

2016 ARK ADVIES

d.d. 28 oktober 2016

Mijn adviezen ten aanzien van de besluitvorming in Provinciale Staten over de keuze voor één van de drie varianten voor een ongelijkvloerse kruising in Maarsbergen. Voor u ligt een gevraagd advies van de PvdA fractie d.d. 21-10-2016. Mijn advies is gebaseerd op:

- veldwaarnemingen ter plaatse;
- kennis over het ontstaansproces van de drie varianten sinds januari 2016 via ambtelijke gesprekken, toelichting door gedeputeerde Verbeek en gesprekken met bewoners;
- een recent gesprek met de opstellers van de Bosbeek variant.

Een meer uitvoerig, ontwerpend, onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit van de drie varianten kan desgewenst in januari/februari 2017 nog plaatsvinden. Voor nu wil ik alvast enkele bevindingen delen omdat ik meen dat deze een gunstige uitwerking zullen hebben op de voorbereiding van het besluitvormingsproces.

Ik heb tot nu toe moeten constateren dat de drie varianten dusdanig gevarieerd zijn gedocumenteerd, dat het mij niet lukt om met gelijke maten een vergelijk op te stellen. De variatie is groot op de volgende punten:

- Het soort tekeningen en visualisaties waarmee de varianten nu worden voorgesteld verschilt op dit moment zodanig dat vergelijk niet mogelijk is.
 - o mijn advies: zorg dat alle varianten op exact dezelfde manier zijn getekend met:
 - eenzelfde schaal, legenda en tekenstijl voor de plattegronden;
 - dezelfde dwarsdoorsneden om hoogteverschillen af te kunnen lezen t.o.v. huidige hoogte van bomen, huizen en evt. geluidswallen op de achtergrond;
 - dezelfde 3D visualisatietechniek met eenzelfde detailniveau, vanuit dezelfde standpunten;
 - een tekening van de variant in een groter geheel: tussen landgoed Maarsbergen en Anderstein in.
- de rekenmethoden om de kosten te bepalen verschillen per variant en zijn nog niet volledig in beeld gebracht.
 - o mijn advies: pas dezelfde rekenmethode voor de kosten toe op alle drie de modellen en breng dezelfde kostenposten in beeld. De drie varianten bieden ieder ook andere ontwikkelkansen voor woningbouw en andere projectontwikkeling, beschrijf ook deze opbrengsten eenduidig.
- Een integraal afwegingskader dat door de besluitvormende partijen wordt onderschreven ontbreekt.
 - o mijn advies: stel een afwegingskader vast waarin de toetsbare kwaliteiten worden benoemd. Van alle varianten moet worden vastgesteld dat ze de gewenste

verkeersdoorstroom mogelijk kunnen maken en aan wettelijke voorschriften voor veiligheid en mobiliteitseisen kan worden voldaan. De varianten verschillen in de mate van effecten op de leefomgeving en de te verwachten kosten en tijdsduur tot realisatie. De effecten op de leefomgeving zullen expliciet benoemd moeten worden, zoals:

- logica en intuïtief overzicht voor het langzaam verkeer voor met name kinderen (route school/sportclubs) bij knooppunten met snelverkeer;
 - ontwikkelmogelijkheid voor het historisch dorp in een landgoederenzone en als herkenbare entree van park de Utrechtse Heuvelrug;
 - mogelijkheden om de huidige ecologische kwaliteiten en monumentale bomen te borgen en mogelijk verder te versterken;
 - effecten op geluid en luchtkwaliteit en preventieve maatregelen om deze te bevorderen;
 - ...
- Een visie op de integrale opgave voor mobiliteit op de Utrechtse heuvelrug is niet expliciet gemaakt.
- o mijn advies: juist mobiliteit is een onderwerp waar de provincie zelf het goede voorbeeld kan geven. De provincie geeft verhoudingsgewijs veel geld aan provinciale wegen en ongelijkvloerse kruisingen uit met een directe verantwoordelijkheid in de planvorming en realisatie. Laat dit project, in aanloop naar de nieuwe omgevingsvisie, nu juist een proeve van bekwaamheid zijn in het opstellen van integrale kwaliteit van mobiliteit leefomgeving en gezondheid en tevens voor een uitnodigingsplanologie waarbij burgers meebeslissen. Van de drie varianten is 'de westvariant' vooral door mobiliteitsvoorwaarden en bouwproces ingegeven in tegenstelling tot de 'bosbeekvariant' die is opgesteld om integrale kwaliteiten en maatwerk te bevorderen. Maatwerk vraagt per definitie om compromissen die in het geval van de 'bosbeekvariant' waarschijnlijk het best behaald kunnen worden als de maximale snelheid en de rijbaanbreedte wordt aangepast naar 'heuvelrug maatstaven'. Deze zijn echter nog niet vastgesteld. Met andere woorden: integraal werken blijkt in dit geval niet samen te gaan met een mobiliteitsoptimalisatie, hetgeen ook niet verwonderlijk is. Integraal werken is op deze locatie met zoveel cultuurhistorische, toeristische en natuurlijke waarden geheel terecht en vraagt daarom juist om aanpassing van generieke mobiliteitseisen.

Vooruitlopend op bovenstaande voorwaarden voor een goed onderling vergelijk van de varianten, kan ik me niet aan de indruk onttrekken dat van alle varianten de 'bosbeekvariant' naar de maatstaven van integrale kwaliteiten van mobiliteit op de Utrechtse Heuvelrug, de meest gunstige eigenschappen vertoont. Vooral omdat binnen deze variant de zo kenmerkende laanstructuren en monumentale boomgroepen, die de verschillende landgoederen en dorpen verbinden, niet alleen behouden maar ook versterkt kunnen worden. In het huidige planvoorstel voor de 'bosbeekvariant' is de relatie van de landgoederen nog niet optimaal in beeld gebracht. Ik adviseer om dat ter voorbereiding op de besluitvorming wel op te laten nemen. Deze aanpassing zou aan de initiatiefnemers kunnen worden voorgelegd.

Ook wil ik een kanttekening plaatsen bij de architectonische uitwerking van deze en andere ongelijkvloerse kruisingen op de Utrechtse Heuvelrug. Er zal strenger gelet moeten worden op de elegantie en de geraffineerde uitwerking van tunnels, ecoducten en onderdoorgangen in relatie tot landschapservaring en de verhalende diepgang van historische landschappen met architectonische allure. Veel van de recent opgeleverde tunnelbakken op de Utrechtse Heuvelrug vertonen geen gevoeligheid voor deze allure, maar functioneren desalniettemin verkeerskundig en naar beleving van veiligheid, prima. De toenemende invloed van mobiliteit op de allure van de Utrechtse Heuvelrug zal op een menselijke maat direct waarneembaar zijn, maak deze allure daarom expliciet en houd niet op bij het vaststellen van een tracé. Om dit te ondersteunen zal ik de allure

van ongelijkvloerse ontwerpen nog nader in beeld brengen in een ongevraagd advies, in het voorjaar van 2017.

PR 2016