuur. Bescherming van deze kwaliteiten is noodzakelijk, want ze zijn kwetsbaar en onvervangbaar.

De aantrekkelijkheid van het landschap wordt in belangrijke mate bepaald door de kernkwaliteiten. Bij

elke ontwikkeling die voorgenomen wordt en die invloed heeft of kan hebben op het landschap, vormen de kernkwaliteiten een uitgangspunt. Hiermee werkt de provincie aan behoud van de kernkwaliteiten.

De kwaliteiten van het landschap sluiten vaak aan bij de cultuurhistorie van het landschap. De provincie wil de cultuurhistorische kwaliteiten van vooral de landgoederen en buitenplaatsen, het militaire erfgoed en het agrarisch cultuurlandschap behouden en beleefbaar maken.

Natuur vormt een belangrijke basis voor een aantrekkelijk, kwalitatief hoogwaardig landelijk gebied. De provincie spant zich in voor het in stand houden en waar mogelijk vergroten van de biodiversiteit. Dit doet ze door middel van gebiedsbescherming via het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en de Natura 2000-gebieden en door aan te geven waar nieuwe natuur mogelijk is middels de Groene Contour.

Betekenis voor het inpassingsplan

Het plangebied ligt in het landschap Utrechtse Heuvelrug en op de overgang naar de Gelderse Vallei. Dit betekent dat een toetsing nodig is op de effecten op de landschappelijke waarden en kernkwaliteiten van dit landschap. In paragraaf 4.2.2.3 Landschap zijn de voorwaarden van de PRV benoemd en in paragraaf 5.2 Landschappelijke en cultuurhistorische waarden is ingegaan op hoe in het inpassingsplan met de regels rekening is gehouden.

Voor het project zijn gronden nodig die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland. Daarnaast moet een aanzienlijk aantal bomen worden gekapt. Op grond van het provinciaal beleid dient het verlies aan natuurlijke waarden te worden gecompenseerd. In paragraaf 4.2.2.5 Natuur Netwerk Nederland zijn de voorwaarden van de PRV benoemd en in paragraaf 5.3 Ecologie is ingegaan op hoe in het inpassingsplan met de regels rekening is gehouden.

4.2.1.3 Drinkwaterbescherming

Het bodem- en watersysteem vormt een belangrijke basis voor het duurzaam functioneren van het landelijk en stedelijk gebied. Dit systeem is kwetsbaar voor overstromingen, wateroverlast en watertekort. Het plangebied ligt in een 'beschermingszone drinkwaterwinning'. Schoon grondwater en oppervlaktewater is essentieel voor een duurzame drinkwatervoorziening. De provincie beschermt daarom de gebieden rond de drinkwaterwinningen tegen verslechtering van de kwaliteit van de bronnen. Uitgangspunt voor het beleid is dat bestemmingen in deze gebieden harmoniëren met het waterwinbelang en dat ze het waterwinbelang niet schaden.

Betekenis voor het inpassingsplan

In paragraaf 4.2.2.4 Beschermingszone drinkwaterwinning zijn de voorwaarden van de PRV benoemd en in paragraaf 5.4 Waterhuishouding is ingegaan op hoe in het inpassingsplan met de regels rekening is gehouden.

4.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 - 2028 (Herijking 2016)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. Uiteraard worden deze regels ook bij het vaststellen van dit inpassingsplan in acht genomen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen in concrete ruimtelijke plannen of -besluiten.

Voor dit inpassingsplan relevante artikelen uit de PRV zijn:

- Artikel 1.6 Mobiliteitstoets
- Artikel 1.7 Cultuurhistorische hoofdstructuur
- Artikel 1.8 Landschap
- Artikel 1.11 Beschermingszone drinkwaterwinning
- Artikel 2.4 Natuur Netwerk Nederland

Hierna zijn de artikelen beschreven.

4.2.2.1 Mobiliteitstoets

In de PRV zijn in artikel 1.6. de regels ten aanzien van de mobiliteitstoets opgenomen.

Artikel 1.6 Mobiliteitstoets

1. De toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, bevat een beschrijving van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben, een beschrijving van de wijze waarop het plangebied wordt ontsloten voor de verschillende vervoerswijzen en een analyse of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het omliggende verkeers- en vervoersnetwerk voor de diverse vervoerwijzen kunnen ontstaan.

2. Indien uit de in het eerste lid bedoelde analyse blijkt dat er mogelijk sprake is van knelpunten op het omliggende verkeers- en vervoersnetwerk, wordt een mobiliteitstoets zoals beschreven in bijlage Mobiliteitstoets uitgevoerd. Binnen deze mobiliteitstoets worden mogelijke oplossingen voor de geconstateerde knelpunten uitgewerkt, waarbij ook realisatie en financiering van deze maatregelen aan bod komen.

Betekenis voor het inpassingsplan

Dit inpassingsplan voorziet in een verkeerskundige ruimtelijke ontwikkeling. Deze ontwikkeling is bedoeld ter verhoging van de verkeersveiligheid en de bevordering van de verkeersdoorstroming. Het plan voorziet dus in de oplossing van enkele bestaande knelpunten. De reconstructie genereert op zichzelf beschouwd geen toe- of afname van het aantal verplaatsingen ten opzichte van de huidige (autonome) situatie. Er is voor het inpassingsplan geen mobiliteitstoets nodig.

4.2.2.2 Cultuurhistorische hoofdstructuur

In de PRV zijn in artikel 1.7. de regels ten aanzien van de cultuurhistorische hoofdstructuur opgenomen.

Artikel 1.7 Cultuurhistorische hoofdstructuur

[lid 1 is niet relevant]

2. Een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als 'Cultuurhistorische hoofdstructuur' bevat bestemmingen en regels ter bescherming van de waarden van de Cultuurhistorische hoofdstructuur, zoals genoemd in de Bijlage Cultuurhistorie.

3. Een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als 'Cultuurhistorische hoofdstructuur' bevat geen nieuwe bestemmingen en regels die leiden tot een onevenredige aantasting van in het plangebied voorkomende waarden van de Cultuurhistorische hoofdstructuur, zoals genoemd in de Bijlage Cultuurhistorie.

[lid 4 is niet relevant]

[lid 5 is niet relevant]

6. De toelichting op een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als 'Cultuurhistorische hoofdstructuur' bevat een onderbouwing waaruit blijkt dat aan de genoemde voorwaarden is voldaan, een beschrijving van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en het door de gemeente te voeren beleid ter zake en van de wijze waarop met de bescherming van deze waarden is omgegaan. Bij de beschrijving van de verschillende waarden wordt gebruik gemaakt van de bijlage Cultuurhistorie.

Betekenis voor het inpassingsplan

Het plangebied valt deels binnen de aanduiding 'Archeologie'. Ook valt het plangebied in de aanduiding 'Historische buitenplaatszone'. Voor dit inpassingsplan is onderzoek uitgevoerd naar de effecten op eventuele archeologische waarden en is onderzoek uitgevoerd naar de cultuurhistorische waarden. In de paragrafen 5.1 (archeologie) en 5.2 (cultuurhistorie) van deze toelichting zijn de eventuele effecten op cultuurhistorische en archeologische waarden en de hiervoor uitgevoerde onderzoeken beschreven.

4.2.2.3 Landschap

In de PRV zijn in artikel 1.8 de regels ten aanzien van het landschap opgenomen.

Artikel 1.8 Landschap

[lid 1 is niet relevant]

2. Een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als 'landschap' bevat bestemmingen en regels ter bescherming van de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten, zoals genoemd in de Bijlage Kernkwaliteiten landschap [bijlage bij de PRV].

3. Een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als 'landschap' bevat geen nieuwe bestemmingen en regels die leiden tot een onevenredige aantasting van de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten, zoals genoemd in de Bijlage Kernkwaliteiten land-schap.

4. De toelichting op een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als 'landschap' bevat een beschrijving van de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten en de wijze waarop met de bescherming van de kernkwaliteiten is omgegaan.

Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen - Utrechtse Heuvelrug

Het inpassingsplan ligt op de overgang van het landschap Utrechtse Heuvelrug naar de Gelderse Vallei. De provincie Utrecht heeft in de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen een uitgebreide beschrijving opgenomen van de kernkwaliteiten en handvatten gegeven hoe met de kwaliteiten dient om te worden gegaan. Hieronder zijn de voorwaarden van de PRV benoemd voor het landschap Utrechtse Heuvelrug.

De op grond van de Verordening te behouden kernkwaliteiten van de Utrechtse Heuvelrug betreffen:

1. de robuuste eenheid;
2. de reliëfbeleving;
3. de extreme historische gelaagdheid.



1. ROBUUSTE EENHEID

De Utrechtse Heuvelrug is het op een na grootste bosgebied van Nederland, robuust en aaneengesloten. De afwisseling van bos met open heidevelden, stuifzanden, landgoederen met lanen en kleine akkercomplexen zorgt voor een intiem landschap met grote mogelijkheden voor recreatie.

2. RELIEF BELEVING

De Heuvelrug kent een rijke variatie in reliëfvormen. Van grote hoogteverschillen op korte afstand tot uitgebreid microreliëf. Het reliëf zorgt voor vergezichten en oriëntatiepunten, in het gebied en in de wijde omgeving. Tevens uit het reliëf zich in het landgebruik.

3. EXTREME HISTORISCHE GELAAGDHEID

Het gebied kent een rijke historie met grote veranderingen door de tijd heen. Als een van de oudste bewoonde gebieden van de provincie herbergt het gebied een schat aan cultuurhistorie, met een rijke agrarische en militaire geschiedenis en vele landgoederen, buitenplaatsen, gezondheidsinstellingen en recreatieve functies. Steeds weer zijn er sporen gewist en nieuwe bijgekomen.

De drie kernkwaliteiten hebben in de verschillende deelgebieden van Utrechtse Heuvelrug verschillende accenten. Bij ontwikkelingen in het landschap van de Utrechtse Heuvelrug moet aandacht worden besteed aan het in stand houden van het reliëf en voor het in stand houden van het samenhangend boscomplex. Vanwege het reliëf en de overige kwaliteiten van de Heuvelrug wil de provincie Utrecht in dit gebied geen grootschalige ontgrondingen. Kleinschalige ontgrondingen voor natuurontwikkeling of recreatieve ontwikkeling zijn wel mogelijk, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteiten.

In de Kwaliteitsgids Utrechtse Heuvelrug is een uitgebreide analyse van de kernkwaliteiten van het landschap van de Utrechtse Heuvelrug beschreven. Binnen de Utrechtse Heuvelrug worden vijf deelgebieden onderscheiden. Maarsbergen en daarmee het plangebied liggen binnen twee van deze deelgebieden: Beboste toppen, ten zuiden en Achterflank ten noorden van de rijksweg A12

Betekenis voor het inpassingsplan

Voor het inpassingsplan is onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de landschappelijke waarden. In paragraaf 5.2 van deze toelichting is het resultaat beschreven.

4.2.2.4 Beschermingszone drinkwaterwinning

In de PRV zijn in artikel 1.11 de regels opgenomen die gelden binnen de beschermingszone drinkwaterwinning.

[lid 1 is niet relevant]

2. Een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als 'beschermingszone drinkwaterwinning' bevat bestemmingen en regels die het waterwinbelang beschermen indien nieuwe functies een verontreinigingsrisico vormen voor het grond- en oppervlaktewater.

3. De toelichting op een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als 'beschermingszone drinkwaterwinning' bevat een beschrijving van het door de gemeente te voeren beleid ter zake en de wijze waarop met het waterwinbelang rekening is gehouden.

Voor het inpassingsplan is waterhuishoudkundig onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de waterhuishouding. In paragraaf 5.4 van deze toelichting is hier nader op ingegaan.

4.2.2.5 Natuur Netwerk Nederland

In de PRV zijn in artikel 2.4 de regels ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland opgenomen.

Artikel 2.4 Natuur Netwerk Nederland

[lid 1 is niet relevant]

2. Een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als 'Natuur Netwerk Nederland' bevat bestemmingen en regels die de wezenlijke kenmerken en waarden beschermen en in stand houden. Onder wezenlijke kenmerken en waarden worden zowel actuele als potentiële waarden verstaan.

3. Een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als 'Natuur Netwerk Nederland' bevat geen nieuwe bestemmingen en regels die ruimtelijke ontwikkelingen toestaan, die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen die gebieden, tenzij:

a. er sprake is van een groot openbaar belang en er geen reële andere mogelijkheden zijn, of de ruimtelijke ontwikkelingen nieuwe bebouwing of terreinverharding binnen omheinde militaire terreinen mogelijk maken, en

b. negatieve effecten voor de natuur worden zoveel mogelijk beperkt door mitigerende maatregelen en de overblijvende negatieve effecten worden gecompenseerd door inrichting van nieuwe natuur elders, met dien verstande dat:

1 ° de compensatie minimaal gelijkwaardig is aan het verlies aan waarden en

kenmerken, en

2 ° de compensatie plaatsvindt in aansluiting op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), of binnen de groene contour, of binnen het NNN op een locatie waar nog nieuwe natuur moet worden ontwikkeld en dit leidt tot versnelling van realisatie van het NNN, en

3 ° de realisatie van de compensatie, het beheer en de instandhouding daarvan zijn verzekerd op het moment van vaststelling van het ruimtelijk besluit, waarin de aantastende ruimtelijke ingreep mogelijk wordt gemaakt.

4. De toelichting op een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als 'Natuur Netwerk Nederland' bevat een ruimtelijke onderbouwing waaruit blijkt dat aan de genoemde voorwaarden is voldaan en bevat een beschrijving van de in het plangebied voorkomende wezenlijke kenmerken en waarden.

Betekenis voor het inpassingsplan

Als gevolg van de uitvoering van dit plan worden gronden die zijn aangewezen als Natuurnetwerk Nederland aangetast. In het NNN geldt het 'nee, tenzij'-regime. Als uit een toetsing blijkt dat een plan of project leidt tot significante aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken van een gebied, dan mag de voorgenomen ontwikkeling niet doorgaan, tenzij deze voldoet aan enkele randvoorwaarden. Eén van de randvoorwaarde is dat de ontwikkeling een reden van groot openbaar belang dient. Daarnaast mogen er geen reële alternatieven zijn én de negatieve effecten moeten zoveel mogelijk beperkt worden. Eventuele overblijvende effecten dienen gecompenseerd te worden door realisatie van nieuwe natuur. Aan deze compensatie zijn nadere eisen gesteld.

Voor het inpassingsplan is onderzoek uitgevoerd naar de effecten op het NNN. In paragraaf 5.3.2.2 van deze toelichting is het resultaat beschreven.

4.2.3 Natuurvisie / Verordening natuur en landschap

Natuurvisie provincie Utrecht, een plus op Natuurbeleid 2.0

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (hierna Wnb) in werking getreden. De Wnb vervangt de Flora- en faunawet, Boswet en Natuurbeschermingswet 1998. Natuur wordt daarmee een provinciale kerntaak: de provincies zijn niet langer alleen verantwoordelijk voor de uitvoering van het natuurbeleid, maar hebben nu de bevoegdheid zelf de regie te voeren en binnen de kaders die het Rijk via de Wnb stelt strategische keuzes te maken. Deze keuzes dient de provincie te verankeren in een Natuurvisie.

De provincie Utrecht heeft daarom op 12 december 2016 de 'Natuurvisie provincie Utrecht, een plus op Natuurbeleid 2.0' vastgesteld. Het uitgangspunt voor de natuurvisie is het streven naar een robuust netwerk van voldoende schaal en veerkracht, met aaneengesloten gebieden die van hoge kwaliteit zijn en tegen een stootje kunnen. Het NNN vormt de basis hiervan. Ook is in het kader van de natuurvisie de Utrechtse biodiversiteit in beeld gebracht en is een lijst van Utrechtse aandachtsoorten opgesteld. De Utrechtse aandachtsoorten komen voor in leefgebieden in het NNN en buiten het NNN. Deze leefgebieden zijn natuurparels genoemd.

Verordening natuur en landschap

Naast de Natuurvisie is het Beleidskader Wet Natuurbescherming opgesteld, met daarin de Verordening Natuur en Landschap (Vnl) en de Beleidsregels Natuur en Landschap (Bnl). Dit beleidskader omvat onder andere de provinciale uitwerking van de gebods- en verbodsbepalingen uit de Wnb en zal de basis vormen voor vergunningverlening. In de Vnl staan eisen en regels voor de bescherming van gebieden, soorten en bomen en bossen (houtopstanden). De regels voor de uitvoering zijn opgenomen in de Bnl.

Betekenis voor het inpassingsplan

Het onderhavige plan ligt deels in het 'indicatief toepassingsgebied houtopstanden' (Hoofdstuk 4 van de Vnl). In de Vnl en de Bnl is het beleid vastgelegd voor het opleggen van het kapverbod in het geval van

"Sporonderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

bijvoorbeeld oude boskernen, ontheffingen herinplantplicht en sturing op herinplant op andere grond via de natuur- en boscompensatiebank. Het plangebied ligt niet in een 'oude boskern' of 'oude bosgroeiplaats'.

Ook ligt het plan in het 'toepassingsgebied bescherming landschappelijke, natuurwetenschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden' (Hoofdstuk 5 van de Vnl). Met dit artikel is het gebied aangeduid waar de regels ten aanzien van de bescherming van landschappelijke, natuurwetenschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden van toepassing is.

De effecten op het NNN en op beschermde soorten, de effecten op de landschappelijke, natuurwetenschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden, alsmede de effecten op houtopstanden zijn in het kader van het inpassingsplan onderzocht. In de paragrafen 5.1 (archeologie), 5.2 (cultuurhistorie) en 5.3 (ecologie) van deze toelichting is het resultaat van de toetsing beschreven.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Structuurvisie 2030 'Groen dus vitaal' (2010)

De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft haar ruimtelijke visie op de langere termijn beschreven in de Structuurvisie 2030. Het motto van de Structuurvisie 2030 is 'Groen dus Vitaal'. Aan de ene kant zijn natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie, samen met de sociale kwaliteit van de dorpen, het uitgangspunt. Voor wonen, economische ontwikkeling, sport en recreatie is ruimte als dat in het verlengde van dit uitgangspunt gevonden kan worden. Omgekeerd is het gewenst dat de samenleving, vanuit de behoefte aan wonen, werken, sporten en recreëren, op zoek gaat naar gebruiksmogelijkheden van het gemeentelijke grondgebied. De vitaliteit die daarmee wordt ingebracht, verhoogt voor iedereen de waarde van de leefomgeving.

Betekenis voor het project

In de Structuurvisie is binnen het thema 'duurzaam bereikbaar' de spoorkruising van de N226 bij Maarsbergen aangeduid als een van de capaciteits- en leefbaarheidsknelpunten. De aanpak van de spooronderdoorgang N226 bij Maarsbergen is benoemd als een project om de negatieve effecten van autoverkeer zoveel mogelijk te beperken.

Het inpassingsplan maakt de nieuwe spooronderdoorgang van de N226 mogelijk en sluit daarmee aan bij de visie van de gemeente om het bestaande knelpunt aan te pakken.

4.3.2 Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 'Sturen naar duurzame mobiliteit' (2010)

De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) haar visie staan op duurzame mobiliteit. Het GVVP vormt het beleidskader voor verkeer en vervoer, geeft prioriteiten aan voor investeringen van de gemeente en brengt samenhang tussen de verschillende onderdelen van het verkeersbeleid en andere beleidsterreinen, zoals natuur, milieu en ruimtelijke ordening.

De doelstelling van het GVVP luidt als volgt: "Het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid moet leiden tot een duurzaam verkeers- en vervoersysteem met een gezonde en veilige leefomgeving in een groene, bereikbare, economisch gezonde gemeente."

Betekenis voor het project

Een van de maatregelen die in het GVVP is genoemd is het plan voor een ongelijkvloerse kruising (onderdoorgang) bij de spoorlijn te Maarsbergen. De onderdoorgang moet een oplossing bieden voor de stagnerende doorstroming van het verkeer van en naar de op- en afrit van de A12.

Het inpassingsplan maakt de nieuwe spooronderdoorgang van de N226 mogelijk en sluit daarmee aan bij het beleid van de gemeente. Uit verkeerskundig onderzoek blijkt dat het project voor het grootste gedeelte van de dag een vertragsvrije verkeersafwikkeling oplevert in het planjaar 2031. Alleen in de avondspits ontstaat een wachtrij voor de noordelijke rotonde op de Bosweg. Door het plaatsen van een doseerinstallatie bij de rotonde kan dit goed beheerst worden. In paragraaf 5.6 is de conclusie van het

"Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

verkeerskundig onderzoek nader beschreven.

4.3.3 Bomenverordening Utrechtse Heuvelrug 2013

De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft een Bomenverordening opgesteld die geldt voor de gebieden binnen de bebouwde kom en bepaald dat voor de kap van een boom (met een stamdiameter van minimaal 30 centimeter) een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd. Hierbij wordt gekeken naar de waarden van de boom, het kan daarbij gaan om: natuurwaarde, milieuwaarde, landschappelijke of cultuurhistorische waarde, waarde van stads- en dorpsschoon of waarde voor recreatie en leefbaarheid. In 2013 heeft de gemeente samen met een groep inwoners een 'waardevolle bomen lijst' opgesteld, deze lijst heeft echter geen juridisch karakter. Buiten de bebouwde kom gelden de regels uit de Wet natuurbescherming.

Betekenis voor het project

Het project heeft gevolgen voor enkele bomen binnen de bebouwde kom. Ten behoeve van het project is een Bomeneffectanalyse uitgevoerd. In paragraaf 5.3.2.3 is hier nader op ingegaan.

Hoofdstuk 5 Milieu en omgevingsaspecten

5.1 Archeologische waarden

5.1.1 Wettelijk kader en beleidskader

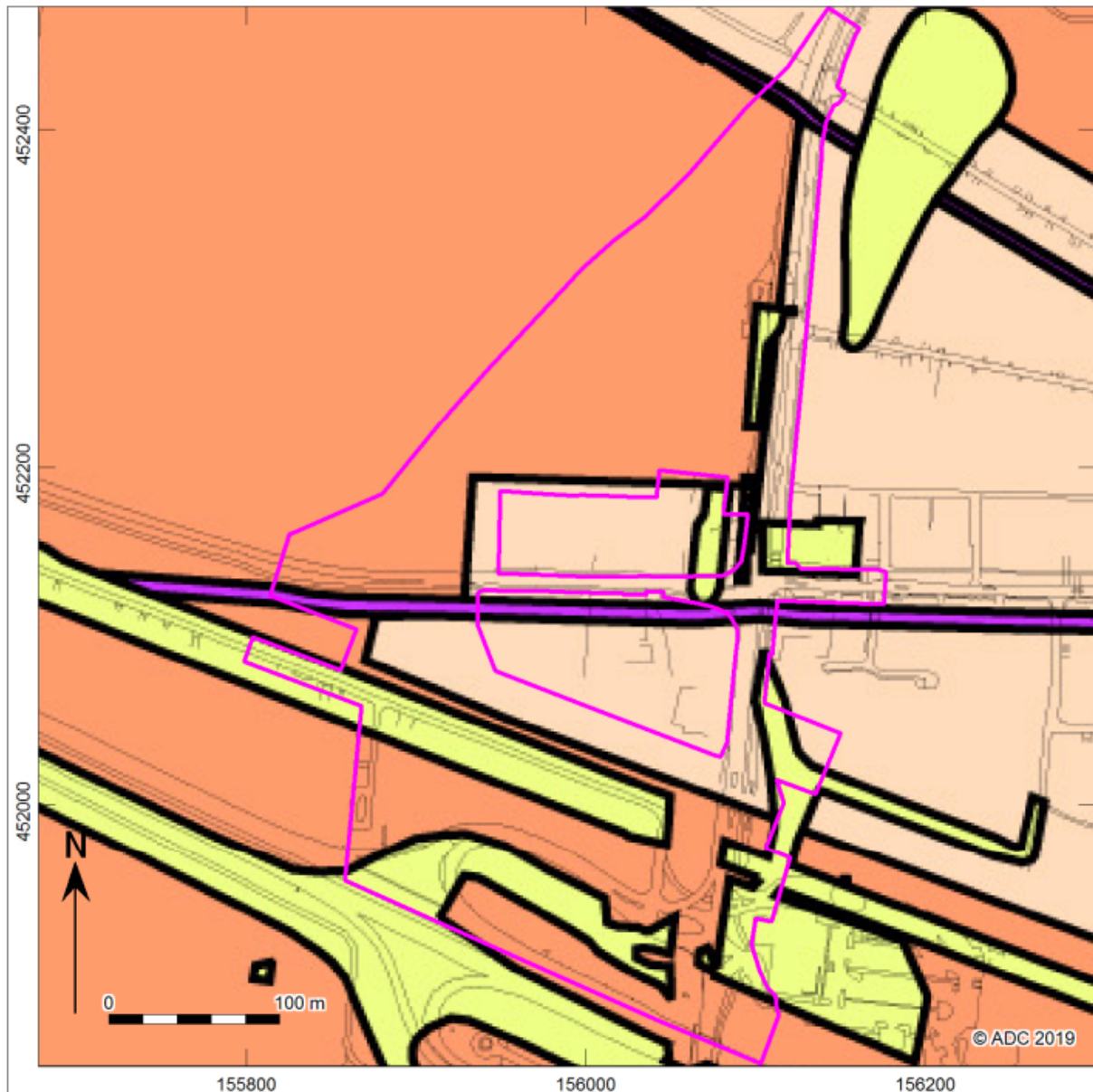
5.1.1.1 Erfgoedwet

Op grond van de Erfgoedwet moet bij een project inzicht verschaft worden in de archeologische (verwachtings)waarden. Om die reden dient bij de voorbereiding van een inpassingsplan een inventariserend archeologisch onderzoek te worden gedaan, zodat in het plan - indien nodig - een passende regeling kan worden getroffen om aanwezige archeologische waarden te beschermen.

5.1.1.2 Archeologische beleidskaart Utrechtse Heuvelrug

In 2012 is voor het grondgebied van de gemeente Utrechtse Heuvelrug een archeologische beleidskaart vastgesteld. Volgens deze kaart is binnen het plangebied sprake van verschillende waarden- en verwachtingszones, elk met een eigen archeologieregime. Deze zones geven een inschatting op de kans van het aantreffen van archeologische resten. In afbeelding 5.1 is een uitsnede opgenomen van de beleidskaart 2012.

Aan de Tuindorppweg en de in het verlengde liggende Haarweg is een zeer hoge verwachting toegekend. Dit is gerelateerd aan de aanwezigheid van een oude weg. Aan een aantal gebieden, waaronder de spoorbaan, de rijksweg en de locatie van een tankstation, is geen verwachting toegekend. Hier is naar verwachting sprake van een tot grote diepte verstoorte bodem, waardoor geen archeologische relevante sporen meer zijn te verwachten. De overige gebieden hebben een middelhoge of hoge verwachting, Dit is gebaseerd op de (verwachte) geomorfologische en/of bodemkundige situatie.



Afbeelding 5.1: onderzoeksgebied (roze lijn) geprojecteerd op de oude beleidskaart van de gemeente Utrechtse Heuvelrug (Gemeente Utrechtse Heuvelrug 2012) (bron: ADC rapport 4832, 3 februari 2020)

Paars: Waarde - Archeologie 1 zeer hoog oude wegen en paden

Oranje: Waarde - Archeologie 4 middelhoog

Lichtoranje: Waarde - Archeologie 5 laag

Lichtgeel: Waarde - Archeologie geen

5.1.2 Resultaten onderzoek

Plandeel spooronderdoorgang N226 Maarsbergen

Er is een archeologisch onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van eventuele archeologische waarden. Het archeologisch onderzoek heeft bestaan uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek met boringen. De resultaten van het bureauonderzoek zijn vermeld in het rapport: "Spoorwegonderdoorgang Woudenbergseweg (N226), Maarsbergen (gemeente Utrechtse Heuvelrug), een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek" (ADC ArcheoProjecten, rapport 4832, 3 februari 2020). Het onderzoek is opgenomen in Bijlage 5 Archeologisch onderzoek Spooronderdoorgang N226 van deze toelichting.

"Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

Op basis van de onderzoeksresultaten en de voorgenomen bodemingrepen is geconcludeerd dat:

- In het noordelijke deel van het plangebied (Landgoed Anderstein) is de middelhoge tot hoge verwachting voor alle perioden bevestigd. Voor dit deel van het plangebied is voorafgaand aan de voorgenomen ontwikkeling nader onderzoek nodig in de vorm van proefsleuven voor elke bodemingreep (geen uitzondering in oppervlakte of diepte).
- In het zuidelijk deel van het plangebied (Engweg, carpoolplein en omgeving) is de lage verwachting eveneens bevestigd. Conform verwachting bleek het bodemprofiel hier vrijwel overal verstoord te zijn als gevolg van moderne grondroerende werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van infrastructuur. Het zuidelijk deel van het plangebied kan daarom vrij worden gegeven voor de voorgenomen ontwikkeling.

Plandeel natuurcompensatielocaties Anderstein en Valkenheide

Voor de natuurcompensatielocaties Anderstein en Valkenheide is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. De resultaten van het bureauonderzoek zijn vermeld in het rapport: "Anderstein en Valkenheide, Maarsbergen en Maarn, gemeente Utrechtse Heuvelrug, een bureauonderzoek" (ADC ArcheoProjecten, rapport 5225, 21 augustus 2020). Het onderzoek is opgenomen in Bijlage 6 Archeologisch bureauonderzoek Anderstein en Valkenheide van deze toelichting.

Op grond van de (verwachte) bodemopbouw en landschappelijke ligging op de overgang tussen de Gelderse Vallei en de stuwwal van de Utrechtse Heuvelrug moet in het plangebied rekening worden gehouden met archeologische resten vanaf het Laat-Paleolithicum. De resten kunnen uiteenlopende complextypen vertegenwoordigen, zoals (semi-)permanente jachtkampjes, nederzettingsterreinen, grafvelden en landbouwactiviteiten. Om de kans op de aanwezigheid van archeologische resten te bepalen is een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek nodig.

5.1.3 Regeling in het inpassingsplan

Gelet op het resultaat van de archeologische onderzoeken, zijn verschillende beschermingsregimes opgenomen. Voor het noordelijk deel van het plangebied ter hoogte van de nieuwe spooronderdoorgang is voor de gronden ten noorden van de spoorlijn de dubbelbestemming Waarde - Archeologie opgenomen. Voor de gebieden waar de natuurcompensatie plaats kan vinden zijn dubbelbestemmingen opgenomen, overeenkomstig de gemeentelijke beleidskaart. In totaal zijn er vijf verschillende dubbelbestemmingen opgenomen, zie hieronder:

- Waarde - Archeologie: voor het gebied ten noorden van de spoorlijn bij de nieuwe spooronderdoorgang. Voor elke bodemingreep is nader onderzoek nodig in de vorm van proefsleuven.
- Waarde - Archeologie 1 zeer hoog oude wegen en paden: vrijstelling voor ingrepen kleiner dan 50 m² en niet dieper dan 30 cm onder maaiveld. Ligt op de Dwarsweg en valt voor een zeer klein strookje grond binnen het plangebied bij natuurcompensatiegebied Anderstein.
- Waarde - Archeologie 3 hoog: vrijstelling voor ingrepen kleiner dan 150 m² en niet dieper dan 30 cm onder maaiveld. Ligt op een strook grond langs de Dwarsweg en valt binnen het plangebied bij natuurcompensatie Anderstein.
- Waarde - Archeologie 4 middelhoog: vrijstelling voor ingrepen kleiner dan 1.000 m² en niet dieper dan 30 cm onder maaiveld. Geldt voor natuurcompensatiegebied Valkenheide.
- Waarde - Archeologie 5 laag: vrijstelling voor ingrepen kleiner dan 100.000 m² en niet dieper dan 30 cm onder maaiveld. Geldt voor het grootste deel van natuurcompensatielocatie Anderstein.

Hiermee zijn eventuele archeologische waarden in het plangebied afdoende beschermd.

5.1.4 Conclusie

Het zuidelijk deel van het plangebied (ten zuiden van de spoorlijn) is vrijgegeven voor de voorgenomen ontwikkeling en hoeft niet verder te worden onderzocht. Voor het noordelijke deel van het plangebied is er een kans op archeologische waarden. Om eventuele archeologische waarden te beschermen, is hiervoor een beschermingsregime opgenomen middels een dubbelbestemming Waarde - Archeologie. Ook zijn de gebieden waar natuurcompensatie plaats kan vinden voorzien van een of meerdere dubbelbestemmingen. Ten behoeve van de uitvoering van het project wordt nader onderzoek uitgevoerd middels een proefsleuvenonderzoek. Een proefsleuvenonderzoek geeft inzicht of er daadwerkelijk archeologische waarden aanwezig zijn en zo ja, hoe hiermee in het kader van de uitvoering van het project mee moet worden omgegaan. Hiermee zijn eventuele archeologische waarden in het plangebied afdoende beschermd.

5.2 Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

5.2.1 Inleiding

Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen

In de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen verzamelt de provincie alle gegevens over de verschillende landschappen. De Kwaliteitsgids geeft een beschrijving van de geschiedenis, de bodem en de ontwikkelingsmogelijkheden. De doelstelling is de belangrijkste kwaliteiten te beschermen en versterken. Zoals in paragraaf 4.2.1.2 en 4.2.2.2 is beschreven ligt het plangebied binnen het Landschap Utrechtse Heuvelrug en op de grens met het Landschap Gelderse Vallei. Beschermd kwaliteiten: Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS). Het plangebied valt binnen CHS-Historische Buitenplaatszone en CHS-Archeologie.

De Utrechtse Heuvelrug is een van deze landschappen. Het plangebied valt binnen het landschap van de Utrechtse Heuvelrug. De Utrechtse Heuvelrug wordt bepaald door het doorlopende reliëf en manifesteert zich als een ruimtelijke eenheid. Het landschap onderscheidt zich sterk door de omliggende vlakke, meer open landschappen, waaronder de Gelderse Vallei. Er komt veel bos voor op de Utrechtse Heuvelrug, dat wordt afgewisseld met heide, vennen en stuifzand. Open plekken zijn gerelateerd aan het bos en niet aan de wegen.

Kernkwaliteiten

- Robuuste eenheid
- Reliëfbeleving
- Extreme historische gelaagdheid

Ambities

De ambities voor de Utrechtse Heuvelrug zijn het in standhouden van het reliëf en het samenhangend boscomplex. De nadruk ligt op:

- Reliëf en doorsteken- heuveltoppen en wegen
- Zonering gebruik: wonen - werken - recreatie
- Bijzondere aandacht voor drie gebieden: Amersfoortse straatweg, Doorn-Maarsbergen en Rhenen

Binnen de Utrechtse Heuvelrug worden vijf deelgebieden onderscheiden. Maarsbergen en daarmee het plangebied liggen binnen twee van deze deelgebieden: Beboste toppen, ten zuiden en Achterflank ten noorden van de rijksweg A12.

De Utrechtse Buitenplaatsbiotoop

De provincie Utrecht kent een grote verscheidenheid aan buitenplaatsen. Als handreiking voor eigenaren, gemeenten en adviseurs is het instrument De Utrechtse Buitenplaatsbiotoop ontwikkeld: een informatiebestand van ruimtelijke kenmerken van de buitenplaatszones en van de afzonderlijke buitenplaatsen binnen die zones. Met deze informatie biedt de provincie een kennisbron en inspiratie-instrument ter behoud en verbetering van de cultuurhistorische kwaliteiten van de buitenplaatsen.

Binnen de provincie zijn elf buitenplaatszones aangewezen waarin buitenplaatsen een prominente bijdrage leveren aan de ruimtelijke samenhang en kwaliteit. Het plangebied valt binnen de buitenplaatszone van de Maarsbergse Flank (Maarn-Maarsbergen).

Beleidsnota Cultuurhistorisch Erfgoed (gemeente Utrechtse Heuvelrug)

De gemeentelijke beleidsnota beschrijft het erfgoedbeleid op het gebied van cultuurhistorie van de gemeente Utrechtse Heuvelrug voor de lange termijn. Cultuurhistorie is in de gemeentelijke structuurvisie benoemd tot één van de speerpunten van het gemeentelijk beleid. Het hoofddoel van de beleidsnota is om een beleidskader te geven voor het behoud, de versterking en de ontwikkeling van het waardevolle erfgoed van de gemeente Utrechtse Heuvelrug voor de lange termijn.

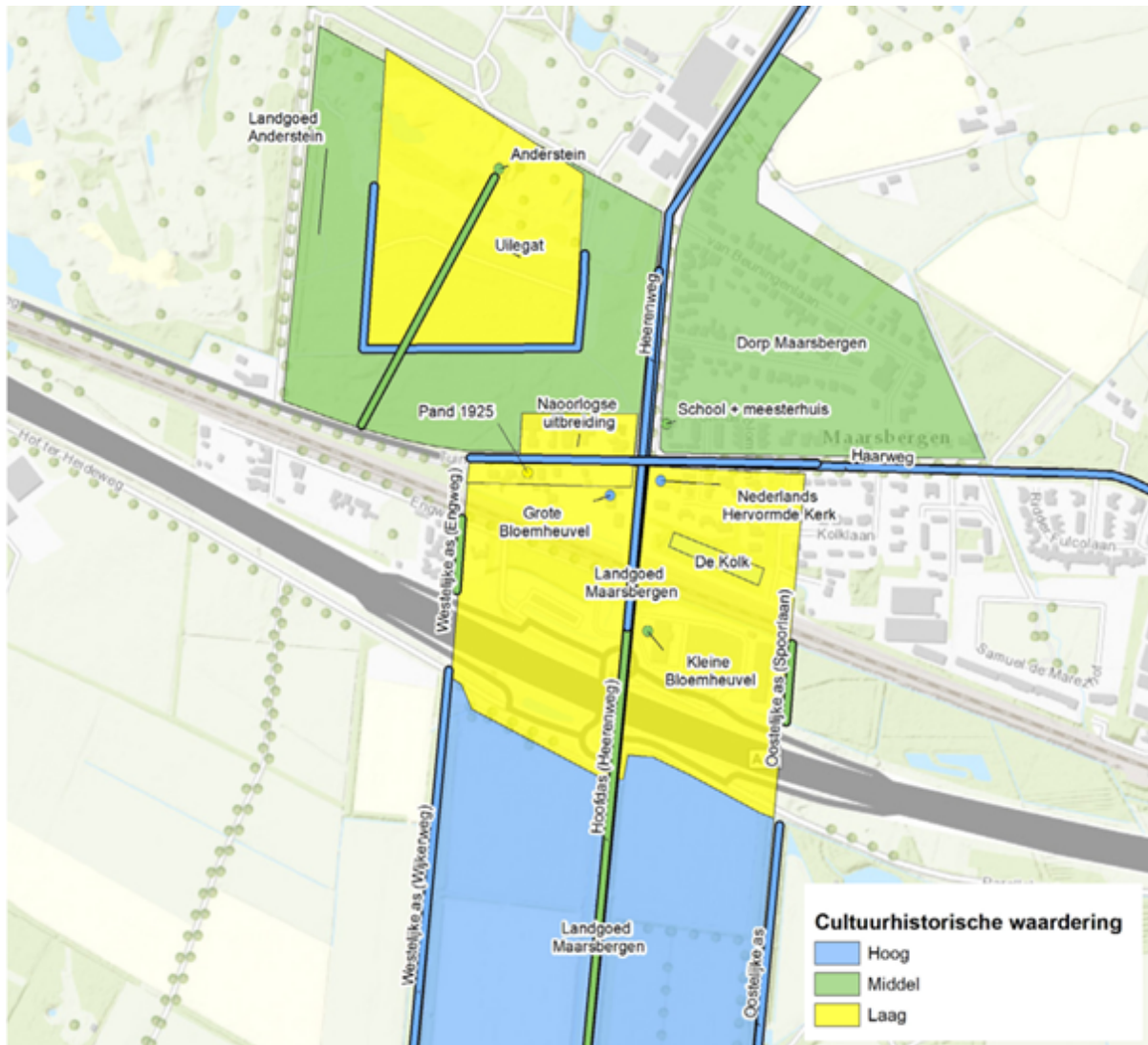
Betekenis van het beleid voor het project

In onderstaande paragrafen komen achtereenvolgens aan bod het landschappelijk en cultuurhistorisch onderzoek (par. 5.2.2), het advies van het Q-team in de vorm van het Ruimtelijk Kader (par. 5.2.3) en de toelichting op hoe de provincie is omgegaan met de aanbevelingen uit het onderzoek en het Ruimtelijk Kader (par. 5.2.4).

5.2.2 Resultaten onderzoek

Er is een onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het project voor de landschappelijke en cultuurhistorische waarden in het plangebied en de directe omgeving. De resultaten van het onderzoek zijn vermeld in het rapport: "Spoorwegonderdoorgang N226 Maarsbergen Landschap & Cultuurhistorie" (Arcadis, 2 augustus 2019). Het onderzoek is opgenomen in Bijlage 7 Landschappelijke en cultuurhistorische beoordeling van deze toelichting.

In het onderzoek is geconcludeerd dat de belangrijkste landschappelijke en cultuurhistorische waarden in en rondom het plangebied worden gevormd door aanwezige elementen in nadrukkelijke samenhang tot elkaar. De landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn in drie ruimtelijk samenhangende deelgebieden te onderscheiden, dit zijn: de dorpskern van Maarsbergen, kasteel Maarsbergen met assenstelsel en het landgoed Anderstein (zie de blauwe elementen in afbeelding 5.2).



Afbeelding 5.2: Waarderingskaart (bron: Arcadis, rapport Landschap & Cultuurhistorie fig. 15, 2 augustus 2019)

In het onderzoek is beoordeeld welke effecten de voorgenomen infrastructuuringsrepen hebben op de aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Ook zijn kansen verbeeld om de ingrepen beter in te passen. Deze kansen en effectanalyse is vervolgens als input gebruikt bij het verder uitwerken van het ontwerp voor het nieuwe wegtracé en de andere onderdelen van het plan.

Op de kaart (afbeelding 5.3) zijn de kansen en knelpunten van de nieuwe rondweg verbeeld. De belangrijkste kansen en knelpunten zijn hieronder toegelicht.

Door de nieuwe rondweg neemt de verkeersdruk in het centrum van Maarsbergen af, wat kansen biedt voor het herstel van het dorps karakter en verbetering van de openbare ruimte van de dorpskern met de kerk en de Grote Bloemheuvel als middelpunt. Als referentie naar landgoed Anderstein zijn er kansen om het bos zo dicht mogelijk op de weg aan te leggen en te zorgen voor een aantrekkelijke groene rand die een verbinding vormt tussen het overige groen. Om de historische structuren van de noord-zuid en oost-weg wegen te behouden en te benadrukken zijn er kansen om als langzaamverkeersroute vorm te geven en aan te zetten met laanbeplanting.

De nieuwe weg onderbreekt de historische noordzuid as van kasteel Maarsbergen en de oostwest verbinding tussen Maarn en Maarsbergen. De rotonde ligt verschoven van de as van de zichtlijn waardoor deze structuur verder wordt aangetast. Het infrastructuurlandschap wat in de huidige situatie tussen het spoor en de rijksweg A12 ligt schuift verder op richting het noorden en vermindert de leesbaarheid van de historische structuren. De grens tussen landgoed Anderstein verschuift richting het

"Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

noorden en de informele routes tussen het dorp en Anderstein worden afgesneden.



Afbeelding 5.3: Kansen en knelpunten (bron: Arcadis, rapport Landschap & Cultuurhistorie fig. 16, 2 augustus 2019)

Op basis van de knelpunten zijn in het onderzoek drie aanbevelingen gedaan voor een verbeterde inpassing van de infrastructuur. Het gaat om een kwaliteitsimpuls voor de dorpskern Maarsbergen, inpassing weg in landgoed Anderstein en versterken van de hoofdas van kasteel Maarsbergen (zie afbeelding 5.4).

1. Kwaliteitsimpuls dorpskern Maarsbergen

Er liggen kansen om het dorps karakter van Maarsbergen te versterken en meer beleefbaar te maken door de kruising vorm te geven als openbare ruimte; een plein met klinkerverharding waar je elkaar kan ontmoeten en waarin de kerk en de Grote Bloemheuvel goed toegankelijk zijn voor voetgangers en fietsers. Belangrijk hiervoor is dat de Tuindorpweg als historische verbinding tussen Maarn en Maarsbergen behouden blijft door het fietspad als een zo recht mogelijke route over de onderdoorgang

"Sporonderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

door te trekken (visuele relatie en historische assenstelsel).

De herinrichting van de dorpskern maakt geen onderdeel uit van dit project. Wel zal de gemeente Utrechtse Heuvelrug een dorpsvisie voor Maarsbergen gaan opstellen.

2. Weg door het bos van landgoed Anderstein

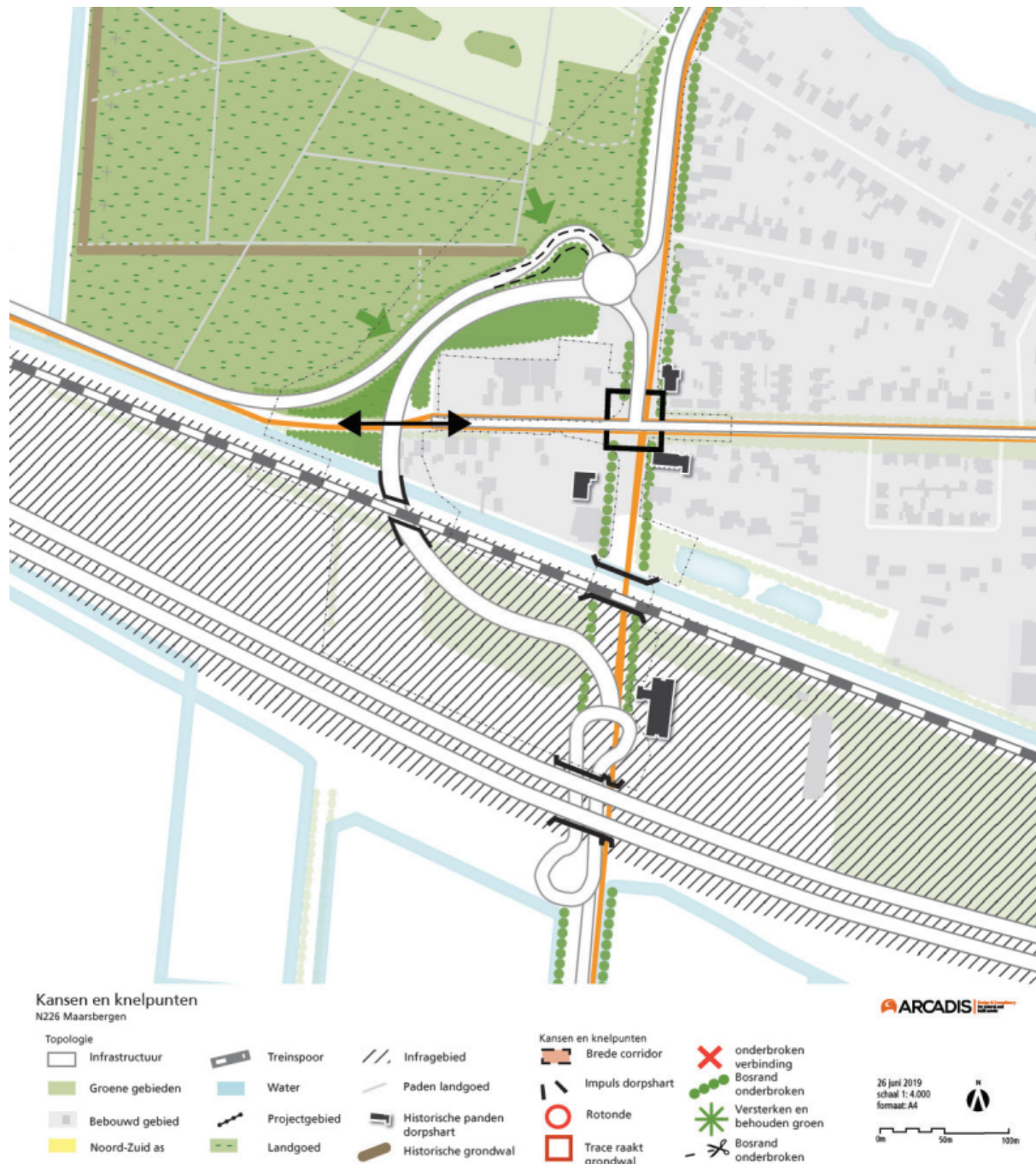
Voor de inrichting van de onderdoorgang in relatie tot zijn omgeving is het wenselijk om de doorsnijding in het landschap zo smal mogelijk te houden door de rotonde, parallelweg en onderdoorgang zo dicht mogelijk op elkaar te houden en restruimtes te voorkomen. Dit maakt de onderdoorgang ook hiërarchisch ondergeschikt aan het landgoed en aan de spoorlijn (Rhijnspoor) en beperkt dit het ruimtebeslag. Een belangrijk kenmerk van landgoed Anderstein is het groene karakter. In de vormgeving van het landschap rondom de verbinding is het landschappelijk advies om deze als weg in het bos vorm te geven. Dit betekent geen accentuering met nieuwe rijen bomen die de onderdoorgang volgen en zoveel mogelijk restruimtes in te planten met bomen. Ook is het van belang dat de historische houtwal op het landgoed Anderstein wordt behouden (bruine lijn in afbeelding 5.4).

3. Hoofdas van kasteel Maarsbergen versterken

De kruising van de Woudenbergseweg (Heerenweg) met de Tuindorpweg vormt het begin van de hoofdas naar kasteel Maarsbergen. In de inrichting van dit kruispunt is het van belang dat de historische betekenis zichtbaar en beleefbaar blijft. Dit betekent dat op het kruispunt de rechte lijn en de zichtas vanaf de Woudenbergseweg naar het zuiden behouden moet worden en de structuur versterkt kan worden door de rechte lijn te benadrukken met laanbeplanting (eiken en beuken) aan weerszijden van de weg.

Het is tevens een goed streven om het fietspad onder het spoor door naar het zuiden zo recht mogelijk te laten verlopen over het historische tracé. Wanneer de fietsonderdoorgang iets naar het westen wordt verplaatst wordt een asymmetrische ligging van de fietsonderdoorgang voorkomen en ontstaat er meer ruimte bij de kerk voor een bomenrij.

Het verplaatsen van de rotonde in de Woudenbergseweg bij de samenkomst met de onderdoorgang meer in westelijke richting geeft meer afstand tot de woningen (wens bewoners). Geadviseerd wordt om door middel van het fietspad ernaast de oorspronkelijke rechte belijning van de weg (as-werking naar kasteel Maarsbergen) te handhaven en zichtbaar te houden.



Afbeelding 5.4: Bouwstenenkaart (bron: Arcadis, rapport *Landschap & Cultuurhistorie* fig. 17, 2 augustus 2019)

5.2.3 Advies Q-team Spooronderdoorgang Maarsbergen No 2, 8 juli 2019

Het ontwerp voor de nieuwe infrastructuur is beoordeeld door het Q-team. Dit advies is tot stand gekomen na een interactief proces met bewoners en ontwerpers. Het advies van het Q-team is opgenomen in Bijlage 8 Advies Q-team van deze toelichting. Het resultaat van het proces is een Ruimtelijk Kader, opgebouwd uit ruimtelijke ontwerpvoorstellen per deelgebied. Een aantal voorstellen ligt buiten de in het technisch Voorlopig Ontwerp bepaalde projectgrens. Het advies van het Q-team is om het Ruimtelijk Kader vast te stellen en het Voorlopig Ontwerp hier op aan te passen.

5.2.4 Omgang met de aanbevelingen

De provincie Utrecht heeft de aanbevelingen in het 'Ruimtelijk Kader' van het Q-team beoordeeld en er is gekozen om de belangrijkste inpassingsvoorstellen te honoreren, zij het met enkele technisch-inhoudelijke kanttekeningen en onder voorbehoud dat uit de kostenraming die in Q1 2020 wordt opgesteld blijkt dat de voorgestelde aanpassingen passen binnen het projectbudget.

De inpassingsvoorstellen uit het Ruimtelijk Kader die worden overgenomen zijn:

- Woudenbergseweg: ruimtelijke en historische continuïteit versterken door handhaven bomen, aanbrengen haag en verbeteren relatie met fietsonderdoorgang.
- Fietsonderdoorgang: verbeteren relatie met Woudenbergseweg en beleving in de onderdoorgang door aanbrengen curve; toegepaste kunst over de gehele lengte van één van de wanden.
- Spooronderdoorgang N226 (de autoonderdoorgang): een schone snede in het landschap, geluidsabsorptie in de bakwanden in plaats van verticale schermen.
- De fietsbrug Tuindorpsweg: onderdeel van landgoedstructuur, sculpturaal element.
- De fietsbrug Engweg: zelfde materialen en vormtaal als brug Tuindorpsweg, maar eenvoudiger en terughoudender.
- De noordelijke rotonde: inbedding in boskarakter realiseren.
- Route Engweg – Kluifrotonde: meer rust, overzichtelijkheid en veiligheid creëren door aanbrengen additionele fietsbrug over fietsonderdoorgang in plaats van krappe en gevaarlijke fietsaansluiting in het huidige technische Voorlopig Ontwerp.

Het voorstel om de grondwallen te behouden en zichtbaar te maken wordt besproken met de grondeigenaar, landgoed Anderstein. Het voorstel om de carpoolplaats na de realisatie om te vormen tot aangename multifunctionele ruimte met parkeren, groen en wateropvang wordt het komende jaar uitgewerkt. De carpoolplaats bevindt zich buiten de scope van het project. Voorkomen moet worden dat dit voorstel als eis in het contract wordt opgenomen en zo een (potentieel dure) scope uitbreiding plaatsvindt.

Twee voorstellen uit het Ruimtelijk Kader worden niet gehonoreerd:

- Inrichting van het Dorpshart van Maarsbergen. Deze valt buiten de scope en valt ook buiten de opdracht van het Q-team. De gemeente Utrechtse Heuvelrug gaat zelf een dorpsvisie voor Maarsbergen opstellen.
- Overkapping van de onderdoorgang. De overkapping zoals het Q-team die presenteerde is volgens RoyalHaskoningDHV niet maakbaar en ook niet nodig om geluidshinder te beperken, zeker niet wanneer de wanden van de onderdoorgang bekleed worden met geluidsabsorberend materiaal. Bovendien is het projectbudget niet toereikend om een (wel maakbare) overkapping te realiseren.

De overige adviezen van het Q-team, die meer procedureel van aard zijn, worden allemaal overgenomen.

5.2.5 Conclusie

Een deel van de aanbevelingen is al verwerkt in het ontwerp. Andere aanbevelingen worden betrokken bij het opstellen van het Esthetisch programma van eisen. Hierbij wordt ook het door het Q-team opgestelde Ruimtelijk Kader betrokken, waar ook ingegaan wordt op cultuurhistorische en landschappelijke aspecten. De beoogde herinrichting van de dorpskern maakt geen onderdeel uit van dit project en wordt door de gemeente Utrechtse Heuvelrug opgepakt.

De plangrens van het inpassingsplan gaat om de aarden wal heen, zodat de wal buiten het plangebied blijft.

5.3 Ecologie

5.3.1 Wettelijk kader

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze wet vervangt de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Met inwerkingtreding van de Wnb is de bescherming van soorten, gebieden en houtopstanden in één wet geregeld. De bevoegdheden zijn daarmee van het Rijk overgedragen naar de provincie. De natuurbescherming is opgedeeld in soortenbescherming en gebiedsbescherming.

Soortenbescherming

Het doel van de wet is het in stand houden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. De wet kent zowel een zorgplicht als verbodsbepalingen. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. De verbodsbepalingen zijn een belangrijk onderdeel van de wet. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en beschermde planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld. Daarnaast is het niet toegestaan om de directe leefomgeving van beschermde soorten, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren (artikelen 3.1 Vogelrichtlijnsoorten, 3.5 Habitatrichtlijnsoorten en 3.10 Andere soorten). Bovendien dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor alle in het wild levende planten en dieren (algemene zorgplicht, artikel 1.11)

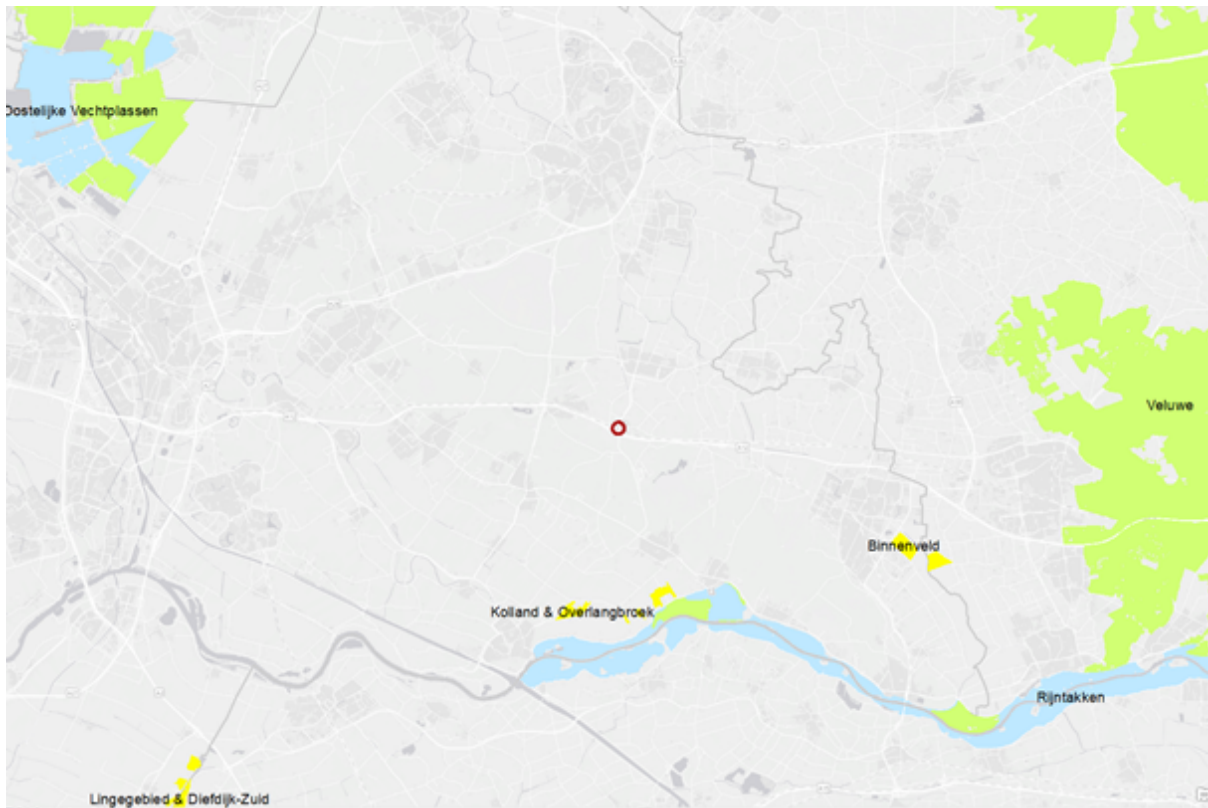
Gebiedsbescherming

Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, zoals Natura-2000 gebieden. De bescherming van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) gebeurt in het ruimtelijk spoor van het Barro (Rijk) en de PRV (provincie Utrecht).

5.3.2 Toetsing

5.3.2.1 Natura 2000 gebieden

Beoordeeld is of de voorgenomen planontwikkeling effecten heeft op Natura 2000-gebieden. In de directe nabijheid van het plangebied liggen geen Natura 2000-gebieden (zie afbeelding 5.5). De meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden zijn Kolland & Overlangbroek en Rijntakken op bijna 7 kilometer ten zuiden van het plangebied. Op grotere afstand liggen vervolgens nog de Natura 2000-gebieden Binnenveld, Veluwe en Oostelijke Vechtplassen.



Afbeelding 5.5: Ligging van het plangebied (indicatief rode cirkel) ten opzichte van Natura2000-gebieden (felgele kleur) (bron: Arcadis)

Omdat het plangebied niet in of nabij een Natura 2000-gebied ligt, zijn directe effecten als gevolg van aantasting van habitattypen of leefgebieden niet aan de orde. Wel kan sprake zijn van indirecte effecten als gevolg van externe werking. Hier is sprake van indien de gevolgen van een activiteit buiten een Natura 2000-gebied wel merkbaar zijn in een Natura 2000-gebied. Voorbeelden hiervan zijn geluidverstoring of verstoring door licht, maar ook de gevolgen van stikstofemissies. Voor de meeste effecten geldt dat door de afstanden tot aan de Natura 2000-gebieden ook de externe werking op voorhand uitgesloten kan worden, licht- en geluidbelasting reikt niet dusdanig ver. Enige effect dat niet op voorhand uitgesloten kan worden, zijn effecten van stikstofdepositie. De emissiewolk kan tot over grote afstanden reiken en daarmee ook Natura 2000-gebieden op grotere afstand beïnvloeden.

Zodoende is onderzocht of het project leidt tot een toename in stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen en/of habitatsoorten in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Dit is gedaan voor de aanlegfase (bouwfase) en de gebruiksfase.

Voor de aanlegfase is het onderzoek opgenomen in de Memo Aeriusberekening ongelijkvloerse kruising N226-spoor Maarsbergen, Movares, 7-4-2020. De memo is als Bijlage 9 Memo stikstofdepositie aanlegfase bij de toelichting van het inpassingsplan gevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat er tijdens de aanlegfase geen (meetbare) stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden plaatsvindt. Voor de gebruiksfase is een Aeriusberekening uitgevoerd, die als Bijlage 10 Stikstofberekening gebruiksfase bij de toelichting van het inpassingsplan is gevoegd. 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.

5.3.2.2 *Natuurnetwerk Nederland*

Het plangebied ligt deels binnen het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Het ruimtelijke beleid voor het NNN is gericht op behoud en ontwikkeling van de wezenlijke waarden en kenmerken. In het NNN geldt het 'nee, tenzij'-regime. Als uit een toetsing blijkt dat een plan of project leidt tot significante aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken van een gebied, dan mag de voorgenomen ontwikkeling niet doorgaan, tenzij deze voldoet aan enkele randvoorwaarden. Eén van de randvoorwaarde is dat de ontwikkeling een reden van groot openbaar belang dient. Daarnaast mogen er geen reële alternatieven zijn én de negatieve effecten moeten zoveel mogelijk beperkt worden. Eventuele overblijvende effecten dienen gecompenseerd te worden door realisatie van nieuwe natuur. Aan deze compensatie zijn nadere eisen gesteld.

De effecten van het plan zijn beoordeeld in het rapport "Toetsing Natuurnetwerk Nederland en houtopstanden, Onderzoek effecten en compensatieopgave spoorwegonderdoorgang N226 Maarsbergen" (Arcadis, 18 september 2019). Dit rapport is opgenomen in Bijlage 11 NNN toets van de toelichting. Hieronder is de conclusie opgenomen.

Conclusie NNN toets

Als gevolg van het project 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' is sprake van significante aantasting van het NNN. Het gaat hierbij om 2 hectare N15.02 Denneneiken, beukenbos. Ingrepen die leiden tot significante aantasting zijn niet toegestaan, tenzij sprake is van een groot openbaar belang en geen reële alternatieven mogelijk zijn.

In de NNN toets is onderbouwd dat voldaan wordt aan deze criteria: er is sprake van groot openbaar belang en er zijn geen reële alternatieven. Wel dient de significante aantasting zoveel mogelijk beperkt te worden door mitigerende maatregelen en dient de overgebleven aantasting gecompenseerd te worden door inrichting van nieuwe natuur elders. De compensatie is minimaal gelijkwaardig aan het verlies aan waarden en kenmerken. Als handvat wordt een toeslag gehanteerd, gebaseerd op de ontwikkelingstijd van het betreffende natuurtype. De compensatieopgave komt hierdoor uit op totaal 4,0 hectare nieuwe natuur. Deze compensatie dient minimaal een vergelijkbare kwaliteit te hebben als de aantastingslocatie. Eventueel kan gekozen worden voor het terugbrengen van natuurdoeltypen die een vergelijkbare kwaliteit hebben. Ook kan er worden gekozen voor het terugbrengen van natuurdoeltypen van een hogere kwaliteit wat resulteert in een aangepaste compensatieopgave.

Natuurcompensatie

Voor het project wordt voor wat betreft de NNN-compensatie, gebruik gemaakt van het compensatiebeginsel (artikel 2.4, lid 3 PRV). In paragraaf 5.3.3 is beschreven hoe de compensatieopgave voor de houtopstanden en de NNN wordt ingevuld.

5.3.2.3 *Houtopstanden*

In het kader van de realisatie van het project 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' zullen op diverse plaatsen bomen gekapt worden. De kap van bomen is gebonden aan wettelijke uitgangspunten. Hierbij moet rekening gehouden worden met zowel de lokale regelgeving (bomenbeleid en de bomenverordening van de gemeente Utrechtse Heuvelrug) als de provinciale en landelijke wetgeving (Wet natuurbescherming, provinciaal Beleidskader natuur en landschap).

Voor het plan is het eerder genoemde onderzoek 'Toetsing Natuurnetwerk Nederland en houtopstanden' uitgevoerd, maar ook een Bomen Effect Analyse uitgevoerd ('Bomen effect analyse Voorstudie Ontwikkeling spooronderdoorgang N226 te Maarsbergen, Copijn, d.d. 17 september 2019). Hieronder is de conclusie van het onderzoek beschreven. Het rapport is opgenomen als Bijlage 12 Bomeneffectanalyse bij de toelichting.

Resultaat Bomen Effect Analyse

In dit onderzoeksgebied valt een deel van de bomen binnen de bebouwde kom, deze mogen alleen geveld worden na toestemming van Burgemeester en wethouders. Het overige deel van de bomen betreffen bomen in het buitengebied en vooral in bosgebieden. Deze bomen mogen alleen worden geveld na melding bij de Provincie Utrecht, volgens de Wet natuurbescherming. Hierbij moet een compensatieplan worden aangeboden waarin het bosgebied of de bomen die verdwijnen, worden

gecompenseerd.

De ingreep raakt een (bos)areaal van grofweg 2,8 ha. Met inbegrip van de toeslagen (kwaliteitstoelage door hersteltijd) per bosdeel komt de totale compensatieopgave voor de houtopstanden op 5,15 hectare. Voor de compensatie geldt dat deze een vergelijkbare kwaliteit dient te hebben als de aantastingslocatie. In paragraaf 5.3.3 is beschreven hoe de compensatieopgave voor de houtopstanden en de NNN wordt ingevuld.

De ingreep raakt eveneens enkele laanbomen van de N226 die binnen de bebouwde kom vallen. Voor vier bomen is duidelijk dat behoud niet mogelijk is. Een van deze bomen heeft een diameter kleiner dan 30 cm en is vergunningsvrij. Voor drie van de bomen is een kapvergunning benodigd op basis van de Bomenverordening Utrechtse Heuvelrug. Omdat fysieke herplant niet mogelijk blijkt, dient de monetaire waarde bepaald te worden middels een taxatie.

Herplant van bomen kan plaatsvinden binnen een (klein) deel van het projectgebied als laanbeplanting langs de nieuwe (verdiepte) weg. De regels voor herplant zijn opgenomen in de richtlijn 'Herplantbeleid gemeente Utrechtse Heuvelrug 2010'. Deze richtlijn geeft duidelijke kaders hoe de herplant praktisch uit moet komen te zien (soorten, plantmaten, groeiplaatsinrichting).

Conclusie

Voorafgaand aan de kap van de houtopstand buiten de bebouwde kom wordt melding gedaan bij gedeputeerde staten van de voorgenomen velling. Bij deze melding wordt tevens een compensatievoorstel ingediend. Binnen drie jaar na kap wordt de nieuwe beplanting op bosbouwkundig verantwoorde wijze geplant.

Voorafgaand aan de kap van de laanbomen binnen de bebouwde kom wordt een kapvergunning aangevraagd bij de gemeente Utrechtse Heuvelrug en wordt de monetaire waarde bepaald en afgedragen.

5.3.2.4 Soortenbescherming

Resultaten onderzoek plandeel spooronderdoorgang N226 Maarsbergen

Voor het plandeel van de spooronderdoorgang is een onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van beschermde flora en faunasoorten. De resultaten daarvan zijn vermeld in het rapport "Natuurtoets Ecologisch onderzoek naar beschermde soorten voor de spoorwegonderdoorgang N226 Maarsbergen" (Arcadis, 18 september 2019). Dit rapport is opgenomen als Bijlage 13 Natuurtoets Spooronderdoorgang N226 van de toelichting.

Op basis van het soortgericht onderzoek zijn negatieve effecten te verwachten op de volgende beschermde soorten:

- Gewone dwergmeermuis
- Kamsalamander
- Alpenwatersalamander
- Hazelworm

Voor aantasting van leefgebied van deze soorten of mogelijk verstoring van de soorten zelf is een ontheffing op de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming vereist. Voor het verkrijgen van een ontheffing dienen maatregelen getroffen te worden die de effecten zoveel mogelijk beperken, de zogenoemde mitigerende maatregelen. In het onderzoek in Bijlage 13 zijn in tabel 7 de te nemen mitigerende maatregelen beschreven en hieronder zijn deze maatregelen overgenomen. Bij een ontheffingsaanvraag moeten deze maatregelen verder geconcretiseerd worden met bijvoorbeeld exacte werkzaamheden, locatie van alternatieven, doorlooptijd et cetera.

Resultaten onderzoek plandeel natuurcompensatie Anderstein en Valkenheide

Ook voor de natuurcompensatiegebieden is een onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van beschermde flora en faunasoorten. De resultaten daarvan zijn vermeld in het rapport "Natuurtoets Ecologisch onderzoek naar beschermde soorten voor de spoorwegonderdoorgang N226 Maarsbergen" (Bureau Waardenburg, 7 september 2020). Dit rapport is opgenomen als Bijlage 14 Quickscan beschermde soorten Anderstein en Valkenheide van de toelichting.

Op basis van het soortgericht onderzoek is geconcludeerd dat de omvorming van agrarisch gebruikt land naar natuur niet van wezenlijke invloed is op de nabijgelegen verblijfplaatsen en geen effect heeft op de gunstige staat van instandhouding van beschermde dier- of plantensoorten. Er is geen ontheffing nodig voor de realisatie van de natuurcompensatie.

Ontheffing Wet natuurbescherming

De optredende negatieve effecten die genoemd zijn in het onderzoek voor het plandeel van de nieuwe spooronderdoorgang kunnen niet geheel door middel van mitigerende maatregelen weggenomen worden. Voor de volgende soorten moet in het kader van de Wnb een ontheffing aangevraagd worden:

Gewone dwergmeermuis

- art. 3.5 lid 2 (opzettelijk verstoren): Van toepassing op de verblijfplaatsen in de woning van Tuindorpweg 5d en de vliegroute ter noorden van de carpoolplaats.
- art. 3.5 lid 4 (vernielen van rust- en verblijfplaatsen). Van toepassing op de verblijfplaatsen in de woning van Tuindorpweg 5d. In verband met de sloop van de woningen Tuindorpweg 5c en 5d is op 25 juni 2019 ontheffing verleend van genoemde verbodsbepalingen.

Kamsalamander

- art. 3.5 lid 2 (opzettelijk verstoren individuen): Van toepassing op grasland, struweel en bos binnen het plangebied wanneer niet met zekerheid gesteld kan worden dat geen leefgebied aangetast wordt.
- art. 3.5 lid 4 (verstoren leefgebied): Van toepassing op grasland, struweel en bos binnen het plangebied wanneer niet met zekerheid gesteld kan worden dat geen leefgebied aangetast wordt.

Alpenwatersalamander

- art. 3.10b (verstoren leefgebied): Van toepassing op grasland, struweel en bos binnen het plangebied wanneer niet met zekerheid gesteld kan worden dat geen leefgebied aangetast wordt.

Hazelworm

- art. 3.5 lid 2 (opzettelijk verstoren): Van toepassing op grasland, struweel en bos binnen het plangebied.

Ecologisch werkprotocol

Om te voorkomen dat mitigerende maatregelen niet worden uitgevoerd en alsnog overtreding van de Wnb plaatsvindt, dient een ecologisch werkprotocol opgesteld te worden waarin onder andere de mitigerende maatregelen worden opgenomen en een logboek wordt bijgehouden. Zo kan bij controle door een handhaver bewezen worden dat binnen de kaders van de Wnb gewerkt wordt.

Conclusie

Negatieve effecten zijn niet geheel te voorkomen. Voor het realisatie van het project 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' worden de nodige ontheffingen aangevraagd. Ook zullen de werkzaamheden volgens een ecologisch werkprotocol worden uitgevoerd. Op deze manier wordt voldaan aan de eisen uit de Wnb.

5.3.3 Compensatie Natuurnetwerk Nederland en houtopstanden

5.3.3.1 Algemeen

Voor het project 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' wordt voor wat betreft de NNN-compensatie, gebruik gemaakt van het compensatiebeginsel (artikel 2.4, lid 3 PRV). Dus eerst zoveel mogelijk mitigeren en dan compenseren.

Uitgangspunt van het provinciale beleid is dat de compensatie aansluitend op het bestaande NNN plaatsvindt. Dat kan zijn op een plaats die nu nog geen NNN is of binnen de groene contour valt. De groene contour sluit aan op het NNN en biedt de garantie dat het NNN ook daadwerkelijk wordt versterkt.

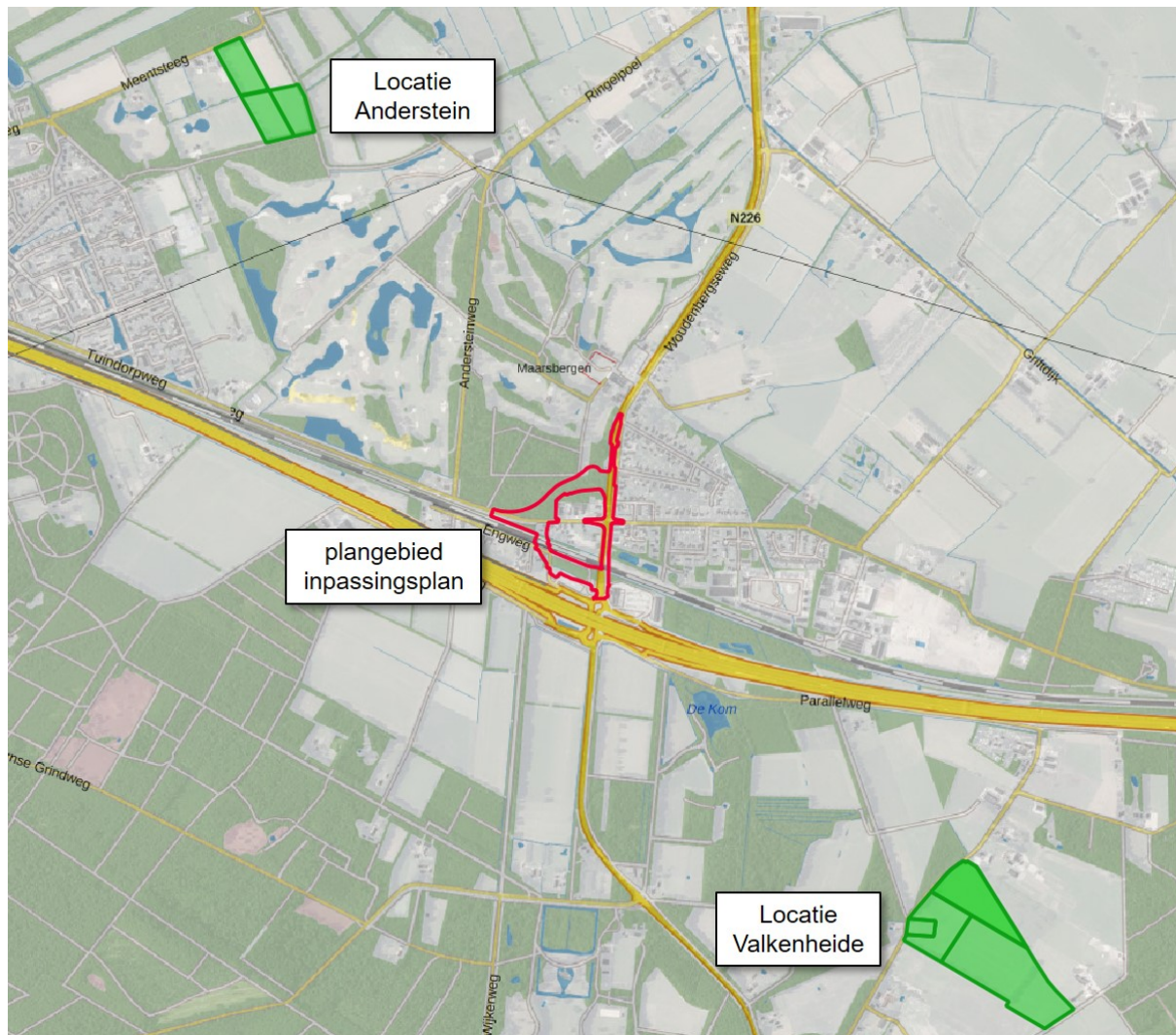
De compensatie voor NNN en houtopstanden voor het project 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' kan op twee locaties worden gerealiseerd: bij Landgoed Anderstein en bij Valkenheide.

Anderstein grenst in het noorden aan het projectgebied. Van de eigenaar van Landgoed Anderstein moet voor de realisatie van dit project, grond verworven worden.

Valkenheide grenst aan de landgoederen Kombos en Maarsbergen, ligt pal ten zuiden van de A12 en hemelsbreed op circa 1 km. van het project.

Tabel 5.1: compensatie opgave voor het project

	NNN	Houtopstanden	
taakstelling om te compenseren	4,0 ha	5,15 ha	
realisatie is mogelijk bij:	buiten bestand NNN	Binnen NNN	Buiten NNN
Anderstein	3,11 ha	--	
Valkenheide	2,28 ha	5,25 ha	
totaal	5,39 ha	5,25 ha	



Afbeelding 5.6: Ligging natuurcompensatiegebieden Anderstein en Valkenheide (groene gebieden) ten opzichte van het inpassingsplan (rode lijn)

5.3.3.2 De compensatie in detail

Hieronder is de compensatie in detail per locatie toegelicht.

Locatie Anderstein

perceelnr.	oppervlakte	huidige bestemming	perceel nu binnen NNN	voor compensatie in te richten als	nieuwe bestemming
Maarn D 66	1,17 ha	enkelbestemming: Agrarisch met waarden dubbelbestemming Waarde - Archeologie 5 Waarde - Ecologie	nee	Dennen-, eiken- en beukenbos	natuur
Maarn D 69	0,99 ha	enkelbestemming: Agrarisch met waarden dubbelbestemming Waarde - Archeologie 5	nee	Vochtige heide	natuur
Maarn D 70	0,95 ha	enkelbestemming: Agrarisch met waarden dubbelbestemming Waarde - Archeologie 5 Waarde - Ecologie	nee	Dennen-, eiken- en beukenbos	natuur

De drie hierboven vermelde percelen vallen allemaal binnen het bestemmingsplan 'Buitengebied Overberg, Maarn, Maarsbergen, Amerongen'. De huidige bestemming is 'Agrarisch met waarden'; als dubbelbestemming geldt 'Waarde - Archeologie 5' en voor delen van de percelen D66 en D69 geldt de dubbelbestemming Waarde - Ecologie. Een klein deel van perceel D69, direct aan de Dwarsweg kent de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 1' en 'Waarde - Archeologie 3'.

De percelen 'Anderstein' worden alledrie ingezet voor de NNN-compensatie voor het project 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' en maken daarom deel uit van het inpassingsplan. De nieuwe bestemming die hier wordt opgenomen is 'Natuur'; (zie ook hieronder bij 'Planologisch').



Afbeelding 5.7: Locatie Anderstein

Valkenheide

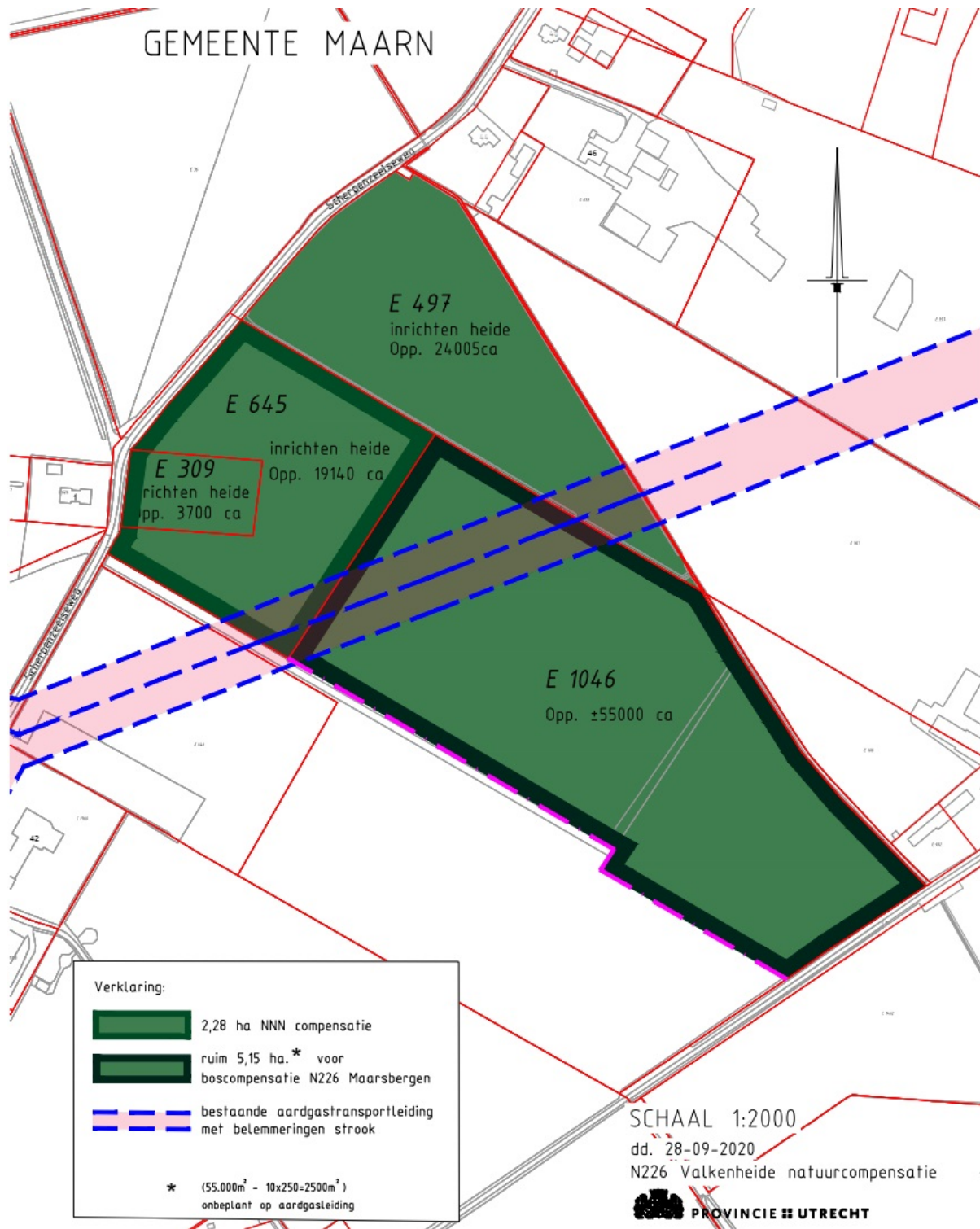
perceel nr.	oppervlakte	huidige bestemming	perceel nu binnen NNN	voor compensatie in te richten als	nieuwe bestemming
Maarn E 309	0,3700 ha	enkelbestemming: Agrarisch met waarden dubbelbestemmingen: Waarde - Archeologie 4 en Waarde - Ecologie	nee	heide	natuur

"Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

Maarn E 497	2,4005 ha	enkelbestemming: Agrarisch met waarden dubbelbestemmingen: Waarde - Archeologie 4 en Waarde - Ecologie	nee	heide	natuur
Maarn E 645	1,9140 ha	enkelbestemming: Agrarisch met waarden dubbelbestemmingen: Waarde - Archeologie 4 en Waarde - Ecologie	nee	heide	natuur
Maarn E 1046	5,25 ha (=5,50 - 0,25 niet te beplanten i.v.m. gastransportleiding)	enkelbestemming: Agrarisch met waarden dubbelbestemmingen: Waarde - Archeologie 4 en Waarde - Ecologie	ja	houtopstanden	natuur

Alle hierboven genoemde percelen vallen binnen het plangebied van het geldende bestemmingsplan "Buitengebied Overberg, Maarn, Maarsbergen, Amerongen". Deze percelen hebben hierin de bestemming 'Agrarisch met waarden' (artikel 4). Als dubbelbestemmingen gelden 'Waarde - Archeologie 4' en 'Waarde - Ecologie'.

Met uitzondering van perceel E1046 liggen alle hierboven genoemde percelen 'Valkenheide' buiten het bestaande NNN, maar wel binnen de Groene contour. Perceel E 1046 ligt binnen het NNN maar wordt ingezet voor de compensatie houtopstanden. De percelen E309 en E645 worden ingezet voor de NNN-compensatie voor het project 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen'. Perceel E497 wordt niet ingezet voor dit project, maar de bestemming wordt middels dit inpassingsplan wel gewijzigd in 'Natuur'. Zodoende kan dit perceel voor een ander provinciaal project worden benut als NNN-compensatie (zie ook hieronder bij 'Planologisch').



Afbeelding 5.8: Locatie Valkenheide

5.3.3.3 Uitvoerbaarheid

Planologisch

Zowel de bovengenoemde percelen van 'Anderstein' als 'Valkenheide' hebben de bestemming 'Agrarisch met waarden'. Natuurontwikkeling is hierbinnen planologisch gezien nu nog niet mogelijk. Door de percelen in dit inpassingsplan op te nemen en te bestemmen als 'Natuur' wordt de natuurontwikkeling planologisch mogelijk gemaakt. In het inpassingsplan zijn de archeologische dubbelbestemmingen

"Sporonderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

overgenomen. De dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie' is gelet op de nieuwe bestemming 'Natuur' niet meer overgenomen.

Door de percelen 'Anderstein' en 'Valkenheide' gezamenlijk wordt (3,11 + 2.28=) 5,39 ha NNN gecompenseerd. De compensatieopgave betreft 4 ha. Gekozen is om de beschikbare en aangekochte gronden middels dit inpassingsplan te bestemmen tot 'Natuur'. Dit om te voorkomen dat delen van percelen een andere bestemming zouden krijgen. Hiermee ontstaat echter 'extra natuurcompensatie'.

Met uitzondering van perceel E497 bij Valkenheide, worden alle percelen die beschikbaar zijn voor NNN- en houtopstandencompensatie ingezet voor het project 'Sporonderdoorgang N226 Maarsbergen'. Genoemd perceel E497 kan voor een ander provinciaal project worden benut als NNN-compensatie. Vooruitlopend hierop wordt in het voorliggende inpassingsplan de bestemming reeds hiertoe aangepast.

Zakelijk

De percelen 'Anderstein' zijn eigendom van de eigenaar van Landgoed Anderstein; deze zullen ook in eigendom van het landgoed blijven. De eigenaar heeft met het aangaan van een kwalitatieve overeenkomst met de provincie Utrecht in september 2020, aangegeven mee te willen werken aan de compensatie NNN. Middels een voorwaardelijke verplichting in de regels van het inpassingsplan is zeker gesteld dat de compensatie wordt gerealiseerd.

De percelen bij Valkenheide maken deel uit van de gronden (met een totale oppervlakte van ca. 33 ha.) die door de provincie Utrecht zijn aangekocht ten behoeve van de vereiste NNN- en houtopstandencompensatie als gevolg van de geplande realisatie van het ecoduct N226 in Leersum en de spooronderdoorgang N226 in Maarsbergen. Het gaat om gronden die grenzen aan de landgoederen Kombos en Maarsbergen. De realiseerbaarheid is daarmee zekergesteld.

5.4 Waterhuishouding

5.4.1 Beleid en regelgeving

De afweging van de diverse waterbelangen is geborgd in diverse plannen, wetten en beleidsdocumenten. De belangrijkste plannen en wetten op Rijksniveau en Europees niveau zijn de Europese Kaderrichtlijn Water, De Waterwet, het Nationaal Waterplan en het Nationaal Bestuursakkoord Water. Op provinciaal en regionaal niveau zijn dit het Provinciaal Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021, de Provinciale Ruimtelijke Verordening (zie ook paragraaf 4.2), het Waterbeheersprogramma 2016-2021 Waterschap Vallei en Veluwe en de Keur van het waterschap.

Ook de gemeente heeft beleid dat relevant is, zoals het Gemeentelijk Rioleringsplan 2017-2020 en de (geactualiseerde) Leidraad afkoppelen Utrechtse Heuvelrug en convenant "Afkoppelen en Infiltreren" en de "Handreiking grond- en oppervlakte waterbescherming bronnen voor drinkwater bij ruimtelijke plannen".

Belangrijke concrete uitgangspunten voor dit plan zijn:

- de voor het Infiltratiegebied Utrechtse Heuvelrug gemaakte afspraken over de infiltratie van regenwater in het kwetsbare gebied, opgenomen in de Leidraad Afkoppelen Utrechtse Heuvelrug en het convenant "Afkoppelen en Infiltreren". Met deze afspraken tussen Provincie Utrecht, Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, Waterschap Vallei en Veluwe, gemeenten en drinkwaterbedrijf Vitens blijft de garantie bestaan dat de hoeveelheid en de kwaliteit van het grondwater op peil blijft.
- Voor alle ruimtelijke plannen is de uitvoering van een watertoets wettelijk verplicht. Het doel van de watertoets is om waterbelangen vroegtijdig en evenwichtig mee te nemen in het planvormingsproces. Hiermee wordt een veilig, gezond en duurzaam watersysteem nagestreefd. De toets omvat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de in ruimtelijke plannen voorkomende waterhuishoudkundige aspecten.

5.4.2 Resultaten onderzoek

Voor het plan is een onderzoek uitgevoerd naar de huidige waterhuishoudkundige situatie en de gevolgen van het project hierop. De resultaten daarvan zijn vermeld in het rapport "Waterhuishoudkundig plan onderdoorgang Maarsbergen" (Royal Haskoning DHV, 7 december 2018). Dit rapport is opgenomen als Bijlage 15 Waterhuishoudkundig plan van de toelichting. De effecten op de grondwaterstand zijn beschreven in de notitie 'Berekening opstuwing grondwater' (Royal Haskoning DHV, 19 april 2019). Deze notitie is opgenomen als Bijlage 16 Notitie berekening opstuwing grondwater van de toelichting.

Voor het oppervlaktewaterkwantiteit- en kwaliteitsbeheer van het onderhavige plangebied is het Waterschap Vallei en Veluwe verantwoordelijk. Bij de totstandkoming van het Waterhuishoudkundig plan heeft vooroverleg plaatsgevonden met de waterbeheerder. Na opstellen van het waterhuishoudkundig plan is deze ter toetsing aan het waterschap gezonden en heeft het waterschap gereageerd. De reactie van het waterschap op het waterhuishoudkundig plan is beschreven in de bijlagen bij het waterhuishoudkundig plan. Het Waterschap heeft ingestemd met het Waterhuishoudkundig plan.

Uit genoemde onderzoeken kan het volgende geconcludeerd worden:

- Er worden wadi's aangelegd, die verbonden worden met het omliggende watersysteem.
- De totaal benodigde watercompensatie bedraagt 824,148 m³. Deze watercompensatie wordt binnen het plangebied gerealiseerd.
- Aan de zuidzijde van de onderdoorgangen (fietsonderdoorgang en onderdoorgang wegverkeer) wordt drainage aangelegd.
- Mogelijk wordt aan de noordzijde van de onderdoorgangen een drainagenetwerk toegepast. Als dat het geval is, wordt dit uitgewerkt in het definitieve ontwerp.
- De opstuwing van het grondwater bedraagt maximaal 0,02 m (2 cm). Dit wordt als verwaarloosbaar geclassificeerd.
- Om te voorzien in de afwatering van de Bosweg wordt een drainage aangelegd in een grindkoffer die het hemelwater opvangt en afvoert naar de noordelijk gelegen bergingsvoorziening. Op andere plekken worden kolken geplaatst, die het hemelwater door middel van kolkleidingen onder de weg door naar de waterberging/infiltratievoorziening brengen. In de onderdoorgang en de fietsonderdoorgang wordt het hemelwater opgevangen in kolken en met een hemelwaterriolering naar de pompkelders gebracht. Vanuit de pompkelders wordt het hemelwater via een persleiding geloosd op het omliggende watersysteem.

Het hemelwater in de onderdoorgang voor auto's wordt niet direct geloosd op het oppervlaktewater. Door het afkoppelen van dit water richting een zuiverende voorziening wordt de waterkwaliteit voldoende beheerst. Het ZOAB (deklaag van de wegverharding) zal een deel van de verontreinigingen vasthouden. Vervolgens zal in de pompkelder door de zandvang en olieafscheider de meeste verontreinigingen worden afgevangen. Overige verontreinigingen die vanuit de pompkelder op de wadi worden geloosd zullen bij infiltratie worden afgevangen in de toplaag van de wadi. Hierdoor is het risico op verontreiniging van het grondwater acceptabel en beperkt. In de regel zal de toplaag van de wadi eens per 10 jaar moeten worden vervangen.

5.4.3 Conclusie

De watertoets is uitgevoerd voor het inpassingsplan. Er heeft afstemming plaatsgevonden met het Waterschap Vallei en Veluwe. Met het treffen van de beschreven maatregelen is er in de nieuwe situatie sprake van een goede waterhuishouding. De waterhuishouding vormt geen belemmering voor het inpassingsplan.

5.5 Bodemkwaliteit

5.5.1 Wettelijk kader

In verband met de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van consoliderend bestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven, tenzij een redelijk vermoeden moet bestaan van een sanerings situatie.

Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Het bouwen is alleen toelaatbaar als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatie kwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

5.5.2 Resultaten onderzoek

Plandeel Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen

Er is onderzoek verricht naar de bodemkwaliteit in het projectgebied. De resultaten zijn vermeld in het rapport "Verkennd bodem-, waterbodem- en asbestonderzoek, Project Spoorwegonderdoorgang Maarsbergen" (LievenceSO, 10 januari 2020). Het rapport is opgenomen in Bijlage 17 Verkennd bodemonderzoek Spooronderdoorgang N226 van de toelichting.

Het uitgevoerde bodemonderzoek heeft een goed beeld gegeven van de bodemkwaliteit binnen het plangebied. Het vooronderzoek is uitgevoerd in het kader van de wijziging van de bestemming. In dit stadium gaat het vooral om de haalbaarheid van het project. Uit het onderzoek kan het volgende geconcludeerd worden.

De licht verhoogde gehalten in de grond en licht tot matig verhoogde concentraties in het grondwater brengen geen onaanvaardbare risico's met zich mee. Hoewel in de grond en in de waterbodem licht verhoogde gehalten aan PFOA, PFOS of andere PFAS aangetroffen zijn, zijn de gemeten gehalten erg laag. In de huidige situatie leveren de gehalten aan PFAS geen onaanvaardbare risico's op. Er zijn geen sterke verontreinigingen (boven interventiewaarden) in de grond en in het grondwater aangetroffen. Bij twee deellocaties zijn mobiele verontreinigingen in het grondwater aanwezig. De verontreiniging bij de Woudenbergseweg 44 kan worden aangetrokken door de bemaling bij aanleg van de fietsonderdoorgang. Dit kan worden tegen gegaan door het toepassen van een contrabemaling.

Plandeel natuurcompensatielocaties Anderstein en Valkenheide

Voor de natuurcompensatielocaties zijn meerdere onderzoeken verricht naar de bodemkwaliteit. Voor de locatie Anderstein is verkennd bodemonderzoek uitgevoerd, zie "Rapport Verkennd bodemonderzoek Potentieel natuurcompensatiegebied Anderstein gelegen nabij Meentsteeg 6a te Maarn", KP Adviseurs, 12 augustus 2020. Dit rapport is opgenomen in Bijlage 18 Verkennd bodemonderzoek Anderstein van de toelichting. In het onderzoek is geconcludeerd dat in de boven- en ondergrond geen verontreinigingen zijn aangetroffen met de klassieke chemische parameters zoals opgenomen in het standaardpakket voor grond. In de bovengrond zijn licht verhoogde gehalten aan PFOA, PFOS en plaatselijk PFBA aangetoond ten opzichte van de detectielimiet, maar de vastgestelde gehalten voldoen aan de generieke achtergrondwaarden uit het tijdelijke handelingskader PFAS. Er zijn geen sterke verontreinigingen (boven interventiewaarden) in de grond en in het grondwater aangetroffen. De locatie is geschikt voor het beoogde toekomstige gebruik zijnde natuurgebied.

Voor de locatie Valkenheide zijn drie onderzoeken uitgevoerd. In 2019 is verkennd bodemonderzoek

uitgevoerd voor een groter gebied Valkenheide, waarbinnen een deel van de natuurcompensatielocatie valt, namelijk de percelen E497 en E1046 ("Verkennd bodemonderzoek, Project Spoorwegonderdoorgang Maarsbergen", Sweco Nederland BV, september 2019). Dit rapport is opgenomen in Bijlage 19 Verkennd bodemonderzoek Valkenheide van de toelichting. Er is alleen ingegaan op de resultaten die relevant zijn voor het inpassingsplan. In de bovengrond zijn lokaal licht verhoogde gehalten aan zware metalen en PAK aangetroffen. In de ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aangetroffen. In het grondwater zijn (lokaal) licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen, vluchtige aromaten en/of gehalogeneerde koolwaterstoffen, naftaleen en minerale olie aangetoond. Er zijn geen sterke verontreinigingen (boven interventiewaarden) in de grond en in het grondwater aangetroffen binnen de locatie Valkenheide.

Voor de kadastrale percelen E309 en E645 aan de Scherpenzeelseweg is een vooronderzoek uitgevoerd om de bodemkwaliteit in beeld te brengen (Milieuhygiënisch vooronderzoek conform NEN 5725 Scherpenzeelseweg, Valkenheide te Maarsbergen kadastrale percelen 309 en 645, IDDS, 8 april 2020). Dit rapport is opgenomen in Bijlage 20 Vooronderzoek Scherpenzeelseweg van de toelichting. In het onderzoek is gebruik gemaakt van het verkennend bodemonderzoek uit 2019 dat hierboven is beschreven. Geconcludeerd is dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van kadastrale percelen E309 en E645 niet significant afwijkt ten opzichte van de bodemkwaliteit van de omliggende percelen. Er zijn geen sterke verontreinigingen te verwachten. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is in het kader van het inpassingsplan in voldoende mate bekend.

Voor de natuurcompensatielocatie Valkenheide is in het kader van de grondwerkzaamheden een onderzoek naar PFAS uitgevoerd ("Milieukundig (PFAS)bodemonderzoek NEN 5740 Scherpenzeelseweg, Valkenheide te Maarsbergen kadastrale percelen 309, 497, 645, 646, 647 en 1783, IDDS, 8 april 2020). Het onderzoek naar PFAS voor de Scherpenzeelseweg is opgenomen in Bijlage 21 Rapportage PFAS Scherpenzeelseweg van de toelichting. In het onderzoek is geconcludeerd dat de aangetoonde PFAS-verbindingen in de grond lager zijn dan 0,9 µg/kg. Er zijn geen beperkingen voorzien.

5.5.3 Conclusie

Voor het inpassingsplan is de bodem voldoende onderzocht. In het kader van de uitvoering wordt rekening gehouden met de uitkomst en aanbevelingen van de onderzoeken.

5.6 Verkeersafwikkeling

Het project voorziet in een verkeerskundige ruimtelijke ontwikkeling. De ontwikkeling is bedoeld ter verhoging van de verkeersveiligheid en de bevordering van de verkeersdoorstroming. Het plan voorziet in de oplossing van bestaande knelpunten. De reconstructie genereert op zichzelf beschouwd geen toe- of afname van het aantal verplaatsingen ten opzichte van de huidige (autonome) situatie.

5.6.1 Onderzoek verkeerskundige afwikkeling

Om de doorstroming van het ontwerp te toetsen is door Sweco een modelstudie uitgevoerd (kenmerk SWNL0259755, d.d. 16 april 2020). Het onderzoek is opgenomen als Bijlage 2 Verkeerskundig onderzoek bij deze toelichting. Hieronder zijn de conclusies opgesomd die getrokken zijn na het modelleren van het meest recente verkeerskundig ontwerp van de ongelijkvloerse spoor kruising Maarsbergen voor het planjaar 2031.

Het huidige verkeerskundig ontwerp zorgt voor het grootste gedeelte van de dag voor een vertragsvrije verkeersafwikkeling tot en met het planjaar 2031. Alleen in de avondspits ontstaat een wachtrij voor de noordelijke rotonde op de Bosweg. Deze wachtrij is maximaal 100 meter lang en levert in het drukste uur van de avondspits gemiddeld 40 seconden vertraging op. Deze vertraging overschrijdt de in Nederland geldende normen in het kader van doorstroming op ongeregelde kruispunten. Deze normen geven aan dat bij ontwerp van nieuwe infrastructuur gestreefd dient te worden naar een maximale vertraging van 20 seconden op een tak van een kruispunt. Echter geven deze normen ook aan dat pas bij een vertraging van meer dan 50 seconden maatregelen noodzakelijk zijn. Met het overschrijden van de 50 seconden komt de verkeersveiligheid in het geding. Dit heeft te maken met risiconemend gedrag van de weggebruiker door vertraging. Conform de in Nederland geldende normen is het voor deze

"Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

specifieke situatie dus niet strik noodzakelijk om verkeersmaatregelen te treffen.

Als blijkt dat dit toch noodzakelijk is, dan kan gedacht worden aan het plaatsen van een rotonde doseerinstallatie (RDI) in combinatie met het huidige verkeerskundig plan. Een verkeerslicht op de noordtak van de rotonde kan het verkeer hier een korte periode tegenhouden zodat het verkeer op de Bosweg afgewikkeld wordt zonder dat de vertraging hier oploopt tot het punt dat risiconemend gedrag door de weggebruiker overwogen wordt. Vertraging op de Bosweg wordt hiermee verminderd. Vertraging op de noordelijke tak van de rotonde neemt hierdoor echter toe. Vanwege het feit dat het hier (op dat moment) gaat over een geregelde situatie, is de kans op risiconemend gedrag minder groot.

De kluifrotonde bij de A12 wordt maximaal belast omdat een vrije doorstroming richting deze rotonde gecreëerd is. Er is geen sprake meer van de aanwezigheid van een verkeerslichteninstallatie die een doserende werking heeft. Op het drukste moment in de ochtendspits wordt hierdoor bij de kluifrotonde lichte vertraging waargenomen. Op zowel de noord- als de zuidtak is de gemeten vertraging gemiddeld tussen de 20 en 30 seconden.

5.6.2 Conclusie

Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat in de toekomstige situatie het verkeerskundig ontwerp er voor zorgt dat voor het grootste gedeelte van de dag sprake is van een vertragingvrije verkeersafwikkeling. Alleen in het drukste uur van de avondspits is sprake van gemiddeld 40 seconden vertraging, wat meer is dan de Nederlandse norm voor ongeregelde kruispunten. Echter pas bij 50 seconden vertraging is het noodzakelijk om maatregelen te nemen. Zodoende worden geen verdere maatregelen opgenomen en wordt na realisatie van het plan de verkeersdoorstroming en de ontwikkeling van de intensiteiten jaarlijks gemonitord. Op basis hiervan kan een nieuwe inschatting gemaakt worden of en wanneer de vertraging gaat ontstaan waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt. Bij deze analyse dienen ook de dan vigerende verkeersmodellen geraadpleegd/toegepast te worden. Beheersmaatregelen zoals een rotonde doseerinstallatie kunnen zo tijdig voorbereid worden. Het inpassingsplan biedt binnen de opgenomen bestemmingen voldoende ruimte en flexibiliteit om een dergelijke maatregel door te voeren.

5.7 Verkeersveiligheid

5.7.1 Verkeersveiligheidsaudit

Ter beoordeling van de verkeersveiligheid is het voorgenomen ontwerp aan een verkeersveiligheidsaudit onderworpen (kenmerk 190164/HGO, d.d. 18 maart 2020). Het onderzoek is opgenomen als Bijlage 3 Verkeersveiligheidsaudit van de toelichting.

Doel van de verkeersveiligheidsaudit is om in een zo vroeg mogelijk stadium inzicht te krijgen in de verkeersveiligheidsrisico's die het ontwerp met zich meebrengt. Zo kan beoordeeld worden of er oplossingen voorhanden zijn, die de risico's beperken en kan bepaald worden of er vanuit verkeersveiligheidsoogpunt sprake is van een aanvaardbare situatie. Waar het uiteindelijk om gaat, is dat (ernstige) ongevallen zoveel mogelijk worden voorkomen. De verkeersveiligheidsaudit is dan ook een preventief en typisch Duurzaam Veilig-instrument.

5.7.2 Resultaten verkeersveiligheidsaudit

De verkeersveiligheidsaudit heeft 40 aanbevelingen opgeleverd. In reactie hierop heeft de provincie een reactienota opgesteld, waarin is aangegeven hoe zij met de aanbevelingen omgaat. Deze reactienota is als Bijlage 4 Reactienota verkeersveiligheidsaudit bij deze toelichting gevoegd. Uit de reactienota blijkt dat veel aanbevelingen kunnen worden overgenomen en meegenomen worden bij het nog verder uit te werken inrichtingsontwerp. Een enkele aanbeveling kan niet worden overgenomen vanwege de beperkt beschikbare ruimte.

5.7.3 Conclusie

Gezien het voorgaande zal er na realisatie en ingebruikname van de nieuwe infrastructuur sprake zijn van een aanvaardbare verkeersveilige situatie. Door het project zal de verkeersveiligheid toenemen ten opzichte van de huidige situatie waarbij de gelijkvloerse kruising met het spoor een hoog verkeersveiligheidsrisico oplevert.

5.8 Geluid

5.8.1 Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidsniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) artikel 74 hebben alle wegen een geluidzone. Uitzondering hierop zijn woonerven en straten met een maximumsnelheid van 30 km/u. De zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of een weg binnen of buitenstedelijk is gelegen. Voor de bepaling van de maximale vast te stellen geluidbelasting houdt de Wet geluidhinder rekening met de ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied. Binnen stedelijk gebied gelden over het algemeen minder strenge normen. In het kort komt het er op neer dat het gebied binnen de bebouwde kom behoort tot het stedelijke gebied, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, dat gelegen is binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. In het laatste geval en voor de situatie buiten de bebouwde kom gelden de normen die van toepassing zijn op het buitenstedelijke gebied. Een hoofdweg is, conform deze definitiebepaling van de Wet geluidhinder, altijd gelegen in buitenstedelijk gebied.

Ter anticipatie op het steeds stiller worden van motorvoertuigen mag alvorens te toetsen aan de geldende grenswaarden een aftrek worden toegepast op de berekende geluidbelasting. Deze aftrek bedraagt:

- 2 dB voor wegen waar de maximumsnelheid gelijk is aan of hoger is dan 70 km/uur;
- 5 dB voor overige wegen.

Voor het inpassingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is hierna beschreven.

5.8.2 Resultaten onderzoek

Er is onderzoek verricht naar de gevolgen van het project voor de geluidssituatie. De resultaten zijn vermeld in het rapport "Akoestisch onderzoek spoorwegviaduct N226 te Maarsbergen" (M+P, 20 april 2020). Het rapport is opgenomen als Bijlage 22 Akoestisch onderzoek van de toelichting.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

Omdat er voor de meeste woningen geen duidelijk onderscheid is tussen woningen binnen de zone van de 'gewijzigde' en 'nieuwe' wegvakken, is zowel een reconstructietoets als een toets nieuwe weg uitgevoerd. De reconstructietoets geldt voor alle woningen binnen en in de directe omgeving van het plangebied. De toets nieuwe weg is uitgevoerd voor die woningen, die een geluidstoename van 1,5 dB of meer ondervinden vanwege de wijzigingen aan de N226.

Uit de resultaten blijkt dat er bij woningen langs de nieuwe wegvakken van de N226 en bij woningen langs het wegdeel van de N226 ten noorden van de nieuwe rotonde sprake is van een reconstructie. In

het geval van de woningen langs de nieuwe wegvakken is de reconstructie het resultaat van de gewijzigde N226, welke dichterbij de woningen is komen te liggen. De geluidsbelasting van de overige woningen in het projectgebied neemt niet of nauwelijks toe. In sommige gevallen neemt de geluidsbelasting af.

Zeven woningen aan de Woudenbergseweg (huisnummers 66, 68, 70, 72, 74, 74a en 76) liggen niet binnen de zone van de nieuwe weg. Hetzelfde geldt voor de veertien woningen aan de Van Beuningenlaan en de twee woningen aan de Stinus Blomlaan. Voor deze woningen is de reconstructie het enige toetsingskader. Voor deze woningen is beschouwd of hier bron- en/of overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn. In de huidige situatie ligt reeds een SMA-NL8 G+ deklaag ter hoogte van deze woningen. Een stillere deklaag die even duurzaam is als een SMA-NL8 G+ is op deze locatie niet mogelijk. Daarnaast is beschouwd of er een scherm gerealiseerd kan worden. Gezien het wegprofiel zijn schermen niet passend en daarmee niet wenselijk. Maatregelen ter hoogte van deze 23 reconstructiewoningen zijn daarmee niet te realiseren.

Uit de resultaten van de toets nieuwe weg blijkt dat bij veel eerstelijns woningen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt. De nieuwe Bosweg leidt bij drie woningen tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Op basis van een maatregelenstudie is onderzocht op welke wijze de geluidsbelasting vanwege de gewijzigde (nieuwe) N226 kan worden gereduceerd. Beschouwd zijn: absorptie op de wand van de onderdoorgang, een stil wegdek (SMA-NL8 G+), een scherm van 2 meter, overkappingen en een combinatie (absorptie, scherm en stil wegdek). Bij alle maatregelen wordt absorptie van de wand van de onderdoorgang toegepast.

Uit de maatregelenstudie blijkt dat geen van de maatregelen alle overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde weg neemt. Ook blijken geen van de maatregelen doelmatig te zijn. Met een combinatie van absorptie op de wanden van de onderdoorgang en een stil wegdek (SMA-NL8 G+) is een belangrijke reductie van de toegenomen geluidsbelasting te realiseren en wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Ondanks dat deze combinatie van maatregelen niet doelmatig is, is er toch voor gekozen om deze toe te passen.

Tot slot is indicatief gekeken naar de gecumuleerde geluidsbelasting. Uit de cumulatie blijkt dat met name het spoor bij een groot deel van de woningen een relevante bijdrage levert aan de geluidsbelasting op de gevels van de woning. Desondanks zijn maatregelen aan de N226 zinvol.

5.8.3 Hogere waarde besluit

Bij 40 woningen (3 woningen aan de Engweg, 12 woningen aan Tuindorpweg, 14 woningen aan de Van Beuningenlaan, 2 woningen aan de Stinus Blomlaan en 9 woningen aan de Woudenbergseweg) in Maarsbergen wordt de in de Wet geluidhinder vermelde voorkeursgrenswaarde van 48 dB ten gevolge van wegverkeer overschreden. Voor deze woningen heeft een ontwerp Besluit hogere waarden grenswaarden geluidhinder ter inzage gelegen. Tegen het besluit zijn zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben niet geleid tot een wijziging. De hogere grenswaarden geluidhinder voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting zijn vastgesteld, met in achtname van de genomen maatregelen zoals benoemd in het besluit en de daarbij behorende bijlagen. Het vastgestelde besluit is opgenomen als Bijlage 23 Besluit Hogere grenswaarden geluidhinder.

In de Beleidsregel hogere waarden Wgh, gemeente Utrechtse Heuvelrug zijn voorwaarden opgenomen voor woningen waarbij hogere waarden worden opgelegd. Het vaststellen van de hogere waarden is getoetst aan deze beleidsregel en daarmee in overeenstemming. In het besluit is per woning en per bron aangegeven wat de maximaal te verlenen hogere waarden bedraagt.

5.8.4 Conclusie

Uit akoestisch onderzoek volgt dat de geluidbelasting als gevolg van de ontwikkeling op 40 woningen hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Door het treffen van maatregelen als absorptie op de wanden van de onderdoorgang en een stil wegdek (SMA-NL8 G+) is een belangrijke reductie van de geluidsbelasting te realiseren en wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Voor de woningen is vanwege het overschrijden van de voorkeursgrenswaarde een hogere waarde wet geluidhinder vastgesteld voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan.

5.9 Luchtkwaliteit

5.9.1 Wettelijk kader

De belangrijkste regels over de luchtkwaliteit staan in hoofdstuk 5 (titel 5.2) van de Wet milieubeheer (Wm). Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in besluiten (AMvB's) en ministeriële regelingen. De kern van titel 5.2 Wm bestaat uit luchtkwaliteitsnormen, gebaseerd op de Europese richtlijnen, zie tabel 5.2.

Momenteel wordt vrijwel overal in Nederland aan de grenswaarden uit de Wm voldaan. Bij concentratieniveaus onder de grenswaarden kan er echter nog steeds een negatief effect optreden voor de gezondheid ten gevolge van luchtverontreiniging. Daarnaast heeft een betere luchtkwaliteit economische waarde: gezondere werknemers, vermindering ziektekosten, aantrekkingskracht voor investeerders en nieuwe banen in de duurzaamheidseconomie. Provinciale Staten hebben op 5 februari 2018 de Samenwerkingsagenda Gezonde Lucht aangenomen. Provinciale Staten streeft er naar (streefnorm) om uiterlijk in 2030 in de hele provincie Utrecht te voldoen aan de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). De Europese grenswaarden en de advieswaarden van de WHO zijn gegeven in tabel 5.2.

Tabel 5.2: Overzicht van grens- en advieswaarden van de voor het project beschouwde stoffen (bron Tauw)

Stof	Type norm	Grenswaarde in Nederland en EU	Advieswaarde WHO
NO ₂	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	-
	Uurgemiddelde concentratie ⁶	200 µg/m ³	-
		Mag max. 18 keer per jaar worden overschreden	
PM ₁₀	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	20 µg/m ³
	Etmaalgemiddelde concentratie	50 µg/m ³	-
		Mag max. 35 keer per jaar worden overschreden	
PM _{2.5}	Jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³	10 µg/m ³
Roet (EC)	Jaargemiddelde concentratie	-	-

Het toepasbaarheidsbeginsel (artikel 5.19 lid 2 van de Wet milieubeheer) geeft aan waar de luchtkwaliteit niet beoordeeld hoeft te worden, namelijk:

- Op locaties die zich bevinden in gebieden die niet publiekelijk toegankelijk zijn en waar geen vaste bewoning is.
- Op terreinen waarop een of meer inrichtingen zijn gelegen, waar bepalingen betreffende gezondheid en veiligheid op arbeidsplaatsen van toepassing zijn.
- Op de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl) bevat voorschriften voor onder meer het berekenen van de concentratie luchtverontreinigende stoffen.

In de Rbl staat onder andere dat voor het berekenen van concentraties langs wegen geldt dat een toetslocatie representatief moet zijn voor een weglengte van 100 meter en dat concentraties op een

"Sporonderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

afstand van maximaal 10 meter van de wegrand worden bepaald.

In artikel 22 en 65 van de Rbl wordt beschreven dat de luchtkwaliteit berekend moet worden op een locatie waar de bevolking kan worden blootgesteld gedurende een periode die in vergelijking met de middelingstijd van de betreffende luchtkwaliteitseis significant is. Dit betekent dat in het kader van de luchtkwaliteit langs wegen een middelingsduur van één jaar voor NO₂ en een middelingsduur van 24 uur voor PM₁₀ relevant is. Locaties waar de blootstellingsduur veel korter is dan deze middelingsduur zijn geen relevante toetslocaties. De eisen met betrekking tot de significante blootstellingsduur worden ook wel het 'blootstellingscriterium' genoemd.

5.9.2 Resultaat onderzoek

Er is onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit in en rond het projectgebied. De resultaten zijn vermeld in het rapport "Luchtkwaliteitsonderzoek Spoorwegonderdoorgang N226 Maarsbergen" (Tauw, 15 april 2020). Het rapport is opgenomen in Bijlage 24 Onderzoek luchtkwaliteit van de toelichting.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

Langs het tracé van ongeveer 250 meter ter hoogte van de huidige N226 / Woudenbergseweg tot aan de nieuw aan te leggen noordelijke rotonde verbetert de luchtkwaliteit. Op circa tien woningen wordt een afname berekend van de jaargemiddelde NO₂ concentratie van meer dan 1 µg/m³ en een afname van meer dan 0,1 µg/m³ van de jaargemiddelde PM₁₀ concentratie.

In het gebied van ongeveer gelijke grootte langs / in de buurt van de nieuwe spoorwegonderdoorgang (Tuindorpweg en Engweg) verslechtert de luchtkwaliteit. Op vijf woningen (exclusief de twee te amoveren woningen) wordt een toename berekend van de jaargemiddelde NO₂ concentratie van meer dan 1 µg/m³ en een toename van meer dan 0,1 µg/m³ van de jaargemiddelde PM₁₀ concentratie. Op die locaties waar de luchtkwaliteit verslechtert (Tuindorpweg en Engweg) is dit met maximaal 2 µg/m³ NO₂, 0,5 µg/m³ PM₁₀ en 0,2 µg/m³ PM_{2,5} (jaargemiddeld).

Langs de N226 ten noorden van de nieuw aan te leggen rotonde, en in het noordelijke gedeelte van Maarsbergen, is in de plansituatie sprake van een beperkte toename in concentratieniveaus van gemiddeld 0,1 µg/m³ NO₂ voor de woningen direct langs de N226. Dit wordt veroorzaakt door een toename met ruim 2.000 mv/etmaal in de plansituatie ten opzichte van de referentiesituatie; deze toename weegt zwaarder dan de afname in stagnatie.

De jaargemiddelde concentraties blijven overal ruim beneden de grenswaarden van 40 µg/m³ voor NO₂ en PM₁₀ en 25 µg/m³ voor PM_{2,5} en blijven ook beneden de WHO advieswaarden voor PM₁₀ en PM_{2,5}. Dit geldt ook voor de aanlegfase, wanneer gedurende een jaar de gemiddelde concentratie toeneemt met maximaal 0,3 µg/m³ voor NO₂ en 0,05 µg/m³ voor PM₁₀.

5.9.3 Conclusie

Uit onderzoek blijkt dat er een verbetering zal optreden ter plaatse van het huidige tracé van de N226 / Woudenbergseweg en een verslechtering langs de Tuindorpweg en Engweg en langs de N226 ten noorden van de nieuw aan te leggen rotonde. Uit het onderzoek blijkt tevens dat er in alle gevallen ruimschoots zal worden voldaan aan de grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. Er wordt ook voldaan aan de advieswaarden van de WHO. Er is vanuit de luchtkwaliteitsregels geen belemmering voor vaststelling van het inpassingsplan.

5.10 Externe veiligheid

5.10.1 Wettelijk kader

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van een ongeval in de directe omgeving waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en ondergrondse buisleidingen. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven. Voor de N226 is het transport van gevaarlijke stoffen relevant.

Op 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden welke het wettelijk kader voor transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geeft.

Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Het plaatsgebonden risico (PR) richt zich als maat voor het risico vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen vooral op de basisveiligheid voor personen in de omgeving van die activiteiten. Aan het PR is een wettelijke grenswaarde verbonden die niet mag worden overschreden. Het PR wordt "vertaald" als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.
- Het groepsrisico (GR) is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Rondom een risicobron wordt een invloedgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbare aantal personen, de zogenoemde oriënterende waarde (OW). In het Bevi, het Bevb en het Bevt wordt de verantwoordingsplicht voor het bevoegd gezag ten aanzien van de acceptatie van het groepsrisico vanwege inrichtingen wettelijk geregeld. Deze verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR, ook als de OW niet wordt overschreden.

5.10.2 Resultaten onderzoek

Er is onderzoek verricht naar de externe veiligheidssituatie in en rond het plangebied. De resultaten zijn vermeld in het rapport "Onderzoek Externe veiligheid Toetsing plaatsgebonden risico (PR) en verantwoording groepsrisico (GR) Spoorwonderdoorgang van de N226 in Maarsbergen" (RUD, 9 maart 2020). Het rapport is opgenomen als Bijlage 25 Onderzoek Externe veiligheid van de toelichting.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

Voor de N226 bestaat er na de reconstructie geen PR 10^{-6} contour. Toetsing is niet aan de orde. Ook bestaat er voor het genoemde wegdeel geen zogenaamd plasbrandaandachtsgebied.

Het groepsrisico neemt niet toe door de aanpassingen aan de N226 en ligt zowel voor de huidige als de toekomstige situatie onder 10% van de oriëntatiewaarde.

Gelet op het voorgaande wordt het groepsrisico als aanvaardbaar beschouwd, mede rekening gehouden met de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

Het wegvervoer van gevaarlijke stoffen over de N226 legt geen beperkingen op aan het inpassingsplan.

In het kader van het project wordt de brandstofleiding verdiept aangelegd zodat deze onder de weginfrastructuur door gaat. De aan te passen N226 is niet van invloed op die brandstofleiding. Andersom heeft de brandstofleiding ook geen invloed op de risico's die samenhangen met het transport van gevaarlijke stoffen over de N226. Bij werkzaamheden in de buurt van de brandstofleiding dient rekening te worden gehouden met de belemmeringenstrook. Bij werken en werkzaamheden in deze strook is een omgevingsvergunning vereist. De belemmeringenstrook is opgenomen op de verbeelding met de dubbelbestemming 'Leiding - Olie'.

Gasleiding bij Valkenheide

Door de natuurcompensatielocatie Valkenheide loopt een hoge druk gasleiding. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) beschrijft in artikel 11 dat bij de aanleg van een buisleiding, de realisatie van een gebouw (kwetsbaar of beperkt kwetsbaar) of een risico verhogend object als bijvoorbeeld een

windturbine, rekening dient te worden gehouden met de norm- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico. In dit geval wordt de bestemming gewijzigd in 'Natuur'. Er is daarom geen reden om aan het voorgenoemde te toetsen.

Artikel 12 beschrijft dat bij de aanleg van een buisleiding, of in het geval van een bestemmingsplan of inpassingsplan waarin de bouw van objecten (kwetsbaar of beperkt kwetsbaar) mogelijk wordt gemaakt, het groepsrisico dient te worden verantwoord waarbij o.a. dient in te worden gegaan op beperking, bestrijding en voorkoming van een ramp en de hoogte van het groepsrisico. Omdat op deze locatie geen sprake is van de bouw van objecten, is er geen verplichting op hierop in te gaan.

In het inpassingsplan is ter waarborging van het gastransport en de veiligheid een dubbelbestemming opgenomen voor het traject van de hogedruk gasleiding (zie Artikel 7 Leiding - Gas). De dubbelbestemming betreft de gronden waarin de leiding is gelegen alsmede een belemmeringsstrook van 4 m aan weerszijden van de gasleiding.

5.10.3 Conclusie

Uit het onderzoek komt naar voren dat er vanuit externe veiligheid geen beperkingen zijn voor het inpassingsplan.

5.11 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied bevindt zich een brandstofleiding en een hoge druk gasleiding (zie ook paragraaf 5.10). De olieleiding loopt aan de noordzijde parallel aan de Tuindorpweg. De hogedruk gasleiding loopt dwars door de natuurcompensatielocatie Valkenheide. In het inpassingsplan is voor het traject van elke leiding een eigen dubbelbestemming opgenomen ter waarborging van het transport en de veiligheid rondom de leiding (zie Artikel 7 Leiding - Gas en Artikel 8 Leiding - Olie). De dubbelbestemming voor de olieleiding heeft een breedte van 5 m aan weerszijden van de leiding en de dubbelbestemming voor de gasleiding heeft een breedte van 4 m.

5.12 Niet-gesprongen explosieven

5.12.1 Resultaten onderzoek

Ter verwezenlijking van het plan worden (onder meer) bodemroerende werkzaamheden uitgevoerd. Tijdens de Tweede Wereldoorlog en met name in de periode 1944 - 1945 vonden in en rondom Maarsbergen tal van oorlogshandelingen plaats, waarbij meerdere vliegtuigbommen zijn afgeworpen en geschoten werd met luchtgronddoelraketten en boordwapens. De ervaring leert dat circa 10 tot 15% van de tijdens de oorlog gebruikte conventionele explosieven (CE) niet naar behoren heeft gefunctioneerd en als blindganger in de bodem zijn achtergebleven. Daarnaast leert de ervaring dat in voormalige verdedigingswerken soms conventionele explosieven zijn achtergebleven of gedumpt of tijdens het dichten hiervan.

Er is een onderzoek verricht naar niet-gesprongen explosieven in en rond het projectgebied. De resultaten zijn vermeld in het rapport "Aanvullend historisch vooronderzoek en projectgebonden risicoanalyse Conventionele Explosieven" (Expload Explosievenadviseurs, 7 september 2018). Het rapport is opgenomen in Bijlage 26 Onderzoek niet-gesprongen explosieven van de toelichting.

Het onderzoek komt tot de conclusie dat er sprake is van drie verdachte gebieden. Het gaat om:

- Een gebied tot 100 meter rondom bomkraters die op een luchtfoto van 26 november 1944 ter hoogte van het station van Maarsbergen zichtbaar zijn;
- Een gebied tot 100 meter rondom één enkele bomkrater die is ontstaan door bombardementen op 30 november 1944 of 4 december 1944;
- Een gebied tot 100 meter rondom één mogelijke bomkrater die is ontstaan door een bombardement op 5 januari 1945, waarbij vier à vijf Engelse jagers een aanval hebben uitgevoerd op het spoor bij Maarsbergen ter hoogte van de Engweg, hoek Wijkerweg en aan het einde van de Haarweg ten oosten van de spoorlijn, maar waarvan de omschrijving in het bronnenmateriaal niet wordt ondersteund door de luchtfoto die van uitstekende kwaliteit is en maar negen dagen na het

bombardement genomen is.

De afbakening van deze verdachte gebieden is weergegeven op de CE-bodembelastingkaart die als bijlage bij het onderzoeksrapport is opgenomen. Om het risico op het optreden van een ongecontroleerde explosie van conventionele explosieven bij grondroerende werkzaamheden in verdacht gebied te voorkomen, wordt geadviseerd om voorafgaand aan de start van de werkzaamheden een detectieonderzoek uit te voeren.

5.12.2 Conclusie

Uit het onderzoek is gebleken dat er drie verdachte gebieden zijn in het plangebied. Voor deze gebieden zal ten tijde van de realisatie een detectieonderzoek worden uitgevoerd.

5.13 Trillingen

5.13.1 Toetsingskader

Vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening zijn de gevolgen van het project voor het aspect trillingen in beeld gebracht. Dit betreft zowel trillingen tijdens de aanlegfase (als gevolg van bouwwerkzaamheden) alsook mogelijke trillingen door wegverkeer.

Voor het beoordelen van trillingen op het risico van gebouwschade, hinder voor personen in gebouwen of versterking van apparatuur/processen, heeft de Stichting Bouwresearch de SBR-richtlijn 'Trillingen' uitgegeven. Deze richtlijn bestaat uit de volgende drie delen:

- SBR-A: Schade aan gebouwen, uitgave 2017.
- SBR-B: Hinder voor personen in gebouwen, uitgave 2002.
- SBR-C: Storing aan apparatuur, uitgave 2002.

De richtlijn heeft geen wettelijke status, maar heeft mede door jurisprudentie een ruim draagvlak opgebouwd en wordt geïnterpreteerd als de meest recente stand der inzichten.

5.13.2 Onderzoek

Er is onderzoek verricht naar de trillingshinder in en rond het projectgebied. De resultaten zijn vermeld in het rapport "Trillingsonderzoek spooronderdoorgang N226, Maarsbergen" (DGMR, 25 maart 2020). Het rapport is opgenomen in Bijlage 27 Trillingsonderzoek van de toelichting. In dit onderzoek wordt de SBR-richtlijn als toetsingskader aangehouden.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

Aanlegfase

In de aanlegfase is het inbrengen van de stalen damwanden langs het te ontgraven wegdeel de enige werkzaamheid met significante trillingsopwekking. Het inbrengen van de palen voor de landhoofden gebeurt met een trillingsarme techniek en de trekpalen onder de toeritten worden uitgevoerd als GEWI-ankers met eveneens beperkte trillingsopwekking.

De trillingssterkten tijdens het inbrengen van de damwanden zijn geprognosticeerd op een referentie trilblok met 1755 kN slagkracht. Mogelijk dat het werk geheel of deels uitgevoerd kan worden met aanmerkelijk minder slagkracht, hetgeen trillingshinder sterk kan beperken. Actualisatie van de prognose door de uitvoerder op basis van actuele slagkrachtgegevens is dan gewenst.

De prognoseberekeningen geven aan dat het intrillen van damwanden (met het referentieblok) een verhoogd schaderisico inhoudt en dat beperking van de slagkracht tijdens intrillen of een alternatieve inbrengmethode als het indrukken van damwandplanken gewenst is.

Het intrillen leidt ook tot hinder op posities waar de damwandstelling zich op minder dan 50 m afstand tot een woning bevindt. De daggemiddelde trillingssterkte V_{per} voldoet dan niet aan de streefwaarde uit de SBR-B. Deze situatie komt per pand hooguit één tot enkele dagen voor. Goede communicatie en beperking van de slagkracht, voor zover mogelijk, zijn noodzakelijk. Voor de start van deze werkzaamheden worden de desbetreffende bewoners hierbij betrokken.

Wegverkeer plansituatie (gebruiksfase)

De trillingsopwekking van het wegverkeer in zowel verdiepte wegligging alsook bij standaard wegconstructie is gering en leidt volgens de berekeningen niet tot voelbare trillingen. Daarmee wordt voldaan aan de SBR-B en zijn trillingsreducerende maatregelen niet nodig.

Trillingen railverkeer plansituatie (gebruiksfase)

Het trillingsonderzoek op de locatie Voorport in Veenendaal heeft duidelijk gemaakt dat de overgang van aarden baan naar spoorligging op het kunstwerk (onderdoorgang) tot hogere trillingssterkten kan leiden. Omdat de verhoging te wijten is aan een stijfheidsovergang op één aanwijsbaar punt in het spoor heeft de extra trillingsopwekking het karakter van een puntbron en hierdoor neemt de trillingsverhoging met toenemende afstand tot het kunstwerk snel af. Op meer dan 50 m afstand is er geen verhoging meer waarneembaar ten opzichte van de trillingen van het standaard spoor.

Binnen een afstand van 50 m liggen alleen de voor het project aangekochte woningen Engweg 1 en Tuindorppweg 5b. In deze woningen nemen de trillingssterkten V_{\max} in de plansituatie toe met respectievelijk 12% en 6%, maar blijven de trillingssterkten V_{per} evenwel voldoen aan de grenswaarde A3 van 0,1 uit de Beleidsregel trillingshinder spoor.

Voor de overige onderzochte woningen is er geen trillingstoename in de plansituatie. Er hoeven dan ook geen maatregelen te worden overwogen.

5.13.3 Conclusie

In de gebruiksfase is zowel vanwege de weg als het spoor geen sprake van een onaanvaardbare trillingstoename en zijn geen maatregelen nodig om trillingshinder te verminderen. Voor de aanlegfase wordt aanbevolen om de slagkracht te beperken voor zover mogelijk om de trillingshinder te beperken. Hier zullen de desbetreffende bewoners bij betrokken worden.

Het aspect trillingshinder vormt geen belemmering voor de vaststelling van het inpassingsplan.

5.14 Lichthinder

5.14.1 Toetsingskader

Vanuit goede ruimtelijke ordening zijn de gevolgen van het project voor het aspect lichthinder op woningen in beeld gebracht. Om de mate van hinder te toetsen, wordt gebruik gemaakt van de op dit moment voorhanden zijnde aanbevelingen voor lichthinder, uitgegeven door de NSVV (Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde). In deze aanbeveling zijn grenswaarden opgenomen voor verlichtingsinstallaties aangaande sportveldverlichting en het aanlichten van gebouwen. Gezien het feit dat er op dit moment geen landelijke richtlijn is voor lichthinder van openbare verlichting en voertuigverlichting en deze aanbeveling methoden beschrijft welke praktisch en theoretisch goed toepasbaar zijn, is voor de beoordeling gebruik gemaakt van deze publicatie.

5.14.2 Onderzoek

Er is onderzoek verricht naar de lichthinder in en rond het projectgebied. De resultaten zijn vermeld in het rapport "Onderzoek lichthinder N226 te Maarsbergen" (De Kruijter Public Lighting, april 2020). Het rapport is opgenomen in Bijlage 28 Lichthinderonderzoek van de toelichting.

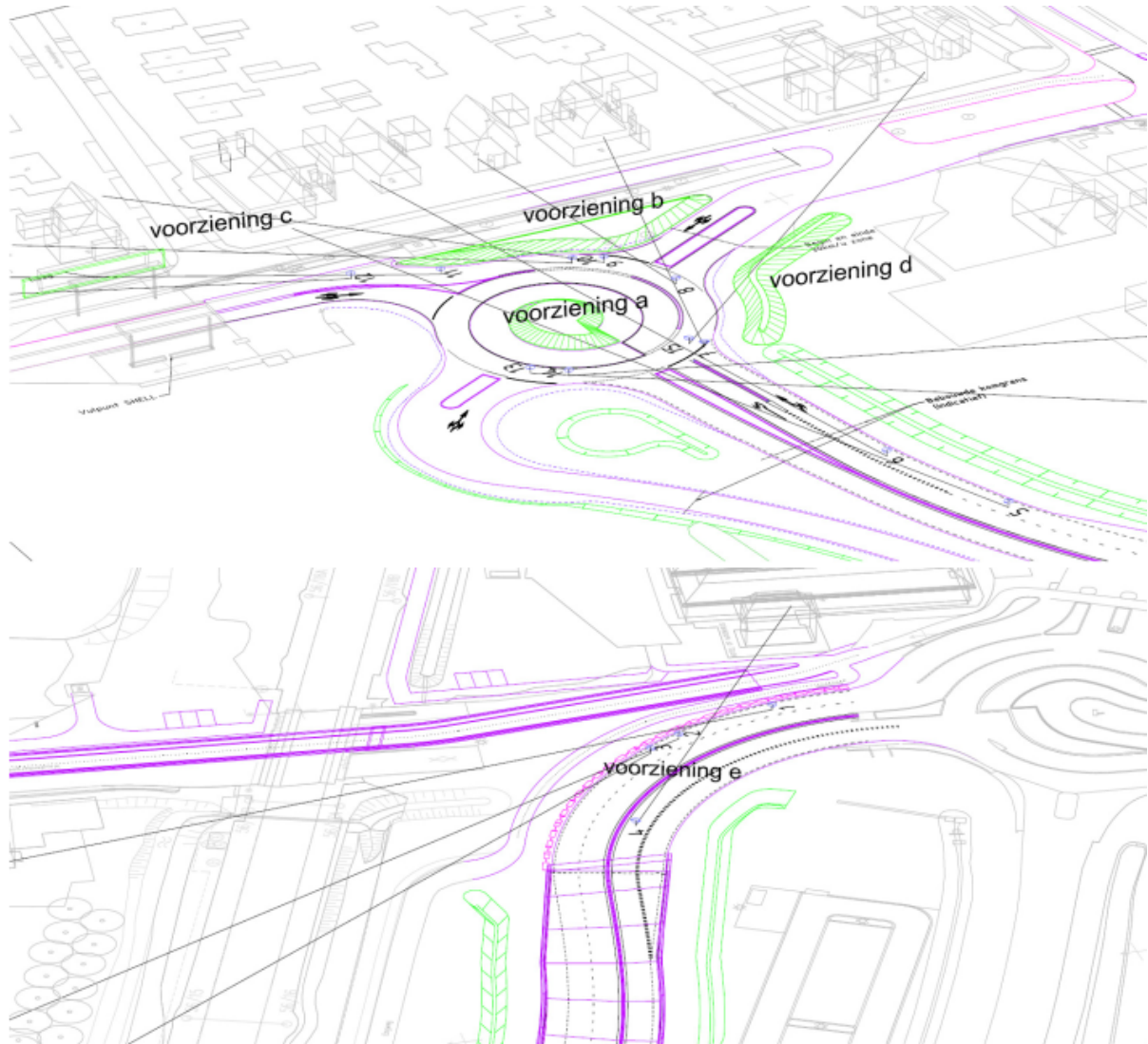
Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

Doordat het verkeer niet meer rechtdoor gaat over de Woudenbergseweg maar aan twee zijden scherp afbuigt richting de onderdoorgang, maakt het verkeer een draaibeweging die eerder niet voorkwam. Met als gevolg dat, tijdens het nemen van de bocht, de bundels van de koplampen vrij over de gevels kunnen bewegen.

Dit resulteert erin dat vooral de woningen aan de Woudenbergseweg veel hinder ondervinden van het koplamplicht dat de woningen binnen schijnt. De waarden die worden berekend, liggen ruim boven de aanbevolen waarden.

"Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

Om de hinder te voorkomen, zijn er in het onderzoek oplossingen gegeven (voorzieningen a t/m e, zie afbeelding 5.9 hieronder). De oplossingen bestaan uit het aanbrengen van aarden wallen voor voorzieningen a, b en d. Voor voorziening c is een plankconstructie vereist die in overleg met de bewoners kan worden vormgegeven. Tot slot dient de bocht bij de kluirotonde te worden voorzien van extra motorvriendelijke geleiderailbeplating welke een positief effect heeft op het beperken van hinder (voorziening e).



Figuur 7 Oplossingen (boven: noordzijde en onder: zuidzijde)

afbeelding 5.9: voorzieningen ter vermindering lichthinder (bron: Lichthinderonderzoek, De Kruijter Public Lighting, 2019)

5.14.3 Conclusie

Het project leidt tot lichthinder bij meerdere woningen, die hoger is dan de aanbevolen waarde. Om de lichthinder te voorkomen, kunnen diverse voorzieningen getroffen worden. Deze voorzieningen worden in overleg met de desbetreffende bewoners nader uitgewerkt. Die nadere uitwerking wordt in de aanbesteding als eis meegegeven. De te treffen voorzieningen zijn te realiseren binnen de bouw- en gebruiksregels van het inpassingsplan. Daarmee is het aspect lichthinder geen belemmering voor vaststelling van het inpassingsplan.

5.15 Milieu effect beoordeling

5.15.1 Wettelijk kader

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan cq. inpassingsplan dat kaderstellend is voor of een besluit neemt over projecten met grote milieugevolgen een milieueffectrapportage te doorlopen.

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van een m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. is in onderdeel C benoemd voor welke type projecten het verplicht is om een m.e.r.-procedure te doorlopen. Voor andere projecten die niet in onderdeel C maar in onderdeel D zijn genoemd, moet eerst beoordeeld worden of er belangrijke nadelige gevolgen kunnen zijn voor het milieu (dit heet een m.e.r.-beoordelingsplicht). Blijkt uit de m.e.r.-beoordeling dat er belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zijn, dan is alsnog een m.e.r.-procedure nodig.

5.15.2 Betekenis voor het plan

Het inpassingsplan maakt de wijziging van een weg mogelijk. Deze activiteit is genoemd in Onderdeel D onder categorie D 1.2 (zie kolom 1 in de tabel hieronder).

	<i>Kolom 1</i>	<i>Kolom 2</i>	<i>Kolom 3</i>	<i>Kolom 4</i>
	<i>Activiteiten</i>	<i>Gevallen</i>	<i>Plannen</i>	<i>Besluiten</i>
D 1.2	De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

De tracélengte van de nieuwe ligging van de N226 bedraagt ongeveer 600 meter en de lengte van de nieuwe Bosweg bedraagt ongeveer 310 meter. Deze lengtes liggen ruim onder de drempelwaarde van 5 kilometer, zoals benoemd is kolom 2 bij categorie D 1.2. Hoewel het project ruim onder deze drempelwaarde ligt, betekent de enkele omstandigheid dat de activiteit opgenomen is in de bijlage, dat er beoordeeld dient te worden of het project belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Er is een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. De resultaten zijn vermeld in het rapport "M.e.r.-beoordeling Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen (DNS Planvorming, mei 2020). De rapportage is opgenomen als Bijlage 29 M.e.r. beoordeling bij de toelichting.

Uit de m.e.r.-beoordeling blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Daarmee is er geen m.e.r.-plicht aan de orde.

5.15.3 Conclusie

Er is een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Uit deze m.e.r.-beoordeling blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er is geen m.e.r.-plicht aan de orde voor het inpassingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Wettelijk kader

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) geeft Provinciale Staten de bevoegdheid om een inpassingsplan vast te stellen. De wettelijke grondslag voor deze bevoegdheid wordt gevormd door artikel 3.26, eerste en tweede lid Wro. In paragraaf 1.1 is de toepassing van deze bevoegdheid reeds gemotiveerd.

De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft te kennen gegeven ermee in te stemmen dat door de provincie een inpassingsplan wordt vastgesteld.

6.2 Juridische vorm en opzet

RO-standaard SVBP2012

Dit inpassingsplan is opgesteld en ingericht conform de *Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012* (SVBP2012). Deze standaard, onderdeel van een breder pakket aan RO-standaarden, bevat richtlijnen voor de opzet en inrichting van een inpassings- of bestemmingsplan.

Onder meer wordt voorgeschreven in welk geval een bepaalde bestemming of aanduiding moet worden toegekend en hoe deze bestemming of aanduiding moet worden genoemd. Tevens biedt de standaard een vaste indeling van de bestemmingsregels. De achterliggende gedachte bij het toepassen van de standaard is dat een plan daartoe beter gedigitaliseerd kan worden, hetgeen de beschikbaarstelling ervan ten goede komt.

Toepassing van deze standaard is wettelijk verplicht. Ieder nieuw inpassingsplan moet aan de hand van deze standaard worden opgesteld.

Planopzet

Het inpassingsplan bestaat uit de volgende onderdelen:

- een digitale en analoge verbeelding van de geometrisch bepaalde planobjecten (plankaart);
- de juridisch bindende regels van het inpassingsplan (planregels);
- een bijbehorende toelichting (plantoelichting);
- bijlagen, behorende bij de regels en/of bij de toelichting.

Het inpassingsplan is opgezet als een gedetailleerd eindplan en bevat geen nader uit te werken bestemmingen.

In de planregels is een standaard hoofdstukindeling aangehouden die begint met inleidende regels (begrippen en wijze van meten), vervolgens met de bestemmingsregels, de algemene regels (de regels die voor alle of meerdere bestemmingen gelden) en de overgangs- en slotregels.

Ook de regels van de bestemmingen kennen een vaste indeling, namelijk:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden.

Opgemerkt wordt dat niet elke bestemming al deze elementen bevat, dit verschilt per bestemming.

6.3 Artikelsgewijze toelichting

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden is aangegeven. Daarnaast is in deze paragraaf ingegaan op de overige regels uit het inpassingsplan.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels. Dit artikel voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

"Sporonderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden. Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

De bestemming Groen geldt voor de nieuwe groenzones binnen het plangebied vanwege de nieuwe ligging van de Woudenbergseweg N226 en de smallere inrichting van de weg in het dorp.

Voor het bouwen van overige bouwwerken gelden strikte regels. Er zijn geen gebouwen toegestaan.

Artikel 4 Natuur

De bestemming Natuur wordt gebruikt voor gebieden waar landschappelijke en natuurwaarden van belang zijn. Deze bestemming is bedoeld om deze waarden in stand te houden, te herstellen of te ontwikkelen. Agrarisch medegebruik in de vorm van beweiding is toegestaan. De betreffende gebieden hebben een groene uitstraling met landschaps- en/of natuurwaarden. Wandel- en fietspaden, in- en uitritten, onverharde wegen, voorzieningen van flora en fauna, waterhuishoudkundige voorzieningen en voorzieningen ten behoeve van extensieve openluchtrecreatie, zoals picknickplaatsen en parkeervoorzieningen zijn hier mogelijk, omdat deze functies goed aansluiten bij het karakter van de bestemming.

Voor het bouwen van overige bouwwerken gelden strikte regels. Er zijn geen gebouwen toegestaan.

Omgevingsvergunning ter bescherming natuurwaarden en landschappelijke waarden

Om te voorkomen dat de landschappelijke en natuurwaarden onevenredig worden aangetast is een verbod opgenomen om zonder omgevingsvergunning een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden uit te voeren. Deze werkzaamheden hebben dan betrekking op het mogelijk aantasten of veranderen van natuur- en landschapselementen.

Artikel 5 Verkeer

De bestemming Verkeer geldt voor de gronden binnen het plangebied die in de eindsituatie zullen worden gebruikt voor verkeersdoeleinden. Binnen de bestemming is zowel de nieuwe ligging van de N226 met de onderdoorgang opgenomen als ook de nieuwe Bosweg en de verlegde Engweg. Ook de nieuwe fietspaden zijn bestemd als Verkeer. Het fietspad ter plaatse van het verlengde van de Tuindorpsweg is specifiek aangeduid met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - langzaam verkeer', omdat hier uitsluitend een fietspad is toegestaan.

De verlaagde ligging van de weg met onderdoorgang is aangeduid met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - onderdoorgang'.

Daarnaast zijn in de bestemming Verkeer ondergeschikte voorzieningen als parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, waterlopen en waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en voorzieningen voor beheer en onderhoud mogelijk gemaakt, alsmede diverse bijbehorende bouwwerken en andere werken. Binnen de bestemming zijn geen gebouwen toegestaan, alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

In het artikel is het kunnen gebruiken van de nieuwe weginfrastructuur gekoppeld aan de verplichting om de compensatieopgave nieuwe natuur te realiseren.

Artikel 6 Verkeer - Railverkeer

De bestaande spoorweg heeft de bestemming Verkeer - Railverkeer. Deze bestemming staat naast "Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

railverkeer ook spoorwegonderdoorgangen met wegen en fiets- en voetpaden toe.

Artikel 7 Leiding - Gas (dubbelbestemming)

De dubbelbestemming is opgenomen voor het tracé van een gasleiding welke loopt door natuurcompensatielocatie Valkenheide bij de Scherpenzeelseweg. Het betreft de gronden waarin de leiding is gelegen alsmede een vrijwaringszone van 4 m aan weerszijden van de gasleiding. De uitvoering van bouwwerken of werken is verbonden aan een nadere omgevingsvergunningverplichting. Deze regeling is erop gericht te voorkomen dat als gevolg van bouwwerkzaamheden het functioneren en/of de veiligheid van de leiding in gevaar wordt gebracht. In het kader van beoogde bouwwerken of werken binnen deze bestemming dient altijd schriftelijk advies door de leidingbeheerder te worden uitgebracht.

Artikel 8 Leiding - Olie (dubbelbestemming)

De dubbelbestemming geldt voor het tracé van een olieleiding in het westelijke deel van het plangebied. Het betreft de gronden waarin de leiding is gelegen alsmede een belemmeringsstrook van 5 m aan weerszijden van (de hartlijn van) de olieleiding. De uitvoering van bouwwerken of werken is verbonden aan een nadere omgevingsvergunningverplichting. Deze regeling is erop gericht te voorkomen dat als gevolg van bouwwerkzaamheden het functioneren en/of de veiligheid van de leiding in gevaar wordt gebracht. In het kader van beoogde bouwwerken of werken binnen deze bestemming dient altijd schriftelijk advies door de leidingbeheerder te worden uitgebracht.

Artikel 9 Waarde - Archeologie, Artikel 10 Waarde - Archeologie 1, Artikel 11 Waarde - Archeologie 3, Artikel 12 Waarde - Archeologie 4 en Artikel 13 Waarde - Archeologie 5 (dubbelbestemming)

Ter bescherming van eventuele archeologische waarden zijn voor het plangebied verschillende archeologische dubbelbestemmingen opgenomen. Voor het deel van het plangebied waar de nieuwe spooronderdoorgang wordt aangelegd is de dubbelbestemming gebaseerd op de uitkomsten van het archeologisch onderzoek.

Voor de natuurcompensatielocaties sluiten de dubbelbestemmingen qua systematiek aan op het gemeentelijke archeologiebeleid en het bestemmingsplan Buitengebied Overberg, Maarn, Maarsbergen, Amerongen van de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Binnen deze natuurcompensatielocaties bestaan gebieden met een zeer hoge, middelhoge en lage archeologische verwachting. Voor elke categorie verwachtingswaarde is bepaald vanaf welke planomvang rekening gehouden moet worden met het (laten) uitvoeren van archeologisch onderzoek. Dit geldt voor bodem verstorende activiteiten die plaats zullen vinden in het kader van 'plannen' waarvoor het vereist is een reguliere omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden aan te vragen. De op de aanvraag om een omgevingsvergunning aangegeven oppervlakte die de bodem (nagenoeg) raakt is het oppervlak dat gehanteerd moet worden voor de beoordeling voor de noodzaak van een archeologisch onderzoek.

De volgende dubbelbestemmingen zijn opgenomen:

- Waarde - Archeologie: Voor elke bodemverstorende activiteit dient een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.
- Waarde - Archeologie 1: zeer hoge verwachting: Bij plannen waarbij bodemverstorende activiteiten plaatsvinden van meer dan 50 m² en dieper dan 30 cm onder maaiveld dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.
- Waarde - Archeologie 3: zeer hoge verwachting: Bij plannen waarbij bodemverstorende activiteiten plaatsvinden van meer dan 150 m² en dieper dan 30 cm onder maaiveld dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.
- Waarde - Archeologie 4: middelhoge verwachting: Bij plannen waarbij bodemverstorende activiteiten plaatsvinden van meer dan 1.000 m² en dieper dan 30 cm onder maaiveld dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.
- Waarde - Archeologie 5: lage verwachting: Bij plannen waarbij bodemverstorende activiteiten

"Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

plaatsvinden van meer dan 10 hectare en dieper dan 30 cm onder maaiveld dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

In het artikel zijn uitzonderingen opgenomen voor situaties waarbij geen omgevingsvergunning hoeft te worden aangevraagd en archeologisch onderzoek niet nodig is. Deze uitzonderingen zijn opgesomd in het artikel en hieronder vallen onder andere 'zaken die het normale onderhoud en/of gebruik betreffen'.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 14 Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening worden opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan of inpassingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 15 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is het verboden gebruik toegelicht.

Artikel 16 Algemene aanduidingsregels

Een deel van het plangebied ligt binnen het infiltratiegebied Utrechtse Heuvelrug. Ter plaatse van de aanduiding 'Milieuzone - infiltratiegebied' zijn de gronden, naast de aldaar voorkomende bestemming, mede bestemd voor de bescherming van de grondwaterkwaliteit. Er geldt een vergunningplicht voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden. Het gaat vooral om werken of werkzaamheden die tot gevolg hebben dat de waterhuishouding in dit gebied wordt beïnvloedt.

Artikel 17 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is aan het bevoegd gezag de bevoegdheid toegekend om af te wijken van bepaalde regels in het inpassingsplan. Hierbij gaat het om afwijkingsregels die gelden voor alle bestemmingen in het plan.

Artikel 18 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is aan het bevoegd gezag de bevoegdheid toegekend om bestemmingsgrenzen uit het inpassingsplan te wijzigen. De verschuiving van een bestemmingsgrens mag maximaal 1 m bedragen en is aan voorwaarden verbonden.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 19 Overgangsrecht

Het overgangsrecht is vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven.

Artikel 20 Slotregel

Deze regel geeft aan onder welke titel het inpassingsplan kan worden aangehaald.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Financiële uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening dient de toelichting van een inpassingsplan inzicht te geven over de uitvoerbaarheid van het plan.

Provinciale Staten van Utrecht hebben een budget beschikbaar gesteld voor de uitvoering van de maatregelen zoals in dit plan zijn beschreven. Binnen dit budget is naast kosten voor de verkeerskundige maatregelen ook rekening gehouden met de kosten voor planvoorbereiding, landschappelijke inpassing, grondverwerving, het treffen van eventuele mitigerende en/of compenserende maatregelen en eventuele financiële consequenties, zoals bijvoorbeeld planschade.

Voor de uitvoering van sommige maatregelen moet de provincie de beschikking krijgen over gronden van derden. De provincie probeert dit door middel van minnelijke verwerving te bereiken. Indien en voor zover aankoop van gronden niet door minnelijke verwerving mogelijk is, zal de provincie een onteigeningsprocedure starten.

Gelet op de bestuurlijke beschikbaarstelling van voldoende budget is het plan financieel uitvoerbaar. Gezien de uitkomsten van onderzoek bestaat bovendien voldoende inzicht in de mate waarin sprake is van niet gebruikelijke, bovenmatige kosten, zoals kosten voor natuurcompensatie.

Kostenverhaal Grondexploitatiewet

Dit inpassingsplan maakt geen bouwplan als bedoeld in afdeling 6.4 Wet ruimtelijke ordening mogelijk. Op basis van de Grondexploitatiewet (afdeling 6.4 Wet ruimtelijke ordening) hoeft in dit geval geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Participatie in de voorbereidende fase

De participatie en communicatie is in het verleden niet altijd mekkeloos verlopen. Dat heeft tot wantrouwen onder inwoners en maatschappelijke partijen geleid. In de zomer van 2017 is dit onderzocht door Twynstra en Gudde. De aanbevelingen uit dit rapport zijn overgenomen. Dit heeft o.a. geresulteerd in de aanstelling van een omgevingsmanager en een participatieplan. Het participatieplan is in november 2017 door Provinciale Staten vastgesteld. Er wordt conform dit plan gewerkt. Dit betekent in de praktijk dat er altijd ruimte is voor participatie en dat de communicatie open en transparant is. Er wordt zoveel mogelijk rechtstreeks met bewoners gecommuniceerd via de mail. Minimaal eens per jaar ontvangen alle inwoners een bewonersbrief met daarin een terug- en een vooruitblik op alle participatiemomenten. Er wordt gebruik gemaakt van de inzet van diverse middelen, waaronder de website, berichten in Gemeentenieuws, Facebook en Nieuwsupdates. Ook vinden er keukentafelgesprekken plaats met inwoners die specifieke zorgen hebben over hun eigen woonsituatie. In 2018 vond een maandelijks spreekuur plaats. Vanwege het gebrek aan animo onder de inwoners is dit maandelijks spreekuur stopgezet. Op belangrijke momenten, bijvoorbeeld bij een bestuurlijk besluit wordt het spreekuur incidenteel weer ingezet.

Participatie en communicatie op hoofdlijnen:

- Met de bewoners van de Engweg gezamenlijk de locaties van de meetpalen voor fijnstof en geluid bepaald. De bewoners hebben de resultaten van beide onderzoeken rechtstreeks via de mail ontvangen. Tijdens bijeenkomsten is toelichting gegeven op de meetmethodieken en in november 2019 zijn de resultaten van deze onderzoeken in combinatie met de rekenkundige onderzoek (luchtkwaliteit en geluid) geduid en besproken.
- In april 2018 is een inloopbijeenkomst georganiseerd om alle wensen rondom de gekozen Westvariant op te halen. Deze wensen zijn in een wensendocument opgenomen en voorzien van reactie. Wensen die niet gehonoreerd konden worden zijn beargumenteerd afgewezen.
- In mei en juni 2018 heeft het Q-team samen met de inwoners een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het wel/niet uitplaatsen van de tankstations. Bureau Hosper

"Sporonderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

(Landschapsarchitectuur) heeft hiervan een rapport opgesteld. Het advies van het Q-team om de tankstations uit te plaatsen is overgenomen.

- In augustus 2018 hebben de bestuurders van de drie samenwerkende partijen een werkbezoek gebracht aan Maarsbergen. Na een locatiebezoek zijn zij met de bewoners, belangenbehartigers en maatschappelijke organisaties in gesprek gegaan.
- Voor raads- en statenleden, inwoners, belangenbehartigers en maatschappelijke organisaties is in november 2018 een informatiebijeenkomst georganiseerd over het schetsontwerp, planning, budget en de tankstations.
- De tweede opdracht aan het Q-team, namelijk samen met de inwoners een visie ontwikkelen op de ruimtelijke kwaliteit (maart t/m juni 2019) heeft geresulteerd in een Ruimtelijk Kader op o.a. het gebied van leefbaarheid, cultuurhistorie en materiaalkeuze. Dit wordt verder uitgewerkt in een Esthetisch programma van eisen dat in de aanbestedingsfase aan de aannemer meegegeven kan worden.
- In de 1e helft van 2019 zijn alle conceptonderzoeken op de website geplaatst en per onderwerp themabijeenkomsten gehouden. De reacties die hierop ingebracht zijn, zijn verwerkt in de onderzoeksrapporten, dan wel beargumenteerd afgewezen. Deze onderzoeken zijn nodig als onderdeel van de planstudiefase en leveren belangrijke input voor het inpassingsplan.
- In november 2019 hebben de Stuurgroep-leden een werkbezoek gebracht aan Maarsbergen. Na het bezoeken van de diverse locaties zijn zij in gesprek gegaan met bewoners, belanghebbenden, belangenbehartigers en maatschappelijke organisaties.
- Op 13 november 2019 zijn de bewoners van de Engweg geïnformeerd over de onderzoeksresultaten uit de feitelijke metingen op het gebied van geluid en fijnstof. Dit in combinatie met de rekenkundige onderzoeken (geluid en luchtkwaliteit).
- Eind november 2019 zijn opnieuw themabijeenkomsten gehouden naar aanleiding van diverse onderzoeken, waaronder de verkeerskundige onderzoeken.
- Eind december 2019 zijn alle inwoners van Maarsbergen met een bewonersbrief geïnformeerd over het voorontwerp PIP. De informatiebijeenkomst vond 16 januari 2020 plaats.
- Op 22 januari 2020 brachten raads- en statenleden een locatiebezoek aan Maarsbergen. Hier was ook een aantal inwoners bij aanwezig.
- Op 25 februari 2020 zijn bewoners en belangenbehartigers met een mailbericht geïnformeerd over actualisatie van aantal onderzoeken nav een omissie ten aanzien van het snelheidsregime.
- Op 7 mei zijn bewoners van de Tuindorppweg uitgenodigd voor een online-bijeenkomst (dit i.v.m. corona-maatregelen) over de geluidmetingen.
- Op 27 mei zijn bewoners en belangenbehartigers geïnformeerd over de Statenbrief over de overkapping en het voornemen om een Esthetisch Programma van Eisen op te stellen.
- Op 1 juli zijn alle inwoners en belangenbehartigers geïnformeerd over de ter inzage legging van het ontwerp Provinciale Inpassings Plan (PIP) per mailbericht, nieuwsupdate, gemeentenieuws, bewonersbrief en facebook.
- Op 30 juli hebben bewoners en belangenbehartigers een vooraankondiging ontvangen van bewonersbijeenkomsten in september en oktober over het Esthetisch Programma van Eisen en het Bomenplan.
- De Statencommissie Ruimte, Groen en Water heeft op 1 juli 2020 een hoorzitting gehouden waarvoor de gemeenteraad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug en omwonenden zijn uitgenodigd. De gemeenteraad heeft besloten geen gebruik te maken van de mogelijkheid om gehoord te worden door de Statencommissie Ruimte, Groen en Water. Een aantal omwonenden heeft hier wel gebruik van gemaakt. De schriftelijk toegezonden insprekteksten zijn eveneens aangemerkt als zienswijze.

7.2.2 Vooroverleg en inspraak

Het voorontwerpinpassingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken is conform artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening naar de overlegpartners gezonden en heeft met ingang van 20 december 2019 gedurende zes weken, tot en met 31 januari 2020, voor eenieder ter inzage gelegen.

Tijdens de termijn van terinzagelegging zijn door verschillende overlegpartners en inwoners, maatschappelijke organisatie en bedrijven reacties ingediend. In Bijlage 30 Reactienota Inspraak zijn de ingekomen reacties samengevat weergegeven en van een beantwoording voorzien.

"Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" (vastgesteld)

7.2.3 Zienswijzen

Het ontwerp van het inpassingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken heeft conform artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening en Afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen.

Tijdens deze termijn zijn zienswijzen ingediend. Ook heeft de Statencommissie Ruimte, Groen en Water op 1 juli 2020 een hoorzitting gehouden waarvoor de gemeenteraad van Utrecht Heuvelrug en omwonenden zijn uitgenodigd. De gemeenteraad heeft besloten geen gebruik te maken van de mogelijkheid om gehoord te worden door de Statencommissie Ruimte, Groen en Water (zie bijlage bij de zienswijzennota). Een aantal omwonenden heeft hier wel gebruik van gemaakt. De schriftelijk toegezonden inspreekteksten zijn eveneens aangemerkt als zienswijze. In Bijlage 31 Zienswijzennota zijn de ingekomen reacties samengevat weergegeven en van een beantwoording voorzien. Het verslag van de hoorzitting is als bijlage bij de Zienswijzennota toegevoegd.

Enkele zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van de verbeelding en regels van het bestemmingsplan. Ook zijn ambtshalve aanpassingen in het inpassingsplan doorgevoerd. De wijzigingen zijn in de Zienswijzennota aangegeven.

Eindnoten

1. Op 10 december 2018 hebben Provinciale Staten besloten de tankstations uit het project te halen om vertraging te voorkomen.
2. Besluit Provinciale Staten 6 maart 2017
3. Advies Q-team Spooronderdoorgang Maarsbergen No 2, 8 juli 2019
4. Reactie op tweede advies Q-team stuurgroep spooronderdoorgang Maarsbergen, 5 september 2019

