

# MEMORANDUM

PS2017MME02-13

DATUM 1-3-2017  
AAN Commissie MME  
VAN Gedeputeerde Verbeek-Nijhof  
DOORKIESNUMMER  
ONDERWERP Nagekomen vragen ondertunneling Maarsbergen

---

Geachte leden van de commissie MME,

Op verzoek van uw voorzitters heeft u vorige week nogmaals de gelegenheid gekregen om vragen die u nog heeft over Maarsbergen te stellen. Daarbij hebben uw voorzitters mij gevraagd om deze uiterlijk vandaag aan u te beantwoorden. Omdat ik graag een goede besluitvorming wil faciliteren stuur ik u hierbij de antwoorden op de gestelde vragen. Sommige vragen gaan over de financiële berekeningen die zijn gemaakt door het externe adviesbureau. Hierover hebben wij u in een geheime sessie geïnformeerd en u de gelegenheid gegeven daar vragen te stellen over de financiën. In dit openbare memo kan ik daar echter niet nogmaals nader op in gaan. Derhalve heb ik op een aantal plekken in de beantwoording naar de eerdere bijeenkomst over dit onderwerp verwezen.

## **Vragen PvdA**

1. Is de milieubelasting door cumulatie van de verkeersmaatregelen (verbreding A12, 130 km/u en komst rondweg) goed doorgerekend en meegenomen in de berekening of kan dat niet? En zonee, wat is dan het financiële risico voor eventuele extra maatregelen?

*Antwoord:*

*De effecten van de onderdoorgang zullen in de komende fase onderzocht moeten worden. Het effect van de milieubelasting op de omgeving moet nog worden vastgesteld. Op basis van de resultaten van die onderzoeken zal blijken welke maatregelen noodzakelijk zijn indien er sprake is van een negatief effect. De kosten voor die maatregelen zijn in de ramingen van alle varianten opgenomen.*

2. een van de bewoners van de Engweg vertelde mij dat het de bedoeling was dat de toegangsweg naar de Engweg, die nu nogal een grote omweg maakt richting Maarsbergen, maar tijdelijk zou zijn, in afwachting van de oorspronkelijke ondertunneling van de N226. Klopt dit? Was er voordat de Hondenkluij er lag een directere verbinding naar Maarsbergen?

*Antwoord:*

*De huidige vormgeving van de aansluiting Engweg op de kluijrotonde is nooit gezien als een tijdelijke situatie en zal ook na de aanleg van de ongelijkvloerse kruising hetzelfde blijven. In de oude vormgeving van de aansluiting N226/A12 (voor de aanleg van de Hondenkluij) sloot de Engweg aan op de toe-en afrit en vervolgens op de N226.*

3. Ik blijf het lastig vinden dat er geen enkele richting kan worden gegeven aan het bedrag waar we eventueel aan zouden moeten denken voor extra compensatie voor de Engweg, zoals dat tunneltje. Dat zou de afweging wel wat makkelijker maken. Dus geef dat nog maar even mee aan Aart-Kees ajb.-).

*Antwoord:*

*Er is 2.8 miljoen gereserveerd voor een kwalitatieve impuls. Samen met het kwaliteitsteam en na overleg met omwonenden zal er een besluit genomen moeten worden over de besteding hiervan. Dit zou bijvoorbeeld gebruikt kunnen worden voor het genoemde tunneltje of het uitplaatsen van één of beide tankstations.*

## **Vragen SP**

1. Als we kiezen voor de westelijke variant met een gesloten Tuindorppweg, wat voor mitigerende maatregelen voor de bewoners van de Engweg kunnen er worden genomen. Daar ik tekenen wij aan dat het niet zo moet zijn dat zij in een soort "badkuip" komen te wonen waarin de

hoeveelheid fijnstoflobby en ultrafijnstof die neerdaalt onverantwoord hoge waarden aan gaat geven. Buiten dat het natuurlijk ongelooflijk vervelend is om tussen muren (geluidsschermen) te leven als je niet in de gevangenis zit maar dacht lekker buiten in het bos te wonen.

Welke tegemoetkomingen zijn mogelijk voor deze mensen.

*Antwoord:*

*De effecten van de onderdoorgang zullen in de komende fase onderzocht moeten worden. Het effect van de milieubelasting op de omgeving moet nog worden vastgesteld. Op basis van de resultaten van die onderzoeken zal blijken welke maatregelen noodzakelijk zijn indien er sprake is van een negatief effect. De kosten voor die maatregelen zijn in de ramingen van alle varianten opgenomen. Welke maatregelen uiteindelijk toegepast worden, gaat in overleg met de betrokken inwoners, waaronder uiteraard ook die van de Engweg.*

2. IK kan me zo voorstellen dat het beter is om voor de Bos/Beek variant te kiezen omdat die toch beter lijkt te zijn dan de andere opties, echter deze is veel duurder.

Hebben we garanties dat de Bos/Beek variant betaalbaar is voor de gemeente?

*Antwoord:*

*Vanuit de gemeente zijn er geen garanties gegeven ten aanzien van de betaalbaarheid hiervan. De gemeente heeft 2,5 miljoen beschikbaar gesteld voor het gehele project (dus ongeacht welke variant gekozen wordt). Daarnaast hebben ze een risicoreservering opgenomen van 2.5 miljoen voor het geval van eventuele overschrijdingen. Om hierop aanspraak te maken zal er eerst nog een besluit door de raad moeten worden genomen.*

3. Is het mogelijk dat de provincie bijdraagt in de kosten als we de Bos/Beek variant kiezen omdat die beter is voor het milieu en de dieren in de bosrijke omgeving?

*Antwoord:*

*De Bos Beek variant vraagt het grootste ruimtebeslag van de EHS en is in milieu/dieren opzicht niet beter dan de andere varianten. Er wordt in de Bos Beek variant weliswaar met een dek ontworpen, maar de hoeveelheid uitstoot bij deze variant is niet anders dan bij een variant zonder een dek. De lucht wordt immers niet gefilterd maar komt aan beide kanten van de tunnel geconcentreerd naar buiten. Dus aan de kant van de Engweg en aan de kant van de Tuindorppweg. Deze effecten leiden niet tot de conclusie dat deze variant beter is voor milieu en dieren.*

*De keuze om als provincie bij te dragen aan de meerkosten van de Bos/Beek variant is aan u als PS.*

*Hier zal dan dekking voor gevonden moeten worden in de (mobiliteits)begroting.*

### **Vragen SGP**

1. Klopt het bedrag van 9.5 miljoen aan engineering kosten? Waaruit bestaat dat en is dit niet rijkelijk hoog op 20 miljoen bouwkosten??

*Antwoord:*

*In de besloten bijeenkomst op 17 januari 2017 bent u geïnformeerd over de opbouw van de kosten. In deze openbare beantwoording kunnen we hier geen antwoord op geven.*

### **Vragen SGP met de titel politiek bestuurlijk**

1. Waarom moet GS op een inspraakavond over de ongelijkvloerse kruising van spoor en N226 in Maarsbergen, herinnerd worden aan de eigen structuurvisie en de ladder van Verdaas?

*Antwoord:*

*In deze fase van de uitwerking wordt naar concrete maatregelen gekeken en zijn de afwegingen in de abstracte kaders zoals door u aangedragen al gemaakt.*

2. Waarom is in de plannen niet duidelijk omschreven welke mitigerende maatregelen genomen worden bij realisatie van de Westvariant en welke kosten daarmee zijn gemoeid? Indien er in de Westvariant met gesloten Tuindorppweg mitigerende maatregelen worden getroffen in hoeverre komt de uitkomst dan overeen met de BosBeekvariant?

*Antwoord:*

*Na de keuze voor een variant wordt deze verder uitgewerkt en vinden de benodigde onderzoeken plaats waarna invulling gegeven gaat worden aan de mitigerende maatregelen. In beide varianten moet minimaal voldaan worden aan de verschillende wettelijke eisen. In de begrotingen van de varianten zijn de kosten hiervoor gereserveerd. Bij elke variant moet er in de volgende fase, samen met de omwonenden gekeken worden naar de invulling van de mitigerende maatregelen.*

3. Waarom kiest u niet voor een integrale oplossing zoals ook tijdens de inspraak genoemd?

*Antwoord:*

*De integrale afweging zoals wij deze op dit moment hebben gemaakt ligt nu ter besluitvorming voor.*

4. Welke voordelen biedt de Westvariant met gesloten Tuindorpweg precies voor de leefbaarheid van Maarsbergen? En welke nadelen kleven er aan deze Westvariant voor de leefbaarheid?

*Antwoord:*

*De afwegingen die leiden tot de voorkeursvariant zijn terug te vinden in het afwegingskader.*

5. Hoe zal GS omgaan met de twintig huishoudens aan de Engweg? Is hierover al overlegd met de betrokken bewoners?

*Antwoord:*

*Op dit moment ligt de keuze voor een voorkeursvariant voor. Na de keuze van een variant wordt nader onderzoek naar de effecten op de omgeving gestart. Mogelijke maatregelen worden t.z.t. met de direct betrokkenen in het dorp besproken. Dat beperkt zich niet alleen tot de Engweg en dit is bij alle varianten aan de orde.*

*Ja, er is eerder gesproken met de bewoners van de Engweg, net als andere bewoners in Maarsbergen. Zij waren tevens vertegenwoordigd in de klankbordgroep*

6. Wat is er indertijd afgesproken toen Prorail het project van de ongelijkvloerse kruising in Maarsbergen overdroeg aan de Provincie? Is er toen een bedrag op rekening van de Provincie komen te staan, en zo ja, welk bedrag? En zo ja, staat dit bedrag nog onveranderd op de rekening van de Provincie? En ging het om een lumpsumbedrag en zo ja, welke projectkosten zouden uit deze lumpsum betaald moeten worden? Zijn er ook projectkosten die geen onderdeel uitmaken van deze lumpsum (gesteld dat er sprake is van een lumpsum)?

*Antwoord:*

*De afspraken kunt u vinden in de Samenwerkingsovereenkomst tussen Provincie Utrecht en Prorail d.d. 9 maart 2015. In art. 14 hiervan zijn de kostenbijdrage-afspraken vastgelegd en er zijn geen financiële bijdragen van de ene partij aan de andere partij overgemaakt.*

7. Om welke reden is de raming van de kosten indertijd door Prorail opgehoogd met 5.5 mln euro (doorwerkend in de kostenraming van alle varianten)? Waarom heeft Prorail deze kosten (deels) al in rekening gebracht bij de Provincie? Is de Provincie nog meer betaling verschuldigd aan Prorail en zo ja, op grond waarvan?

*Antwoord:*

*De kostenraming is niet door ProRail opgehoogd met 5,5 mio. RHDHV heeft destijds een kostenraming opgesteld en deze is door ProRail getoetst.*

*In de raming van RHDHV van de Dorpsvariant waren toen niet alle kosten opgenomen of niet de juiste kosten. Hier is destijds al een toelichting op gegeven in aanloop naar de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst in maart 2015.*

*Er is dus geen sprake van het in rekening brengen van kosten bij de provincie.*

*De afspraken kunt u vinden in de Samenwerkingsovereenkomst tussen Provincie Utrecht en Prorail d.d. 9 maart 2015. In art. 14 hiervan zijn de kostenbijdrage-afspraken vastgelegd en er zijn geen financiële bijdragen van de ene partij aan de andere partij overgemaakt.*

8. Waarom wentelen Prorail (Rijksoverheid) en Provincie de extra kosten voor de variant die het beste is voor de leefbaarheid af op de Gemeente Utrechtse Heuvelrug terwijl de ongelijkvloerse kruising van spoor en provinciale weg in eerste instantie een zaak van het Rijk is en in tweede instantie van de Provincie? Heeft u overwogen om de afspraken met Prorail c.q. het Rijk open te breken om een betere oplossing voor Maarsbergen mogelijk te maken?

*Antwoord:*

*Het Rijk heeft aangegeven haar volledige budget in te willen zetten voor het ongelijkvloers maken van de spoorwegkruising en de verbetering van de leefbaarheid en daarmee bij de ondertekening van de overeenkomst in maart 2015 al een grote stap gezet. Het Ministerie van IenM heeft in 2005 met PU en GUH afgesproken de financiering voor haar rekening te nemen en daarvoor een bedrag van 25 mio pp 2005 beschikbaar te stellen. In deze overeenkomst stond ook dat bijbestellingen voor rekening van de indiener zijn. Het dorpsplan was een uitbreiding van de scope en de meerkosten zijn daarom gedragen door PU en GUH. Ook in ovk van 2015 is herhaald dat de bijdrage van IenM conform de afspraak is uit 2005. Een keuze voor de BosBeek-variant is nog een scope uitbreiding en de meerkosten moeten dus ook van die keuze gedragen worden door PU en of GUH. Door beiden is daar op dit moment geen rekening mee gehouden in de begroting.*

9. Waaraan ontleent u de zekerheid dat u met de mitigerende maatregelen die volgens u zijn meegenomen in de kostenraming van de Westvariant, aan de wettelijke normen voldoet? Welke wettelijke normen heeft u bij deze berekening gehanteerd?

*Antwoord:*

*In alle varianten zal aan het wettelijk kader van de Omgevingswet moeten worden voldaan. De vraag geldt dus voor alle varianten. Aangezien er in de huidige situatie geen enkele voorziening is getroffen, is de verwachting dat een verdiepte ligging van de nieuwe situatie per saldo een verbetering gaat opleveren voor Maarsbergen.*

10. Zowel in de Westvariant als in de BosBeekvariant moet het areaal EHS dat verloren gaat, gecompenseerd worden. In de BosBeekvariant betreft het ongeveer 2000 m2 meer te compenseren grond dan in de Westvariant met gesloten Tuindorppweg (nadere optimalisatie kan tot wijziging van deze oppervlakte leiden).

Vragen:

- a. Waarom wordt in dit kader alleen het aantal hectare EHS benoemd, terwijl de impact van de N226 en de bosweg (in de Westvariant) op de EHS veel groter is dan van de bosweg alleen (in de Bos/Beek-variant) op de EHS.

*Antwoord:*

*Dit is de wijze waarop de natuurcompensatiewet werkt en waar het project aan gehouden is. Voor de kwalitatieve compensatie van aantasting van de EHS wordt een factor 2 aangehouden ten aanzien van grondoppervlakte. Deze factor is voor alle varianten gelijk.*

- b. Waar zijn de kosten voor EHS-compensatie terug te vinden in de kostenraming van beide varianten? Als deze kosten niet zijn opgenomen, waarom niet (de kosten zijn nu immers reeds te voorzien)?

*Antwoord:*

*Deze zijn opgenomen in de Vastgoedraming. Hierover bent u geïnformeerd tijdens de besloten bijeenkomst op 17 januari 2017.*

11. Wat krijgt voorrang: de ruim 2 mln euro die volgens u nog vrij besteed kan worden, toekennen aan het verwijderen van de benzinestations of aan de bovenwettelijk mitigerende maatregelen? Welke extra kosten moeten er gemaakt worden om beide maatregelenpakketten uit te voeren?

*Antwoord:*

*Er is 2,8 miljoen gereserveerd voor een kwalitatieve impuls. PS beslissen zelf hoe dat bedrag zal worden besteed. Indien de 2,8 mio wordt gereserveerd voor het verplaatsen van één of beide tankstations, dan zal er geen budget zijn voor extra mitigerende maatregelen.*

12. In december 2016 heeft GS het contract voor het Tinq-benzinestation in Maarsbergen (stilzwijgend) verlengd. Op dat moment lag er een door PS aangenomen motie die zich uitsprak voor de verplaatsing van de benzinestations uit de kern van Maarsbergen.

Vragen:

- a. In hoeverre heeft dit contract een effect op de haalbaarheid van de verschillende varianten voor een ongelijkvloerse kruising van spoor en N226 in Maarsbergen?

*Antwoord:*

*Het contract heeft geen invloed op de variantkeuze.*

- b. In hoeverre heeft GS bij het afsluiten van het contract al dan niet rekening gehouden met de effecten voor de verschillende varianten voor de ongelijkvloerse kruising?

*Antwoord:*

*Dit contract is in 2003 vernieuwd maar loopt al vanaf 1983. Indertijd was er nog geen sprake van een ongelijkvloerse kruising bij Maarsbergen*

- c. Geredeneerd vanuit het gegeven dat de benzinestations uit Maarsbergen moeten worden verplaatst, welke kosten had GS kunnen voorkomen door voor de Provincie gunstiger afspraken in het contract te laten vastleggen of het contract op te zeggen?

*Antwoord:*

*Als start van de uitwerking van de motie hebben wij een onderzoek gedaan naar mogelijkheden en kosten van het uit of verplaatsen van de benzinestations, de resultaten hiervan hebben wij aan u gepresenteerd. Wij gaan na besluitvorming over de ondertunneling in Maarsbergen verder met de volgende fase van de uitwerking. Omdat er op dit moment nog geen uitgewerkt plan en geen dekking liggen is er op dit moment geen juridische basis om de afspraken in het contract te wijzigen of het contract op te zeggen. Dit maakt ook dat er geen kosten voorkomen hadden kunnen worden. Zodra we een juridische basis hebben kunnen we op elk moment het contract opzeggen met een opzegtermijn van een jaar.*

13. De onafhankelijk adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) ziet mogelijkheden tot optimalisatie c.q. kwaliteitsverbetering in de Westvariant met open Tuindorppweg en in de BosBeekvariant. De Westvariant met gesloten Tuindorppweg en de Dorpsvariant vallen in dit advies af. GS heeft in haar voorstel voor besluitvorming door PS bij de Dorpsvariant aangegeven dat deze volgens het advies van ARK zou moeten afvallen. Voor de Westvariant met gesloten Tuindorppweg heeft GS op 13 februari jl. gemeld dat er een kwaliteitsteam wordt ingesteld die tot verdere optimalisatie van deze variant kan komen.

Vragen:

- a. Waarom heeft GS in haar voorstel voor besluitvorming door PS wel aangegeven dat de Dorpsvariant op grond van het ARK-advies afvalt, en waarom is dit niet aangegeven voor de Westvariant met gesloten Tuindorppweg?

*Antwoord:*

*In het advies van de ARK is alleen vanuit een perspectief van een ruimtelijke kwaliteit geadviseerd. Het verkeerskundig functioneren en de kosten zijn in de afweging buiten beschouwing gelaten. GS hebben die wel meegenomen in de integrale afweging. Ten aanzien van de Dorpsvariant is de invalshoek vanuit de ARK zwaarderzwaarder gebleken en om die reden overgenomen in de integrale afweging.*

- b. Is GS het eens dat indien PS besluit tot de Westvariant met gesloten Tuindorppweg, het geen zin heeft om een kwaliteitsteam te laten onderzoeken op welke wijze deze variant geoptimaliseerd kan worden op het onderdeel Ruimtelijke Kwaliteit (gezien het advies van ARK)?

*Antwoord:*

*De onafhankelijk adviseur voor de ruimtelijke kwaliteit ziet zelf veel kansen in het oprichten van een kwaliteitsteam bij de verdere uitwerking van de voorkeursvariant. GS maken graag van dat aanbod gebruik.*

14. Na de ontwikkeling van het eerste ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising van spoor en N226 (de VRI-variant) werd door de projectleiding het rapport 'Ongelijkvloerse spoorkruising Maarsbergen, Kostenraming (DHV in opdracht van Prorail) openlijk aan de initiatiefnemers van het Dorpsplan verstrekt. In dit rapport is inzichtelijk gemaakt op grond van welke posten met welke interafhankelijkheden en percentages (conform de SSK-methodiek) de totaalkosten werden geraamd en zijn ook alle kosten per deelpost aangegeven. Met andere woorden: het argument van noodzakelijke geheimhouding werd toen niet gebruikt.

Vraag:

Waarom werd de kostenraming van de Westvarianten en de BosBeekvariant op 9 januari jl. door GS niet op eenzelfde wijze inzichtelijk gemaakt als de kostenraming van de VRI- en de Dorpsvariant? Met andere woorden: waarom werden de deelposten onder de grote posten 'bouwkosten', 'vastgoed', 'engineering' en 'risicoreservering' met hun interafhankelijkheden en gehanteerde percentages en de daaruitvoorkomende bedragen per deelpost, niet op 9 januari jl. door GS toegelicht?

*Antwoord:*

*De kostenramingen bevatten concurrentie gevoelige informatie en worden om die reden niet gedeeld. Tijdens de vertrouwelijke bijeenkomst over de kosten heeft u de gelegenheid gehad om hier wel inzicht in te krijgen.*

15. Is bij de kostenraming van alle varianten steeds met dezelfde interafhankelijkheid van posten gerekend (daar waar interafhankelijkheid tussen twee posten bestaat, is deze bij alle varianten overeenkomstig), en zijn steeds dezelfde (deel)posten met dezelfde percentages gehanteerd?

*Antwoord:*

*Ja*

16. In het convenant betreffende het Dorpsplan is vastgelegd dat indien de gemeente een scopewijziging op de Dorpsvariant aanbrengt, de eventuele extra kosten als gevolg van deze scopewijziging door de gemeente moeten worden opgebracht (bij overschrijding van het budget). Nu de gemeente zich heeft uitgesproken voor de Westvariant met gesloten Tuindorppweg is er daadwerkelijk sprake van een scopewijziging (ook bij een keuze voor de BosBeekvariant zou dat het geval zijn geweest).

Vragen:

- a. Wat is de raming van de totaalkosten van de Westvariant met gesloten Tuindorppweg inclusief de kosten van de noodzakelijke opkoop van woningen aan de Engweg dan wel van planschadekosten, de kosten van (boven)wettelijke mitigerende maatregelen en de kosten voor EHS-compensatie?

*Antwoord:*

*Alle door u genoemde kosten zijn opgenomen in de ramingen. Er is echter nergens gezegd dat er sprake is van opkopen van de woningen. Wel is budget gereserveerd voor wettelijk maatregelen. Indien uit onderzoek blijkt dat de leefbaarheid zodanig wordt aangetast en dit niet anders is op te lossen dan de huizen aan te kopen, dan zal dit gebeuren. Hiervan is*

*bijvoorbeeld sprake als uit het onderzoek blijkt dat we met mitigerende maatregelen niet (voldoende) aan de wettelijke normen van geluidsoverschrijding kunnen voldoen.*

- b. Op grond van de totaalkosten genoemd in antwoord op vraag a: welke van deze totaalkosten zullen in rekening worden gebracht bij de gemeente? En om welk bedrag gaat het dan in totaal?

*Antwoord:*

*De gemeentelijke bijdrage aan het volledige project is € 2.5 miljoen. Daarnaast hebben ze een risicoreservering opgenomen van nogmaals € 2.5 miljoen voor het geval van budgetoverschrijding. Als dit aan de orde is zal de raad hier nog een besluit over moeten nemen.*

- c. Worden de totaalkosten voor verplaatsing van de benzinepompen (opkopen, afbraak, nieuwbouw, sanering) wel of niet meegenomen in de totaalkosten genoemd in antwoord op vraag a? Zo ja, tot welke extra kosten leidt dit voor de gemeente? Zo nee, uit welk budget worden de totaalkosten voor de verplaatsing van de benzinstations bekostigd?

*Antwoord:*

*Verplaatsing of amovering van de benzinstations bij de Wetsvariant is niet nodig en daarom niet opgenomen in de kostenraming. Wel hebben we u in het voorstel opgenomen om 2.8 miljoen euro projectbudget beschikbaar te houden voor bijvoorbeeld uitplaatsing van de benzinepompen.*

### **Vragen SGP met de titel technisch**

1. De raming van de vastgoedkosten in de Westvariant met gesloten Tuindorppweg bedraagt 1,88 mln. euro. In deze variant zullen 3 tot 4 woningen moeten wijken. Een kostenpost van circa 1 mln. euro lijkt een reële schatting om de kosten daarvan op te brengen. Dat betekent dat de raming van de opkoop van grond van Anderstein bij benadering op 0,88 mln. euro uitkomt. De raming van de vastgoedkosten in de BosBeekvariant bedraagt 9,5 mln. euro. Met de volgende berekening zijn de kosten van de opkoop van bakkerij Bos te ramen. Allereerst kan 3,6 mln euro worden afgetrokken voor de opkoop/uitkoop van de benzinstations. Omdat er in de Bosbeekvariant slechts 1 woning moet wijken, is daarvoor een post van 0,4 mln euro gesteld. Bekend is dat de opkoop/uitkoop van garage Van Beek omstreeks de 0,8 mln euro zal kosten. Vervolgens kan de post van de opkoop van de gronden van Anderstein beraamd worden op 1 mln euro (ongeveer 2000 m2 meer op te kopen dan in de Westvariant met gesloten Tuindorppweg). Indien de 9,5 mln met de genoemde posten wordt verminderd, resteert een bedrag van 3,7 mln euro voor de opkoop/uitkoop van bakkerij Bos. Dit lijkt gezien de kenmerken van het bedrijf een veel te hoge schatting; een raming van ten hoogste 2 mln euro lijkt reëel, maar mogelijk ligt het bedrag nog lager.

Raming vastgoedkosten						
	Opkoop woningen	Opkoop grond Anderstein	Opkoop garage Van Beek	Opkoop bakkerij Bos	Opkoop benzine-stations	Totaal
Westvariant	1,0	0,88	0	0	0	1,88
Bosbeekvariant volgens RHDHV	0,4	1,0	0,8	3,7	3,6	9,50
Bosbeekvariant , benadering werkelijkheid	0,4 (verdere kostenreductie mogelijk door optimalisering)	1,0	0,8	2,0 (verdere kostenreductie mogelijk?)	0	4,20

Vragen:

- a. Waarom is voor het uitkopen van bakkerij Bos zonder opslag en risicodekking, alleen al bijna 4 mln euro begroot (wetende dat het bedrijf voor een deel gedoogd wordt en graag uitgeplaatst wordt naar het bedrijventerrein van Maarsbergen)?

*Antwoord:*

*Wij herkennen ons niet in de berekeningen zoals hierboven vermeld zijn. In onze vastgoedramingen zijn we uitgegaan van onafhankelijke taxaties op basis van onteigening. In de besloten bijeenkomst op 17 januari 2017 bent geïnformeerd over de opbouw van de kosten.*

- b. Waarom is bij het uitkopen van de genoemde partijen niet uitgegaan van onderhandelde bedragen? Dit zou het risicopercentage, en daarmee de begroting, aanzienlijk kunnen drukken.

*Antwoord:*

*Onderhandelen wekt de verwachting dat zal worden aangekocht, terwijl dat niet zeker is omdat*

- de tracékeuze nog gemaakt moet worden. In onzekere situaties laten wederpartijen zich niet verleiden tot onderhandelingen.*
- c. Er moet rekening mee worden gehouden dat slechts een deel van de grond van bakkerij Bos nodig is voor de aanleg van de tunnel. Is dat verwerkt in de vastgoedraming?  
*Antwoord:*  
*Ja, maar daarvoor is de aankoop van de bakkerij inclusief bedrijfswoning wettelijk gezien noodzakelijk. Rekening is gehouden dat de bedrijfswoning en overige delen die niet daadwerkelijk voor het werk nodig zijn weer verkocht worden.*
- d. In hoeverre is bij de opkoop grond Anderstein er rekening mee gehouden dat er voor Anderstein gunstige ontwikkelingsmogelijkheden ontstaan bij realisatie van de Bos/Beekvariant?  
*Antwoord:*  
*Voor alle varianten zijn gronden nodig van Anderstein. De ontwikkelmogelijkheden worden door Anderstein zelf bepaald.*
2. Nu al, is zeker dat er in de Westvariant planschade ontstaat voor bewoners van de huizen aan de Engweg, danwel dat er kosten ontstaan door het amoveren van huizen aan de Engweg (indien de overschrijding van de milieunormen niet op te vangen is met mitigatie).  
 Vragen:
- a. Waarom zijn deze kosten niet terug te vinden in de post vastgoed (met opslag en risicodekking) van de Westvariant met gesloten Tuindorppweg?  
*Antwoord:*  
*Er is nog niet aangetoond dat er sprake is van planschade, dan wel dat maatregelen noodzakelijk zijn. Wel is er in de kostenramingen budget gereserveerd.*
- b. Waar zijn deze kosten wel in de kostenraming terug te vinden?  
 N.B. Deze kostenpost hoort niet in de post risicodekking, want nu al is zeker dat er een kostenpost ontstaat in de vorm van planschade dan wel amovering van woningen. Door een met zekerheid te bekostigen post in de risicodekking op te nemen, worden er over deze post ten onrechte geen opslag- en risicodekkingskosten in de kostenraming meegenomen.  
*Antwoord:*  
*Deze kosten zijn opgenomen in de vastgoedraming.*
3. De wettelijk mitigerende maatregelen maken onderdeel uit van het voorstel voor de Westvariant met gesloten Tuindorppweg. De Gedeputeerde wil onderzoeken of ook bovenwettelijk mitigerende maatregelen kunnen worden genomen (uit het resterende budget van ruim 2 mln euro).  
 Vragen:
- a. Welke wettelijk mitigerende maatregelen zijn reeds ingerekend en waar zijn de bijbehorende kosten terug te vinden in de kostenraming?  
*Antwoord:*  
*Er zijn nog geen concrete maatregelen bekend, in de volgende fase zullen we samen met de bewoners gaan onderzoeken wat nodig en gewenst is. Hiervoor is er in de kostenramingen budget gereserveerd.*
- b. Aan welke bovenwettelijk mitigerende maatregelen wordt gedacht en wat zullen de kosten bij benadering zijn?  
*Antwoord:*  
*Er is 2.8 miljoen gereserveerd voor een kwalitatieve impuls. Dit bedrag, of een deel daarvan, zou kunnen worden besteed aan bovenwettelijke maatregelen. De effecten van de onderdoorgang zullen in de komende fase onderzocht moeten worden. Het effect van de milieubelasting op de omgeving moet nog worden vastgesteld. Op basis van de resultaten van die onderzoeken zal blijken welke maatregelen noodzakelijk zijn indien er sprake is van een negatief effect. De kosten voor die maatregelen zijn in de ramingen van alle varianten opgenomen. Welke maatregelen uiteindelijk toegepast worden, gaat in overleg met omwondenden.*
4. Welke kosten voor de verplaatsing van de benzinstations in Maarsbergen zijn op welke plaats in de kostenraming van de BosBeekvariant opgenomen? Daarbij een onderverdeling aangeven toegerekend naar de verschillende posten: de raming van de vastgoedkosten benzinstations (afkopen lopende contracten, verwijdering en sanering), en de raming van de bijbehorende engineering/opslag/risicodekking.  
*Antwoord:*  
*In de besloten bijeenkomst op 17 januari 2017 bent geïnformeerd over de opbouw van de kosten.*
5. Als alle geraamde kosten (zie antwoord op vraag 4) met betrekking tot de benzinstations van de totaalraming van de BosBeekvariant worden afgetrokken, wat is dan de totaalraming van de kosten van

de BosBeekvariant?

*Antwoord:*

*Deze variant is alleen maakbaar met verwijdering van de benzinstations en dus vormen de kosten hiervoor een integraal onderdeel van de gehele raming.*

6. In de Westvariant en met name in de BosBeekvariant (doordat in deze variant geen weg vanuit het dorps hart naar de rotonde nodig is) zijn opbrengsten te genereren door de realisatie van nieuwe rode elementen.

Vragen:

- a. Wat kunnen bij benadering de opbrengsten van nieuwe rode elementen in de Westvariant respectievelijk de BosBeekvariant zijn (in beide varianten rekeninghoudend met de wettelijke milieunormen)?

*Antwoord:*

*Op het tunneldek kan niet gebouwd worden. Op de andere gronden kunnen wellicht mogelijkheden ontstaan, maar die zijn voor het grootste deel privaat eigendom en leveren het project dus niets op.*

- b. Waar zijn deze opbrengsten in de kostenraming van de varianten terug te vinden?

*Antwoord:*

*In de ramingen wordt gerekend met de investeringskosten die nodig zijn om het project te kunnen realiseren. Er wordt niet gespeculeerd op eventuele inkomsten.*

7. In het rapport van DHV over de toepassing van de SSK-methodiek om te komen tot een kostenraming van de VRI-variant, is een overzicht opgenomen hoe het totaal van engineeringkosten is opgebouwd.

Percentages Engineeringkosten	Tunnel/ wegenwerk/ spoorwerk
Projectmanagement	2%
Engineering (opdrachtgever/adviesbureau)	4%
Engineering aannemer	2%
Begeleiding tijdens de bouw	2%
Studie en onderzoeken	4%

Hieruit blijkt dat een deel van de engineeringkosten voorafgaand aan de realisatie en een ander deel tijdens de realisatie van een variant worden gemaakt. Uit het totaal aan engineeringkosten voor de Westvariant met gesloten Tuindorpsweg respectievelijk BosBeekvariant lijkt opgemaakt te kunnen worden dat alle engineeringkosten van de VRI en Dorpsvariant hiervan onderdeel uitmaken.

Vraag:

- a. Kunt u aangeven welk deel van de engineeringkosten van de VRI- en de Dorpsvariant onderdeel uitmaken van het totaal aan engineeringkosten voor de Westvariant met gesloten Tuindorpsweg respectievelijk de BosBeekvariant? Voorshands komt alleen 4% engineering (opdrachtgever/adviesbureau) voor doorberekening in aanmerking en niet de totale 14%.

*Antwoord:*

*Het klopt dat reeds gemaakt kosten voor engineering van de VRI- en Dorpsplan variant onderdeel uitmaken van het totaal van de engineeringkosten. In de besloten bijeenkomst op 17 januari 2017 bent u geïnformeerd over de opbouw van deze kosten.*

- b. Dezelfde vraag doet zich voor bij het doorrekenen van ProRail-kosten (5%) vanuit eerdere begrotingen.

*In de besloten bijeenkomst op 17 januari 2017 bent u geïnformeerd over de opbouw van deze kosten.*

8. De Bos/Beek-variant is qua structuur een Dorpsplan met een verlegde en meer overkluisde N226 en een apart fietspad. Van het Dorpsplan zijn de begroting en de daarin gehanteerde tarieven bekend. Als we er rekening mee houden dat in de Bos/Beek-variant ten opzichte van het Dorpsplan:

- de tunnelbak langer is, maar minder breed door ontbreken van een fietspad
- er een aparte fietstunnel nodig is,
- de overdekking van de tunnelbak aanzienlijk langer is en er deels verkeer over moet rijden,
- de vastgoedkosten hoger zijn,
- er een schuine onderdoorgang onder het spoor nodig is,
- er optimalisaties mogelijk zijn (2 rijbanen, kortere boogstraal; ook effect op vastgoed)



- er geen dure tijdelijke omleidingsroute nodig is,
- de kosten van verplaatsing benzinepompen uitgezuiverd dienen te worden,
- er opbrengsten gegenereerd kunnen worden door de ontwikkelingsmogelijkheden, en wij extrapoleren de begrotingsposten in het Dorpsplan naar de maatvoering van de Bos/Beek-variant, dan komen wij uit op een bedrag van € 40,6 miljoen. Dit bedrag ligt dicht bij het bedrag dat beschikbaar is voor realisatie van het Dorpsplan en geeft een aanzienlijk kleiner verschil met de andere varianten.

Vraag:

Bent u het eens dat om een verantwoorde keuze te maken er duidelijkheid moet komen over het werkelijke verschil in kosten van de Bos/Beek-variant ten opzichte van de andere varianten?

Antwoord:

*Wij zijn het met u eens over het feit dat je alleen varianten kan vergelijken als ze allen op een gelijk niveau zijn uitgewerkt en op een gelijk niveau financieel zijn geraamd. Juist daarom hebben we afgelopen jaar deze verdiepingsslag gemaakt en zijn de varianten ontwerptechnisch en qua kostenraming op een gelijk niveau gebracht. De resultaten van die werkzaamheden liggen nu voor op basis waarvan een verantwoorde keuze mogelijk is. In de besloten bijeenkomst op 17 januari 2017 bent u geïnformeerd over de opbouw van de kosten.*

9. Als in de Westvariant een boogstraal van 125 meter gecombineerd met 5% verkanting mogelijk is, kan dit dan ook worden toegepast in de BosBeek-variant?

Antwoord:

*De boogstralen van de Bos Beek variant en de Westvariant verschillen van elkaar als gevolg van het verschil in afstand tussen de hondekluiw en de noordelijke rotonde. Consequentie hiervan is dat de verkanting in de twee varianten ook verschilt. Bij een combinatie van verschillende boogstralen/rechtstand moet de weggebruiker regelmatig inschatten met welke snelheid hij de weg kan berijden. Over- en/of onderschatting als gevolg van een incorrect toegepaste verkanting betekent vermindering van de verkeersveiligheid. Wij volgen hierin de landelijke richtlijnen voor verkeersveiligheid.*

10. Wat is het effect van 2 rijbanen naar het noorden op de afstroom van de kluiwrotonde? Op welk onderzoek of rapport is dit effect gebaseerd?

Antwoord:

*De twee rijstroken vanaf de kluiwrotonde zijn nodig voor een goede verkeersafwikkeling op deze rotonde en dit is uitgangspunt voor alle gedane verkeerskundige onderzoeken, terug te vinden in de rapportage van Sweco.*

11. Indien 2 rijbanen naar het noorden worden gerealiseerd, dan zal er verkeer in de tunnelbak (Westvariant) of in de tunnel (Bos/Beek) van rijbaan moeten wisselen. Bij 1 rijbaan naar het noorden is dit niet nodig, want dan wordt het verkeer al bij het ingaan van de tunnelbak of tunnel samengevoegd tot 1 rijbaan. Wat zijn de effecten op de verkeersveiligheid in beide situaties? Welke invloed heeft hierbij de ontwerpsnelheid?

Antwoord:

*Bij één rijstrook naar het noorden wordt al het verkeer gedwongen over beperkte lengte samen te voegen terwijl bij 2 rijstroken naar het noorden het verkeer op linker rijstrook richting Woudenberg en Maarn of op de rechter rijstrookrichting Maarsbergen op die rijstrook kan blijven. Daarnaast is voor het samenvoegen van twee naar één rijstrook zoveel lengte nodig dat dit niet voor het begin van de bak kan plaatsvinden, zie hiervoor pag. 12 van het rapport T&P-T-BE8512R001F02 van Royal HaskoningDHV.*