

**College van Gedeputeerde Staten  
statenvoorstel**

DATUM	7 februari 2017	NUMMER PS	PS2017MME02
AFDELING	MEC	COMMISSIE	MME
STELLER	A.K. Evers	DOORKIESNUMMER	3092
DOCUMENTNUMMER	81A603FB	PORTEFEUILLEHOUDER	Verbeek-Nijhof

---

**Titel** : Vaststellen voorkeursvariant en opstellen inpassingsplan voor de realisatie van een ongelijkvloerse spoor kruising te Maarsbergen

---

**Inhoudsopgave**

Ontwerpbesluit	pag. 4
Toelichting	pag. 5

**Bijlagen:**

- Variantenafweging en keuze voorkeursvariant spoor kruising Maarsbergen
- Besluit gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug
- Meest gestelde vragen Maarsbergen

---

Aan Provinciale Staten,

**Inleiding**

De provincie Utrecht, ProRail en de gemeente Utrechtse Heuvelrug werken samen om de huidige kruising van de N226 met de spoorlijn Utrecht-Arnhem in Maarsbergen ongelijkvloers te maken. Dit is nodig omdat zowel op de provinciale weg als op het spoor de intensiteiten toenemen. Hiermee willen we de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid in Maarsbergen en omgeving verbeteren.

*Voorgeschiedenis*

In maart 2015 zijn tussen genoemde partijen samenwerkingsovereenkomsten ondertekend. Hierin is onder andere overeen gekomen te werken volgens de procedure van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP).

Bij de ondertekening werd uitgegaan van het Dorpsplan. Bij dit plan ligt de onderdoorgang op hetzelfde tracé als de bestaande provinciale weg. Bij de verdere uitwerking zijn drie alternatieven in beeld gekomen, waarbij de onderdoorgang van de provinciale weg wordt verlegd naar het westen.

Om te kunnen starten met de planologische procedure is een keuze van een voorkeursalternatief nodig. Omdat de vaststelling van het PIP een bevoegdheid is van Provinciale Staten, ligt bij Provinciale Staten deze keuze. De gemeente heeft aangegeven in deze procedure belang te hechten aan het kenbaar maken van hun voorkeur in de vorm van een besluit van de gemeenteraad. Hier is ruimte voor geboden en is de planning op aangepast. Gedeputeerde Staten hebben toegezegd dit besluit zwaarwegend mee te nemen in haar voorstel richting Provinciale Staten.

### *Essentie / samenvatting*

Er zijn vier maakbare varianten: het Dorpsplan en twee Westvarianten en de Bos Beek variant. Gedeputeerde Staten stellen voor om, in navolging van het besluit van de gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug, de “Westelijke variant, gesloten Tuindorpweg” als voorkeursvariant vast te stellen.

### *Meetbaar / beoogd beleidseffect*

Er is sprake van een provinciaal belang op basis van het beleid zoals dat is neergelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028, Regionaal wegennet, paragraaf 5.4.1.2 “Een goede bereikbaarheid voor woon-, werk- en vrijetijdslocaties”.

Ten behoeve van de ruimtelijke ordeningsprocedure wordt voorgesteld een Provinciaal inpassingsplan op te stellen, gezien de omvang en impact van het project. De keuze voor dit instrument volgt uit het provinciaal Mobiliteitsplan 2015-2028 en de samenwerkingsovereenkomst van 9 maart 2015.

### **Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid**

Gedeputeerde Staten volgen in dit voorstel de voorkeur van de gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug. Maar de gemeenteraad was verdeeld, de voorkeursvariant is met een minimaal verschil vastgesteld. Een deel van de raad vindt de Bos Beek variant de beste oplossing voor Maarsbergen. Maar deze variant is aanzienlijk duurder dan de andere varianten. Toch zijn er nog wel mogelijkheden om elementen van dit ontwerp toe te voegen aan de verdere uitwerking in de volgende fase. Zo is er ruimte in het budget van €2,8 waarvan GS voorstellen deze te reserveren voor een kwalitatieve impuls voor het dorp Maarsbergen. Gedacht wordt aan het verplaatsen van de tankstations van de huidige locatie, of zelfs een volledige bedrijfsbeëindiging.

### **Financiële consequenties**

Provinciale Staten hebben € 7,5 mln ter beschikking gesteld voor dit project.

### **Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven**

De alternatieven zijn afgewogen op verschillende criteria. Uiteindelijk zijn de impact op de cultuurhistorische bomen langs de N226, de ontwikkelpotentie voor de kern van Maarsbergen en de reductie van de risico's in de uitvoering doorslaggevend bij de keuze voor de Westvariant met de gesloten Tuindorpweg.

### **Effecten op duurzaamheid**

Met de aanleg van de ongelijkvloerse spoorkruising wordt een robuuste oplossing voor de doorstroming van het verkeer en spoor gerealiseerd. Dat geldt voor alle varianten. Daar waar sprake is van een nadelige beïnvloeding van de leefbaarheid is het project verplicht om met noodzakelijke compensatie maatregelen te voldoen aan de wettelijk gestelde eisen. Daarnaast zal zoveel mogelijk gestreefd worden naar bovenwettelijke maatregelen.

Voorgesteld wordt:

1. De “Westelijke variant afgesloten Tuindorpweg” als voorkeursvariant vast te stellen;
2. Een provinciaal inpassingsplan op te stellen als bedoeld in de Wro ten behoeve van de realisatie van de ongelijkvloerse spoor kruising te Maarsbergen;
3. Het verschil tussen het beschikbare budget en de kostenraming van € 2,8 mln beschikbaar te houden voor een kwalitatieve impuls voor Maarsbergen, bijvoorbeeld de verplaatsing van de tankstations;
4. Na het PS-besluit tot een provinciaal inpassingsplan en keuze voor een variant, de benodigde gronden ten behoeve van de maatregelen minnelijk te verwerven en daar waar nodig over te gaan tot het voeren van een onteigeningsprocedure.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

## Besluit

Provinciale Staten van Utrecht;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 7 februari 2017, afdeling MEC, nummer 81A603FA;

Gelet op ons voornemen voor het project " ongelijkvloerse spoorkruising te Maarsbergen " een inpassingsplan op te stellen;

Overwegende alle voorgaande besluiten en voorkeuren van het college B&W en de Raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug;

Besluiten:

- De "Westelijke variant afgesloten Tuindorpweg" als voorkeursvariant vast te stellen;
- Een provinciaal inpassingsplan op te stellen als bedoeld in de Wro ten behoeve van de realisatie van de ongelijkvloerse spoorkruising te Maarsbergen;
- Het verschil tussen het beschikbare budget en de kostenraming van € 2,8 mln beschikbaar te houden voor een kwalitatieve impuls voor Maarsbergen, bijvoorbeeld de verplaatsing van de tankstations;
- Na het PS-besluit tot een provinciaal inpassingsplan en keuze voor een variant, de benodigde gronden ten behoeve van de maatregelen minnelijk te verwerven en daar waar nodig over te gaan tot het voeren van een onteigeningsprocedure.

Voorzitter,

Griffier,

## **Toelichting**

### **1. Wettelijke grondslag**

- Inpassingsplan: artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening
- Procedure: Wet ruimtelijke ordening en Crisis en Herstelwet

### **2. Beoogd effect**

Het ongelijkvloers maken van de huidige kruising van de N226 met de spoorlijn Utrecht-Arnhem in Maarsbergen leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid in Maarsbergen en omgeving.

Er is sprake van een provinciaal belang op basis van het beleid zoals dat is neergelegd in de PRS, Regionaal wegennet, paragraaf 5.4.1.2 “Een goede bereikbaarheid voor woon-, werk- en vrijetijdslocaties”.

Voorgesteld wordt een Provinciaal inpassingsplan (Pip) op te stellen. Dit gelet op de omvang en impact van het project. De keuze voor dit instrument volgt uit het provinciaal Mobiliteitsplan 2015-2028 en de samenwerkingsovereenkomst van 9 maart 2015.

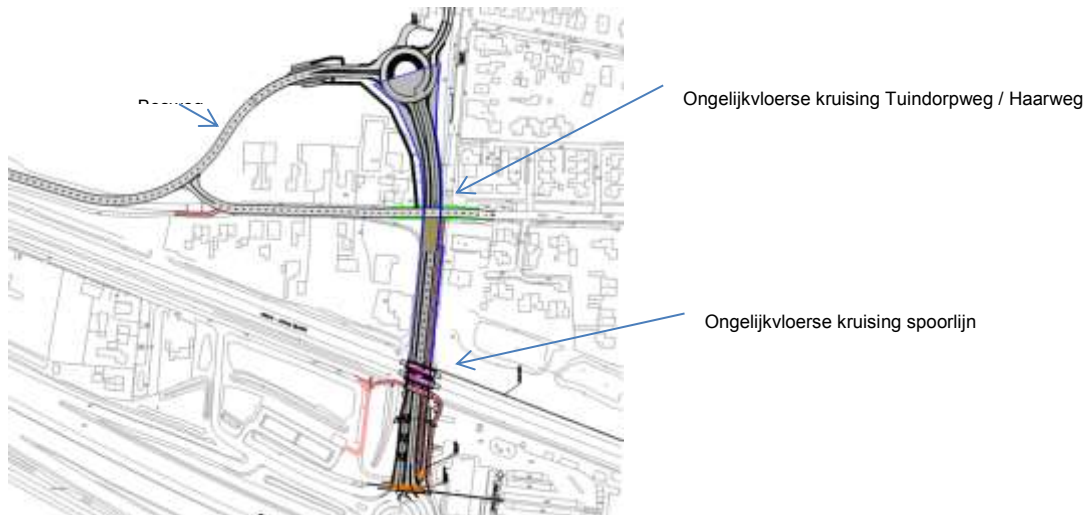
### **3. Effecten op duurzaamheid**

Met de aanleg van de ongelijkvloerse spookruising wordt een robuuste oplossing voor de doorstroming van het verkeer en spoor gerealiseerd. Dat geldt voor alle varianten. Daar waar sprake is van een nadelige beïnvloeding van de leefbaarheid is het project verplicht om met noodzakelijke compensatie maatregelen te voldoen aan de wettelijk gestelde eisen. Daarnaast zal zoveel mogelijk gestreefd worden naar bovenwettelijke maatregelen.

### **4. Argumenten**

De huidige kruising van de N226 met de spoorlijn Utrecht-Arnhem in Maarsbergen dient ongelijkvloers te worden gemaakt in verband met de toenemende intensiteiten van het verkeer op de provinciale weg en het spoor. Ook de kruising van de N226 met de Haarweg/Tuindorpweg blijkt met de verdere groei van het verkeer een knelpunt.

Het ongelijkvloers kruisen van de N226 met de spoorlijn Utrecht-Arnhem heeft een lange historie. Het knelpunt werd onder andere al in een MIRT-vereenkomst in 2005 en in een concept van de gemeentelijke structuurvisie in 2008 benoemd. In 2013 is een voorontwerpbestemmingsplan gemaakt met als oplossing een korte spoorwegonderdoorgang. Uit de inspraakreacties over het voorontwerpbestemmingsplan bleek dat veel inwoners van Maarsbergen deze oplossing niet als optimaal zagen. Zij zijn met een alternatief plan gekomen. Dat plan is gepresenteerd als het ‘Dorpsplan’ en is in figuur 1 weergegeven.



*Figuur 1. Dorpsplan Maarsbergen*

In dit ontwerp wordt de bestaande provinciale weg verdiept aangelegd. De kruisingen met het spoor en de Haarweg / Tuindorpweg worden ongelijkvloers gemaakt. De tunnelbak wordt daarmee verlengd tot de noordelijke rotonde. Omdat het kruispunt Haarweg / Tuindorpweg 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.

Op 9 maart 2015 zijn samenwerkingsovereenkomsten gesloten tussen de projectpartners Provincie Utrecht, ProRail en de gemeente Utrechtse Heuvelrug over het Dorpsplan. In de overeenkomsten is aangegeven dat de betrokken partijen zich maximaal inspannen om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. Dit alles binnen maatschappelijk verantwoorde kosten. Afsproken is dat de planologische grondslag gevormd zal worden door een Provinciaal Inpassingsplan (PiP).

Een belangrijk aandachtspunt voor de uitwerking van het plan was de bouwfasering. Doordat de onderdoorgang wordt aangelegd op de bestaande provinciale weg is de bestaande route tijdens de bouw niet te gebruiken. Het verkeer moet tijdens de uitvoeringswerkzaamheden worden omgeleid en met een tijdelijke overweg het spoor passeren. De mogelijkheden hiervoor zijn beperkt. Op het terrein de Grote Bloemheuvel ten westen van de onderdoorgang is de ontwikkeling van een hotel gepland. 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 beide kanten van het spoor moeten worden gesloopt.

Er zijn vervolgens 3 varianten uitgewerkt die ten westen van de bestaande overweg onder het spoor door gaan. Het gaat om:

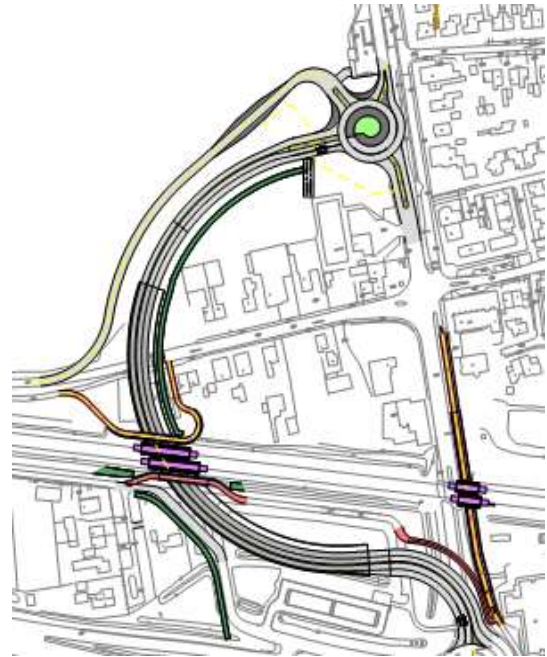
1. Westelijke variant, Tuindorpweg open voor autoverkeer
2. Westelijke variant, Tuindorpweg afgesloten voor autoverkeer
3. Bos Beek variant

Kenmerkend voor de 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 spoorkruising wordt een fietstunnel gerealiseerd. Daarmee wordt de verkeersader uit het historische centrum verlegd naar de westkant. Dit biedt ontwikkelkansen voor de kern van het dorp en een tijdelijke omleidingsroute, met een tijdelijke overweg, is niet nodig.

Er zijn twee westvarianten die een ruime boog om het kruispunt maken. Het verschil tussen deze beide Westvarianten is de manier waarop de Tuindorpweg wordt gekruist. De Tuindorpweg ligt lager dan het spoor. Om de bestaande verbinding Maarn-Maarsbergen in tact te houden, dient de onderdoorgang onder de Tuindorpweg door te gaan (figuur 2A). Vanwege de lage ligging van de Tuindorpweg wordt dit een relatief diepe en lange onderdoorgang. Wanneer de tunnelbak alleen onder het spoor doorgaat en daarna weer omhoog komt, wordt de Tuindorpweg afgesloten voor autoverkeer. Het fietsverkeer kan wel via de Tuindorpweg blijven rijden. In deze variant wordt een Bosweg aangelegd om het verkeer van/naar Maarn via de rotonde naar de N226 te leiden (figuur 2B).



*Figuur 2A Westelijke variant, Tuindorpweg open afgesloten*



*Figuur 2B Westelijke variant, Tuindorpweg afgesloten*



*Figuur 3. Bos Beek variant*

De Bos Beek variant volgt een westelijk tracé via de bedrijventerreinen van Bos en Van Beek. De tankstations Shell en Tinq zullen in dit ontwerp moeten verdwijnen van de bestaande locatie. De tunnelbak is daardoor langer dan de andere varianten en over een afstand van 150 meter overdekt. De overkapping is in paars weergegeven. Er is een "Bosweg" nodig om het verkeer van en naar Maarsbergen/Maarn via de noordelijke rotonde te verbinden met de onderdoorgang.

Het verkeer dat van en naar Maarn richting Maarsbergen wil rijden is verbonden via een aparte verbinding over het tunneldek. Het laatste deel van de Tuindorpweg is doodlopend voor autoverkeer. Ook in deze variant is voorzien in een aparte fietstunnel ter plaatse van de huidige spoorkruising.

Om een vergelijking te maken tussen de bestaande varianten is er een afwegingskader opgesteld. De criteria zijn als volgt gedefinieerd:

1. Doorstroming: Mate waarin het variant een robuuste, toekomst vaste oplossing biedt voor de verkeersafwikkeling
2. Eenheid dorpskern: potentie van de variant voor ontwikkeling van de dorpskern. Behoud en versterking voor cultuurhistorie is hierin meegewogen.
3. Bouwfasering: impact en risico's tijdens de voorbereiding en de aanleg van het werk
4. Impact op EHS: aantal ha benodigde EHS grond.
5. Kosten: vergelijking verwachte investeringskosten vs. het beschikbare budget.

In onderstaande tabel is de afweging van de verschillende criteria bij de varianten weergegeven.

	Dorpsplan	West open Tuindorpweg	West gesloten Tuindorpweg	Bos Beek
Doorstroming	+	-	+	+
Eenheid dorpskern	0	+	+	+
Bouwfasering	-	+	+	-
Impact op EHS	2,0 ha	1,5 ha	2,0 ha	2,5 ha
ruimte binnen taakstellend budget mln €	€ 0,8	-€ 2,3	€ 2,8	-€ 19,3

#### *Toelichting "Doorstroming"*

Met het Dorpsplan, de Westvariant afgesloten Tuindorpweg en de Bos Beek variant wordt een robuust verkeersnetwerk gecreëerd. De geprognosticeerde verkeerstromen in 2030 kunnen in het overgrote deel van de dag vertragsvrij worden afgewikkeld. Bij de westelijke omlegging met open Tuindorpweg ontstaat met name in de avondspits filevorming in de kern van Maarsbergen. Deze variant functioneert verkeerskundig duidelijk minder dan de andere drie varianten.

#### *Toelichting "Eenheid dorpskern"*

Het Dorpsplan biedt minder ruimte voor het realiseren van een ruimtelijke eenheid in de kern van Maarsbergen dan de westelijke varianten. De westvariant met gesloten Tuindorpweg zorgt voor een autoluwe kern. Bij de Bos Beek variant is een directe verbinding vanuit Maarn naar het centrum van Maarsbergen gemaakt voor verkeer dat richting het bestaande kruispunt Haarweg/Tuindorpweg gaat. Bij de westvarianten en de Bos Beek variant wordt een deel van bestaande provinciale weg niet meer gebruikt. Deze ruimte valt vrij voor ontwikkeling. De West varianten bieden daarmee het meeste perspectief voor de ontwikkeling van de kern. Overigens zijn de eventuele opbrengsten daarvan niet toe te rekenen aan het project. Dat komt doordat de gronden met het ontwikkelpotentieel particulier eigendom zijn.

Ten aanzien van de cultuurhistorische waarden is door de onafhankelijk adviseur van de ruimtelijke kwaliteit van de provincie Utrecht gesteld dat als meest onderscheidende criterium tussen de varianten geldt "de zo kenmerkende laanstructuren en monumentale boomgroepen, die de verschillende landgoederen en dorpen verbinden, niet alleen behouden maar ook versterkt kunnen worden." Bij de realisatie van het Dorpsplan worden deze cultuurhistorische waarden niet behouden.

#### *Toelichting "Bouwfasering"*

Bij het Dorpsplan is een tijdelijke overweg nodig. Het afsluiten van de N226 gedurende de bouwfase is geen optie vanwege de effecten op het onderliggende wegennet. Dit leidt tot structurele filevorming op diverse kruispunten/aansluitingen buiten het studiegebied.



Bij aanleg van de Bos Beek variant dient de N226 bij aanleg drie maanden te worden afgesloten. Deze afsluiting veroorzaakt een fors verslechterde doorstroming op het kruispunt N225/N226 in Doorn en daarnaast een forse stijging van de verkeersintensiteit op het onderliggend wegennet. De andere twee westvarianten kunnen aangelegd worden terwijl het verkeer de bestaande route blijft gebruiken.

*Toelichting "Impact op de EHS"*

In alle varianten is ruimte nodig die binnen de EHS contouren valt. De oppervlaktes EHS gebied nodig voor de realisatie zijn in de tabel weergegeven. De verwachting is dat bij alle varianten een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen, kan worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen in de vorm van het instrument `plussen en minnen` in en nabij het project.

*Toelichting "ruimte binnen taakstellend budget mln €"*

In deze regel is het verschil tussen de verwachtingswaarde uit de kostenraming en het beschikbare budget weergegeven. Daarbij is de risicoreservering van de gemeente Utrechtse Heuvelrug niet meegerekend met uitzondering van de Dorpsvariant, volgens de samenwerkingsovereenkomst uit 2015. De risicoreservering bedraagt €2,5 mln.

De Bos Beek variant is de duurste variant. Naast de hogere kostenposten voor vastgoed en bouwkosten is ook het risicoprofiel van deze variant hoger. Doordat de scope wordt uitgebreid en er meer afhankelijkheden ontstaan, zijn er meer complicerende factoren waardoor de kans op tegenvallers in tijd en geld ook groter wordt.

*Toelichting EHS afwegingen*

Ruimtelijke ontwikkelingen mogen per saldo geen negatieve effecten voor de natuur hebben. Er mag per saldo dan ook geen significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden zijn. De aantastingen zullen dan ook zoveel mogelijk worden beperkt door mitigerende maatregelen. Eventuele overblijvende negatieve effecten moeten worden gecompenseerd door inrichting van nieuwe natuur elders, onder de daarvoor geldende voorwaarden zoals benoemd in de PRV art 4.11.

In alle varianten is ruimte nodig die binnen de EHS contouren valt. De oppervlaktes EHS gebied nodig voor de realisatie zijn in de bovenstaande tabel weergegeven. De verwachting is dat bij alle varianten een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen, kan worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen in de vorm van het instrument `plussen en minnen` in en nabij het project. Zekerheid hierover kan nu nog niet gegeven worden. De compensatielocatie zal in het inpassingsplan worden meegenomen.

### **Besluitvorming Gemeenteraad**

Op 26 januari 2017 heeft de gemeenteraad het volgende besluit genomen:

1. De westvariant met afgesloten Tuindorppweg aan te merken als voorkeursvariant.
2. In te stemmen met de instandhouding van het eerder beschikbaar gestelde krediet ad. € 2.500.000,- als bijdrage aan de provincie voor de realisatie van de genoemde voorkeursvariant.

### **Afweging Gedeputeerde Staten**

Op basis van de volgende argumenten:

- Het zwaarwegende besluit van de gemeenteraad om de “westvariant afgesloten Tuindorppweg” aan te merken als voorkeursvariant;
- De zo kenmerkende laanstructuren en monumentale boomgroepen in Maarsbergen kunnen bij de Westvarianten behouden blijven;
- De Westvariant met doorgaande tuindorppweg is vanuit verkeerskundig oogpunt (doorstroming) géén robuuste oplossing;
- De Westvariant afgesloten tuindorppweg waarborgt, net zoals de dorpsvariant, een goede verbinding tussen Maarn en Maarsbergen;
- De Westvarianten bieden goede mogelijkheden voor de ontwikkeling van de dorpskern;
- De uitvoeringsrisico's bij de Westvariant afgesloten tuindorppweg zijn relatief laag, doordat er geen tijdelijke overweg over het spoor of een tijdelijke afsluiting van de N226 nodig is en doordat dit ontwerp niet afhankelijk is van de verplaatsing van de tankstations

stellen Gedeputeerde Staten, in navolging van de gemeenteraad van de Utrechtse Heuvelrug, de “Westelijke variant, gesloten Tuindorppweg” als voorkeursvariant voor richting Provinciale Staten.

### **5. Kanttekeningen**

Er is een apart onderzoek uitgevoerd naar de financiële consequenties van de verplaatsing of bedrijfsbeëindiging van de tankstations in Maarsbergen. Voor de uitvoering van de Bos Beek variant was de uitplaatsing van de tankstations randvoorwaardelijk. Voor de andere varianten is die verplaatsing optioneel.

Bij de keuze voor de Westvariant, gesloten Tuindorppweg, is er ruimte in het budget uitgaande van de kostenraming van €2,8 mln. De gemeenteraad heeft het college verzocht om een apart project op te starten, bij voorkeur in samenwerking met de provincie, om over de al dan niet aanwezige mogelijkheden tot verplaatsing of amovering van de twee brandstofafleverpunten in Maarsbergen naar buiten de bebouwde kom op zo kort mogelijke termijn een voorstel aan de raad toe te zenden voor verdere besluitvorming.

#### *Kwaliteitsteam*

Voor het begeleiden van de verdere uitwerkingen van het ontwerp zal een Ruimtelijk Kwaliteitsteam worden opgericht, waar onder andere de onafhankelijk adviseur Ruimtelijke Kwaliteit van de Provincie Utrecht in deel zal nemen.

## 6. Financiën

De bijdrage van de Provincie Utrecht bedraagt € 7,5 mln.  
De opbouw van het totale budget:

ProRail	26,2 mln
Provincie Utrecht	7,5 mln
Gemeente Utrechtse Heuvelrug :	2,5 + 2,5 mln *
Totaal :	36,2 mln + 2,5 mln

*\*volgens uitspraak van de gemeenteraad d.d. 26 januari 2017 is € 2,5 mln beschikbaar als directe bijdrage. De extra risicoreservering wordt alleen bij het Dorpsplan in de dekking opgenomen conform de afspraken in de samenwerkingsovereenkomst 2015.*

Uit de risicoanalyse voor de planschade blijkt dat het voorgestelde inpassingsplan past in het risicoprofiel zoals benoemd in de planschadeverordening.

In de huidige regelgeving voor de kostenramingssystematiek wordt geen indexering toegepast. Wanneer voor een andere voorkeursvariant dan het Dorpsplan wordt gekozen, dan dient er een addendum te worden opgesteld met een actualisatie van de bestaande samenwerkingsovereenkomst. De financiële dekking van de mogelijke meerkosten moeten daarin opnieuw worden bekeken. Volgens de bestaande afspraak wordt de eerste €2,5 mln uit de meerkosten gefinancierd uit de risicoreservering van de gemeente.

## 7. Realisatie

Voor de realisatie van het provinciaal inpassing wordt tot en met vaststelling door Provinciale Staten rekening gehouden met een periode van 2 jaar. De verwachting is dat een MER niet nodig is, maar dat is pas zeker na uitvoering van alle (milieu)onderzoeken. Vervolgens zal gestart worden met het verleggen van de kabels en leidingen, de aanbesteding van het werk en de vergunningverlening. Naar verwachting zullen ook onteigeningsprocedures en beroepsprocedures op de vergunningverlening nodig zijn voordat de werkelijke uitvoering start. De planning van die uitvoering is sterk afhankelijk van de doorlooptijd van de beroepsprocedures.

## 8. Juridisch

Er is sprake van een provinciaal belang op basis van het beleid zoals dat is neergelegd in de PRS, Regionaal wegennet, paragraaf 5.4.1.2 "Een goede bereikbaarheid voor woon-, werk- en vrijetijdslocaties". Het project valt onder het Mobiliteitsplan 2015-2028, waarin is aangegeven dat de ruimtelijke procedure bij de aanpassing van provinciale wegen standaard volgens een Provinciaal Inpassingsplan verloopt.

## 9. Europa

N.v.t.

## 10. Communicatie

Er wordt voorgesteld een persbericht uit te sturen bij het besluit van Provinciale Staten om te laten zien dat een belangrijke stap wordt gezet in een langlopend dossier. In het kader van de inpassingsplanprocedure zal Provincie Utrecht de communicatie verzorgen.

## 11. Bijlagen

1. Variantenafweging en keuze voorkeursvariant spoor kruising Maarsbergen
2. Brief besluit Gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug
3. Meest gestelde vragen Maarsbergen