

## RAADSVOORSTEL

zaaknummer: 1068253  
afdelingsnaam: BenO-Projecten  
steller: Hans Roekel, van  
telefoonnummer 035 629 2658

onderwerp: Kredietaanvraag fietstunnel Maartensdijkseweg (NABO)

### Voorstel

1. Een krediet beschikbaar te stellen en vrij te geven van bruto € 2,2 miljoen (netto € 1,1 miljoen) ten laste van het krediet Ongelijkvloerse spoorkruising Maartensdijkseweg uit het investeringsprogramma 2020-2023 voor de uitvoering van het project fietstunnel Maartensdijkseweg.

### Planning

| Titel                                         | Toelichting | BEELDVORMING | ORDEELSVORMING                  | BESLUITVORMING               |
|-----------------------------------------------|-------------|--------------|---------------------------------|------------------------------|
| Kredietaanvraag fietstunnel Maartensdijkseweg |             |              | Raadscommissie 17 november 2021 | Gemeenteraad 8 december 2021 |

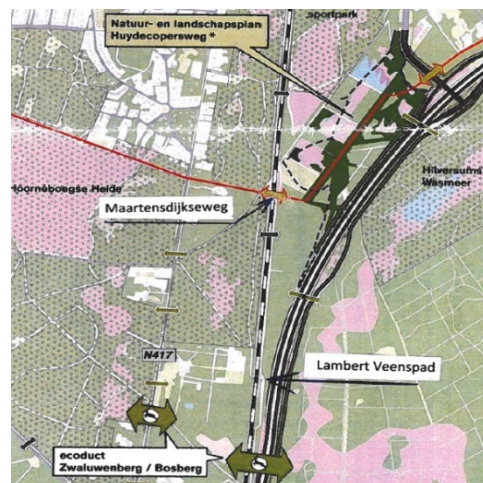
### Samenvatting

In de vastgestelde programmabegroting 2020 (programma 1, Wonen en Leven, Bereikbare stad) is een bedrag opgenomen van netto € 1.100.000,-- voor het realiseren van een ongelijkvloerse spoorkruising in de Maartensdijkseweg. De gemeenteraad wordt voorgesteld om in het kader van het landelijke project NABO (Niet Actief Beveiligde Overwegen), dat door ProRail uitgevoerd wordt, een krediet van € 1.100.000,-- beschikbaar te stellen om het project fietstunnel Maartensdijkseweg uit te kunnen voeren.

### Inleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft als doel met het programma voor de aanpak van Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) in 2028 alle openbare en openbaar toegankelijke

NABO's op het reizigersnet te hebben opgeheven of beveiligd. De uitvoering heeft het ministerie opgedragen aan ProRail. In de gemeente Hilversum betreft het twee overwegen in de spoorlijn Hilversum-Utrecht, de onbewaakte overwegen in de Maartensdijkseweg en het Lambert Veenspad. Beide onbewaakte overwegen zijn gesitueerd in het Laapersbos dat in eigendom en beheer is bij het Goois Natuur Reservaat (GNR).



Het college van burgemeester en wethouders heeft op 4 september 2018 ingestemd met de intentieovereenkomst NABO's Hilversum met ProRail, waarvan de raad bij RIB 2018-39 in kennis is gesteld. De intentieovereenkomst gaat uit van het laten vervallen van de onbewaakte overwegen in de Maartensdijkseweg en het Lambert Veenspad, het realiseren van een fietstunnel in de Maartensdijkseweg en een gelijke verdeling van de kosten (50% ProRail en 50% gemeente Hilversum). De raad heeft op 26 juni 2019 besloten het Lambert Veenspad onder voorwaarden te onttrekken aan de openbaarheid, waarna in november 2019 de overweg in het Lambert Veenspad verwijderd is.

De Maartensdijkseweg maakt onderdeel uit van het fietsrondje Hilversum (nota Aanvullend fietsbeleid, 2008), waarbij aan de oostzijde aangesloten wordt op het te realiseren fietspad in het Plan Huydecopersweg (evenals fietstunnel afrit A27 begrepen in Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2015, 22 mei 2012). ProRail en de gemeente hebben, in overleg met het Goois Natuur Reservaat (GNR) een planstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor een ongelijkvloerse kruising in de Maartensdijkseweg, wat geresulteerd heeft in het in een principekeuze voor het realiseren van een fietstunnel. De fietstunnel is als onderdeel betrokken in de uitwerking van het plan Huydecopersweg (zie bijlage) wat in 2019 in overleg met betrokken buurtbewoners tot stand gekomen is. In het voorontwerpbestemmingsplan Huydecopersweg, (RIB 2021-67) dat op 9 september 2021 ter visie gelegd is, is eveneens rekening gehouden met de bouw van een ongelijkvloerse spookruising ter plaatse van de Maartensdijkseweg.

### **Gedachtegoed DOEN**

ProRail heeft de opgave om alle onbewaakte overwegen in Nederland op te heffen. Mede met het oog daar op heeft ProRail voorgesteld de projectrealisatie van de onderdoorgang in de Maartensdijkseweg uit te voeren naar analogie van het gedachtegoed van het project DOEN van Rijkswaterstaat. DOEN gaat voor maximale klantwaarde en eerlijk geld voor eerlijk werk. Door in bouwprojecten beter met elkaar samen te werken. Tussen opdrachtgevers en marktpartijen, maar ook met beheerders en stakeholders in de omgeving. Door te werken vanuit de bedoeling achter bestaande regels. Logisch nadenken en alleen doen wat zinnig is. En door te leren en bestaande lessen te delen met anderen, om zo bij te dragen aan een structurele verandering in de bouwsector. Voor meer informatie over het gedachtegoed van DOEN, zie de website van Rijkswaterstaat.

### **Aanbesteding**

Eind 2020 heeft ProRail de aanbesteding van het project gehouden, waarbij de vraag in de markt gezet is : welke marktpartij kan binnen de aangegeven randvoorwaarden voor het beschikbare bedrag van € 2.200.000,-- een fietstunnel realiseren en ziet daarnaast mogelijkheden om meerwaarde toe te voegen aan het basisontwerp, zoals aangegeven in de randvoorwaarden voor de aanbesteding. Aannemer BAM heeft daarbij het beste plan ingediend en heeft vervolgens in mei 2021 opdracht gekregen voor fase 1: het maken van het voorlopig ontwerp en het uitvoeren van de benodigde onderzoeken om te toetsen of, gegeven de resultaten van de vooronderzoeken, het realiseren van een fietstunnel binnen de beschikbare financiële kaders mogelijk is. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan zou de opdracht voor fase 2,

de daadwerkelijke uitvoering, niet gegeven kunnen worden. In dat geval zouden er voor ProRail en de gemeente Hilversum twee opties resteren:

- het zoeken naar additionele middelen om de meerkosten boven het beschikbare budget te dekken;
- afzien van het realiseren van een fietstunnel en terugvallen op de optie voor een bewaakte overweg.

BAM, ProRail en de gemeente hebben de afgelopen periode hard gewerkt om zo spoedig mogelijk de vraag van fase 1 te beantwoorden: kunnen we daadwerkelijk een fietstunnel realiseren, en welke mogelijkheden zijn er om meerwaarde toe te voegen aan het basisontwerp? Die uitwerking heeft geresulteerd in het voorliggende ontwerp en een bevestiging dat het realiseren van een fietstunnel binnen de financiële kaders mogelijk is.

## Probleemstelling/doel

Het hoofddoel is de veiligheid op het spoor te verbeteren door het opheffen van de onbewaakte spoorwegovergang en het realiseren van een ongelijkvloerse spoorkruising in de Maartensdijkseweg. Dat naast het realiseren van een veilige ontbrekende schakel in het fietsrondje Hilversum ter plaatse van de Maartensdijkseweg en het toevoegen van functies die van belang zijn voor het Goois Natuur Reservaat, als beheerder van de natuurgebieden aan beide zijden van de spoorlijn.

## Argumenten

1.1. *Met de gekozen projectopzet is het mogelijk het project binnen een (relatief) korte termijn te realiseren*

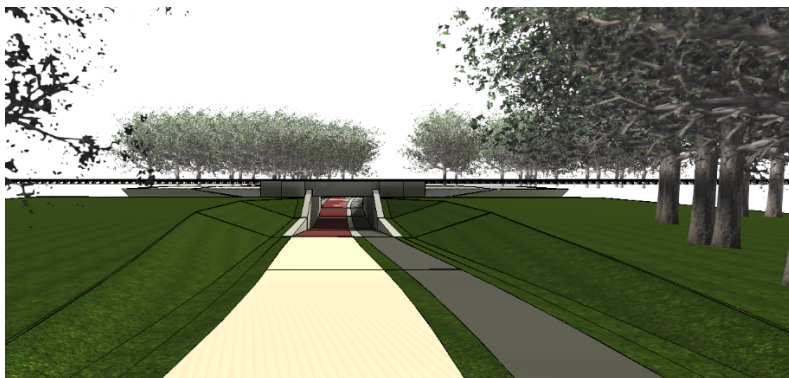
De doorlooptijd van een dergelijk project is in de traditionele manier van werken (veel) langer dan bij de gekozen projectopzet. Bij de traditionele wijze van werken zou ProRail (omdat het een spoorkruising betreft) een ingenieursbureau moeten contracteren om de vooronderzoeken uit te voeren, de benodigde vergunningen aan te vragen en een ontwerp uit te werken tot het niveau van een voorlopig ontwerp. Op basis daarvan zou ProRail een aanbesteding houden voor de uitvoering van het ontwerp, waarna de aannemer het uitwerken van het definitief- en uitvoeringsontwerp en de voorbereiding voor de daadwerkelijke realisatie oppakt. Door de aannemer in een zo vroeg mogelijk stadium van het ontwerp en de engineering te betrekken wordt de voorbereidingsperiode efficiënter ingericht, voornamelijk wat betreft tijd, maar ook wat betreft kwaliteit en financiën: de onderzoeken kunnen goed afgestemd worden op de wijze van uitvoeren.

1.2. *Met deze projectopzet is het mogelijk waarde toe te voegen aan het basisontwerp*

Het projectbudget van € 2.200.000,-- voor het realiseren van een dergelijk project is ambitieus. Van de drie aannemers die bij het aanbestedingstraject van ProRail overbleven om in te schrijven op het project, gaf één aannemer aan niet in te schrijven omdat men van mening was dat realisatie van de gevraagde fietstunnel gegeven het budget niet mogelijk was. De beide andere partijen, waaronder BAM, schreven echter wel in en gaven aan daarnaast mogelijkheden te zien om waarde aan het ontwerp toe te voegen. Met BAM zijn de mogelijkheden verkend, die verwerkt zijn in het bijgevoegde plusontwerp (zie bijlage). Ten opzichte van het basisontwerp van de aanbesteding (een tunnel voor fietsers en voetgangers) gaat dit ontwerp uit van een iets bredere en hogere tunnelbuis, waardoor er tevens ruimte is voor ruiters ("paard aan de hand") en voor kleine onderhoudsvoertuigen van het GNR. Daarnaast wordt onderzocht welke extra duurzaamheidsmaatregelen er meegenomen kunnen worden. In de verdere uitwerking wordt o.a. onderzocht wat mogelijk is aan CO<sub>2</sub>-besparing door het toepassen van alternatieve betonmengsels en het (deels) inzetten van elektrisch materieel bij de uitvoering.

### 1.3. *De plusvariant is van groot belang voor het Goois Natuurreservaat (GNR).*

Het GNR is als beheerder van de aan beide zijden van de spoorlijn Hilversum-Utrecht gelegen natuurgebieden de belangrijkste stakeholder. Naast de in 1.2. aangegeven mogelijkheden biedt de plusvariant voor het GNR ook de mogelijkheid om de beide begrazingsgebieden aan weerszijden van de tunnel met elkaar te verbinden, zodat het GNR de tunnel kan benutten om de kudde van het ene naar het andere gebied te “verhuizen”. Met GNR wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om invulling te geven aan de ontsnippering van de natuurgebieden ter plaatse, waarbij gedacht wordt aan geleiding van doelsoorten zoals ree, das en kleinere zoogdieren, zodat die ook gebruik kunnen maken van de tunnel.



Visual toerit westzijde

## Kanttelingen

### 1.1. *De planning voor meeliften op de TVP voor het project HOV in 't Gooi in week 31/32-2022 blijkt te ambitieus.*

Naast de financiën is ook de planning om gebruik te maken van de reeds (aan het project HOV in 't Gooi) toegekende TVP in week 31/32-2022 ambitieus. Voor de planning is met name de vergunningverlening en het traject van het bestemmingsplan Huydecopersweg de kritische factor. Indien er als gevolg van ingediende bezwaren een uitgebreid traject van zienswijzen en afhandeling van bezwaren volgt, is uitvoering in augustus 2022 niet mogelijk. Om dat risico te ondervangen heeft ProRail voor begin 2023 een buitendienststelling aangevraagd, die vervalt ingeval uitvoering in de aangegeven TVP in 2022 wel mogelijk is.

### 1.2. *Het risico bij uitvoering van de plusvariant op kostenoverschrijding is groter dan bij het basisontwerp.*

Zoals is aangegeven is er binnen het projectbudget niet veel ruimte om aanvullende zaken ten opzichte van het basisontwerp mee te nemen. De voordelen van de plusvariant t.o.v. het basisontwerp zijn echter dusdanig dat alles er op gericht is om de meerwaarde van dat ontwerp te kunnen verzilveren binnen het beschikbare budget. Daarnaast wordt nagegaan of er mogelijkheden zijn voor aanvullende subsidie en of er bij ProRail mogelijkheden zijn om “werk met werk te maken”. Naast het realiseren van de fietstunnel heeft ProRail het plan om het nog ontbrekende hekwerk aan de oostzijde van het spoor ter hoogte van het plan Huydecopersweg uit te voeren en dat mee te nemen in het project fietstunnel Maartensdijkseweg.

### 1.3. *De tunnel is niet geschikt voor grote voertuigen van nood- en hulpdiensten.*

Met de beperkte hoogte van 2,60 m. is de tunnel niet te gebruiken voor groot materieel van met name de Brandweer. In plan Huydecopersweg is naast de fietstunnel onder de aansluiting Hilversum op de A27 (ter hoogte van de Huydecopersweg/Bonairelaan) een toegang naar het plan Huydecopersweg voorzien vanaf de aansluiting op de A27, en een calamiteiteninrit vanaf de Diependaalselaan. Daarmee is de bereikbaarheid voor het achterliggende natuurgebied voor de nood- en hulpdiensten gewaarborgd.

### 1.4. *Een tunnel wordt vaak als sociaal onveilig ervaren.*

De betrokken bewoners bij het participatietraject voor het project Huydecopersweg waren positief over de ontwerpen, inclusief een veilige ongelijkvloerse kruising van de Maartensdijkseweg met het spoor. Direct omwonenden hebben wel aandacht gevraagd voor de sociale (on)veiligheid van een tunnel. In een recent overleg (van vertegenwoordigers van ProRail, GNR en de gemeente) met direct aanwonenden kwam dat aspect opnieuw ter sprake. De veiligheid van de tunnel heeft nadrukkelijk de aandacht bij het ontwerpproces. Als belangrijkste aandachtspunt wordt daarin meegenomen dat er voldoende zicht is door de tunnel. Daarnaast speelt mee dat de tunnel in een natuurgebied van het GNR ligt, dat alleen van zonsopgang tot zonsondergang toegankelijk is. De bewoners hebben in het overleg enkele suggesties aangedragen om de sociale veiligheid te verbeteren, waarvan nagegaan wordt of die toepasbaar zijn. Tenslotte heeft het GNR als terreinbeheerder de bewoners toegezegd korte lijnen wat betreft de communicatie met de bewoners te willen houden in de situatie na ingebruikname, zodat er snel geanticipeerd wordt bij eventuele misstanden.

## Financiën, middelen & capaciteit

In de door uw raad vastgestelde programmabegroting 2020 (programma 1, Wonen en Leven, Bereikbare stad) is een bedrag van € 2.200.000,-- opgenomen voor het realiseren van een ongelijkvloerse spoorkruising in de Maartensdijkseweg, waarvan een bedrag van € 1.100.000,-- voor rekening komt van de gemeente Hilversum. Voorgesteld wordt dit krediet van € 1.100.000,-- beschikbaar te stellen en vrij te geven voor de uitvoering van het project fietstunnel Maartensdijkseweg, waarbij de uitvoering in 2022 of 2023 (zie kanttekeningen 1.2.) plaats vindt.

ProRail, de gemeente en BAM voeren strikte regie op de realisatie in tijd en geld. Afwijkingen zijn nu nog niet voorzien omdat er sprake is van een aanbesteding met een financieel plafond.

### Onderhoud en beheer, rollen en kosten

In de projectovereenkomst tussen ProRail en de gemeente zullen afspraken vastgelegd worden voor het onderhoud van de fietstunnel. Er van uitgaande dat de bij spoorwegkruisingen gebruikelijke wijze van verdeling ook voor deze fietstunnel van toepassing is, betekent dit dat :

- ProRail verantwoordelijk is voor het constructieve deel ter plaatse van het spoor;
- De gemeente Hilversum verantwoordelijk is voor het constructieve deel van de op- en afritten, het gedeelte buiten het spoor dat in beton uitgevoerd moet worden;
- Het GNR verantwoordelijk is voor het gedeelte van de op- en afritten waarvan het fietspad in halfverharding en de taluds in grondwerk uitgevoerd worden;
- Het GNR en de gemeente Hilversum nadere afspraken maken voor het uitvoeren van het dagelijks onderhoud van de fietstunnel.

De voor de gemeente Hilversum nader te bepalen beperkte onderhoudskosten zullen bij de voorjaarsnota 2022 als areaaluitbreiding meegenomen worden.

## Uitvoering

Na beschikbaarstelling van het krediet zal het college de projectovereenkomst met ProRail tekenen. De planning van de uitvoering wordt bepaald door de mogelijkheden die er zijn om een treinvrije periode op het spoortraject Hilversum-Utrecht te verkrijgen, nodig om het gedeelte van de fietstunnel onder het spoor te kunnen aanbrengen, zie Kanttekeningen 1.1. De uitvoering vindt dus plaats in de zomer en het najaar van 2022 respectievelijk in het voorjaar en de zomer van 2023.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,  
de gemeentesecretaris,        de burgemeester,

W. Groot, ls.

P.I. Broertjes

## Bijlage(n)

1. Natuurgebied Huydecopersweg, tekening nr. 1842-90, wijziging 3, d.d. 10-04-2020
2. Ontwerp tunnel Maartensdijkseweg, tekening TAHI-TEK-C-VO-0-003, d.d. 05-10-2021.