



Aan:

Heer M. de Droog van de fractie D66, heer B. van den Dikkenberg van de SGP fractie, mevr. N. Groen van de fractie GroenLinks en mevr. N. de Haan van de CU.

In afschrift aan:

Provinciale Staten van Utrecht

DATUM	1-12-2020	DOMEIN	Mobiliteit
NUMMER	821B604F	CONTACTPERSOON	R. Koopman
UW BRIEF VAN	28-10-2020	DOORKIESNUMMER	06 40540719
UW NUMMER	821A092A	E-MAILADRES	Rinke.Koopman@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	Bijlagen 1a - en 1b	ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN	Onderdoorgang Maarsbergen

Geachte heer M. de Droog van de fractie D66, heer B. van den Dikkenberg van de SGP fractie, mevr. N. Groen van de fractie GroenLinks en mevr. N. de Haan van de CU,

Hierbij zenden wij u de beantwoording van de door u gestelde vragen.

Uw toelichting:

De afgelopen jaren hebben we als Provinciale Staten meerdere malen het debat gevoerd over de onderdoorgang Maarsbergen. Een lastig en complex project waarin vele belangen samen komen. Met de vaststelling van de West-variant met gesloten Tuindorppweg in 2017, leek de focus op uitvoering van het project te komen.

Al snel na de besluitvorming werd de begroting stevig verhoogd, van EUR 35 mln. naar EUR 52 mln. De begrote kosten van de verschillende varianten waren in belangrijke mate doorslaggevend voor de uiteindelijke keuze. Mede gelet op de vele vragen die al bestonden over de begrote kosten ten tijde van de vaststelling van de voorkeursvarianten, was dit een wijziging die de wenkbrauwen deed fronsen. Het gaf ons bovendien te denken over onze eigen begrotingssystematiek, een vraag die dan ook op de termijnagenda van de FAC werd geplaatst.

De begrotingssystematiek naar aanleiding van het project Maarsbergen is behandeld tijdens de FAC van 14 oktober 2020. Tijdens deze bijeenkomst werden vragen met betrekking tot onze begrotingssystematiek prima geadresseerd, maar bleef de verbijzondering naar het project Maarsbergen achter bij de verwachting. Onze fracties wensen alsnog scherper inzicht te krijgen in de wijze waarop de onderliggende cijfers van het project zijn opgebouwd en ontwikkeld, en cijfermatig in onze provinciale P&C cyclus terecht zijn gekomen.

Het is jammer dat we deze vragen nu via deze weg moeten stellen. We hebben al vaker gehoopt via vragen duidelijkheid te krijgen vanuit afdeling Mobiliteit over het project Maarsbergen. Nu dit niet het geval is, doen wij u via deze weg onze vragen toekomen. Met het provinciaal inpassingsplan (PIP) in het vooruitzicht verzoeken wij GS daarnaast om deze vragen zo spoedig mogelijk te beantwoorden. Gelet op de tijdlijn van de PIP, wensen we graag voor dat besluit inzicht te hebben.

Vraag

1. **Kunt u voor PS een tijdlijn van de volledige geschiedenis van project Maarsbergen weergeven aan de hand van de verstrekte brieven en statenvoorstellen, met daarbij een beknopte weergave van deze brieven en statenvoorstellen?**

Beantwoording

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de volgende verstrekte brieven en statenvoorstellen, die beknopt worden samengevat. Aanvullend zijn relevante behandelingen in de gemeenteraad en een briefwisseling tussen de provincie en de gemeente Utrechtse Heuvelrug opgenomen. Ten behoeve van de overzichtelijkheid is bij elke wijziging van het taakstellend budget een kader opgenomen, waarin de financiën van het project zijn weergegeven.

- Juni 2006, MIT-Overeenkomst tot opheffen ongelijkvloerse kruising
- November 2012, Behandeling gemeenteraad
- December 2013, Alternatief plan ongelijkvloerse spoorkruising Maarsbergen (2013MME150)
- 2014, Briefwisseling provincie en gemeente
- Maart 2015, Samenwerkingsovereenkomsten Dorpsplan (2015MME34)
- Februari 2016, Proces besluitvorming Maarsbergen (2016MME56)
- Mei 2016, Vaststellen voorkeursvariant en opstellen inpassingsplan voor de realisatie van een ongelijkvloerse spoorkruising te Maarsbergen (2016MME90)
- Juli 2016, Uitwerken Bos-Beek-variant Maarsbergen (2016MME130)
- Januari 2017, Besluitvorming gemeenteraad
- Maart 2017, Vaststellen voorkeursvariant westvariant met afgesloten Tuindorppweg en opstellen inpassingsplan (2017MME34)
- December 2018, Scope en raming spooronderdoorgang N226 Maarsbergen (2018MME209)
- September 2019, Reactie advies Q-team van Stuurgroep Maarsbergen
- Februari 2020 Afzien van uitvoering Plan van Aanpak voor verplaatsing tankstations te Maarsbergen (2020MM27)
- Mei 2020, N226 Spooronderdoorgang Maarsbergen – Overkapping, kostennota & vervolgproces (2020MM71)

Juni 2006, MIT-Overeenkomst tot opheffen ongelijkvloerse kruising

Tussen de regio, waaronder de provincie Utrecht, en het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat is in het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, tegenwoordig MIRT) een overeenkomst gesloten waarin afspraken zijn vastgelegd om te komen tot een drietal ongelijkvloerse spoorkruisingen. Naast de aanpassing van de spoorkruisingen Bunnik en Driebergen/Zeist betreft dat het verwijderen van de gelijkvloerse spoorkruising bij Maarsbergen op de provinciale weg N226 en deze te vervangen met een onderdoorgang. Inmiddels zijn de projecten bij Bunnik en Driebergen/Zeist gerealiseerd. Voor de spooronderdoorgang Maarsbergen is in 2006 een referentiebudget van € 25 mln. beschikbaar gesteld. Het budget wordt jaarlijks door het Ministerie bijgesteld, rekening houdend met indexatie. Het project betreft een aanpassing van het hoofdspoorweg infrastructuur (HSWI). Om die reden ligt de aanbesteding en de uitvoering van het werk in de handen van ProRail. Onderdeel van de overeenkomst zijn de volgende afspraken:

- Het prijspeil van het referentiebudget wordt jaarlijks aangepast, rekening houdend met de Index Bruto Overheidsinvesteringen
- Bij een kostenoverschrijding wordt een bijdrage van de saldoberekening gedaan, die in beheer is bij ProRail, tot een maximum van het referentiebudget

- Eventuele kosten van extra's bovenop de basisfunctionaliteit wordt aan de vragende partij doorberekend.

Financieel

De opbouw van het totale budget:

ProRail	€ 25	mln.
Provincie Utrecht	€ 0	mln.
Gemeente Utrechtse Heuvelrug	€ 0	mln.
Totaal	€ 25	mln.

Op basis van deze overeenkomst heeft ProRail een ontwerp uitgewerkt voor de spooronderdoorgang, gelegen op de huidige locatie. In oktober 2012 heeft toenmalig gedeputeerde Van Lunteren ingestemd met het VO voor de korte spooronderdoorgang zoals door ProRail opgesteld.'

November 2012, Behandeling gemeenteraad

Op 6 november 2012 heeft het college van B&W ingestemd met het Voorlopig ontwerp voor de korte spooronderdoorgang zoals door ProRail opgesteld en het voorontwerp bestemmingsplan in procedure genomen. Het voorontwerp bestemmingsplan is niet verder uitgewerkt tot een ontwerp bestemmingsplan, aangezien het Dorpsplan medio 2014 in beeld kwam. Hierover heeft geen besluitvorming plaatsgevonden.

December 2013, Alternatief plan ongelijkvloerse spoor kruising Maarsbergen (2013MME150)

Vanuit de inwoners van Maarsbergen is een alternatief plan – het 'Dorpsplan', dat ook wel bekend staat als het plan 'Huyser / Hartvelt' ingebracht voor de geplande ongelijkvloerse spoor kruising Maarsbergen. Het essentiële verschil tussen het dorpsplan en het plan voor de korte onderdoorgang, is dat de tunnelbak in noordelijke richting wordt verlengd, waarbij de tunnel onder het kruispunt Tuindorpsweg/Haarweg doorgaat. De provinciale weg krijgt daarmee voor een groot deel van de bebouwde kom een verdiepte ligging waardoor de leefbaarheid voor de bewoners van Maarsbergen wordt verbeterd.

De meerkosten zijn geraamd op € 10 - 15 mln. bovenop de € 25 mln. die vanuit het ministerie van I&M beschikbaar was gesteld. De initiatiefnemers zijn echter van mening dat het dorpsplan voor minder dan € 30 mln. gerealiseerd kan worden. Met de initiatiefnemers, ProRail en gemeente Utrechtse Heuvelrug is afgesproken dat voor het dorpsplan gekozen zal worden als de markt bereid is dit project voor maximaal € 30 mln. te realiseren. De extra kosten van € 5 mln. zullen in dat geval worden gedragen door provincie en gemeente Utrechtse Heuvelrug, voor ieder € 2,5 mln.

GS en gemeenteraad besluiten gezamenlijk tot de verruiming van het budget om het 'Dorpsplan' verder uit te werken. Besloten wordt in het bestemmingsplan dat voorziet in een "korte" spooronderdoorgang een afwijkingsbevoegdheid op te nemen voor het alternatieve 'Dorpsplan'.

Financieel

De opbouw van het totale budget:

ProRail	€ 25	mln.
Provincie Utrecht	€ 2,5	mln.
Gemeente Utrechtse Heuvelrug	€ 2,5	mln.
Totaal	€ 30	mln.

2014, Briefwisseling provincie en gemeente

In een briefwisseling tussen de provincie en gemeente in juli en november 2014 worden nadere afspraken gemaakt over de financiering van het project. Belangrijk element is de constatering dat de kostenraming voor het Dorpsplan hoger bleek te liggen dan de door initiatiefnemers geschatte € 30 mln. en dat het niet langer wenselijk is om het scenario te blijven volgen om beide varianten, het oorspronkelijke plan van ProRail en het Dorpsplan, voor te leggen aan de markt. Daartoe worden financiële afspraken gemaakt, die landen in de samenwerkingsovereenkomsten. Inmiddels heeft ProRail voor het Dorpsplan de kostenraming van RHDHV getoetst op basis van de geldende kostenramingsmethodiek waarin ook de risicodekking is opgenomen. Deze kostenraming komt uit op € 38,67 mln. De briefwisseling is als bijlage 1a en 1b opgenomen.

Maart 2015, Samenwerkingsovereenkomsten Dorpsplan (2015MME34)

In maart 2015 zijn tussen de betrokken partijen samenwerkingsovereenkomsten ondertekend. Het Dorpsplan vormt de basis voor de samenwerkingsovereenkomsten. Ondanks dat het Dorpsplan fors duurder is, hebben de projectpartners afgesproken zich maximaal in te zetten om de realisatie van het Dorpsplan mogelijk te maken. Hiervoor zijn samenwerkingsovereenkomsten gesloten, waarin onder andere een taakstellend budget is opgenomen en is afgesproken dat de planologische grondslag gevormd wordt door een Provinciaal Inpassingsplan. ProRail is akkoord met hun geïndexeerde bijdrage en de gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft zich geïndexeeerd aan een extra bijdrage van € 2,5 mln. bovenop de eerder toegezegde €2,5 mln. Op grond van deze aanvullende aspecten is in overleg met ProRail besloten dat de provincie de regie voor de fase van de planontwikkeling zal overnemen van ProRail. De realisatiefase zal weer onder verantwoordelijkheid van ProRail plaatsvinden. Dit is in lijn met de algemene werkwijze dat bij een kruisende verbinding de hoogste overheid de weg/spoor beheerder is.

In de samenwerkingsovereenkomsten tussen provincie en ProRail enerzijds en provincie en gemeente anderzijds zijn onder andere de volgende afspraken gemaakt:

- De door ProRail reeds gemaakte kosten (€2,75 miljoen) in verband met de voorbereiding van het Voorlopig ontwerp ProRail komen te laste van het project;
- De apparaatskosten van de Provincie Utrecht en gemeenten Utrechtse Heuvelrug komen voor rekening van de betreffende overheden. De apparaatskosten van ProRail komen ten laste van het Taakstellend projectbudget;
- Een mogelijke overschrijding van het Taakstellend projectbudget ongeacht de reden (te denken aan: optreden van een Risico in het Project) zal de Provincie Utrecht zorgdragen voor het vinden van een oplossing voor de mogelijke overschrijding;
- Indien het Project goedkoper wordt dan het Taakstellend projectbudget komt het verschil naar rato van gedane investering ten gunste van Partijen;

Financieel

De opbouw van het totale budget:

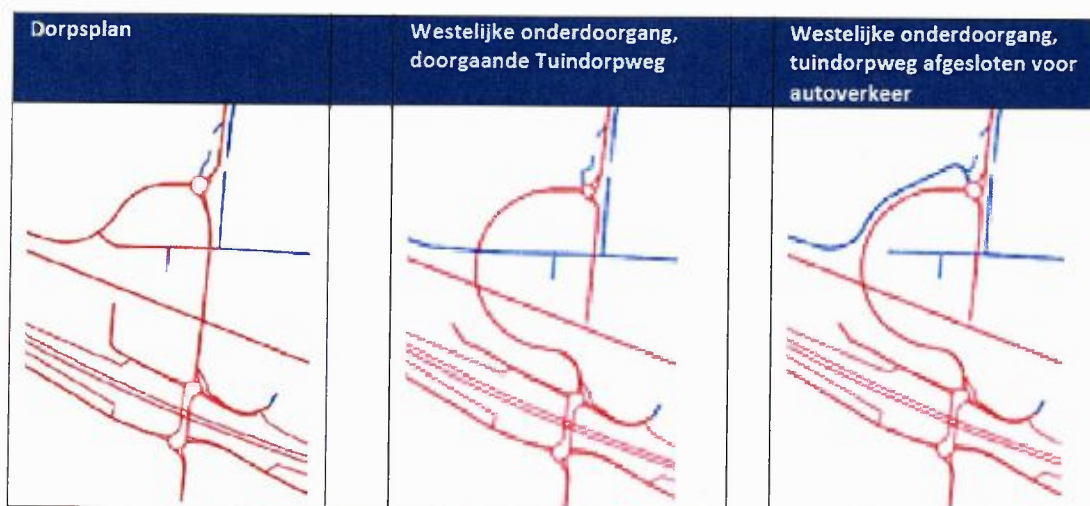
ProRail	€ 26,17 mln.
Provincie Utrecht	€ 7,5 mln.
Gemeente Utrechtse Heuvelrug	€ 5,0 mln.
Totaal	€ 38,67 mln.

Februari 2016, Proces besluitvorming Maarsbergen (2016MME56)

Bij het verder uitwerken van het Dorpsplan blijkt dat het omleiden van het verkeer van de provinciale weg tijdens de bouw lastiger is dan aangenomen. Doordat in het Dorpsplan de tunnel op de huidige weg wordt gebouwd, dient het verkeer via een tijdelijke alternatieve route over het spoor geleid te worden. Het afsluiten van de N226 gedurende de bouwfase is geen optie vanwege structurele filevorming op diverse kruispunten en aansluitingen buiten het studiegebied.

Voor een tijdelijke overweg zijn twee locaties mogelijk. Bij de eerste mogelijkheid ligt die route parallel aan de bestaande weg via het terrein van de Grote Bloemheuvel. Op deze locatie is echter een ontwikkeling van een hotel voorzien. Het bestemmingsplan om deze ontwikkeling mogelijk te maken is inmiddels vastgesteld. De vertraging van de start van de bouw van het hotel als gevolg van het aanleggen van een tijdelijke weg bedraagt ca. 5 jaar (realisatie van het project is voorzien in 2021). Over die periode dient een vergoeding betaald te worden die uit gaat van de volledige exploitatie van het hotel. De samenwerkingspartijen vinden die compensatie maatschappelijk niet verantwoord.

De tweede optie betreft het verplaatsen van de overweg in westelijke richting. Het blijkt niet mogelijk deze passage te maken zonder huizen voor de tijdelijke overweg te moeten slopen. Daarbij geldt dat de spoorwegovergang met de spoorbeveiliging verlegd dient te worden en de ruimte voor de opstelstroken van het verkeer beperkt is. De overwegingen vanuit de optiek financiën, veiligheid en doorstromingsperspectief leiden tot gereede twijfels over de uitvoerbaarheid van deze maatregel. Vanuit deze inzichten ontstonden ook nieuwe perspectieven voor alternatieve oplossingen. In overleg met de initiatiefnemers van het Dorpsplan is besloten een ontwerpatelier te organiseren. Uit het ontwerpatelier volgen drie mogelijk varianten, zoals hieronder schematisch weergegeven.



Figuur 1: Schematische weergave ontwerpen Maarsbergen

De klankbordgroep bestaat uit 22 betrokken burgers, waaronder ook vertegenwoordigers van belangenorganisaties Maarn Maarsbergen Natuurlijk (MMN) en Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen (VBMM) en een vertegenwoordiger vanuit de kerk. Een flinke meerderheid van de klankbordgroep (circa 70%), is van mening dat uiteindelijk gekozen moet worden voor een westvariant. Volgens deze meerderheid levert dit de beste eindsituatie op voor het dorp. Een minderheid van de klankbordgroep (circa 23%) is van mening dat gekozen moet worden voor uitvoering van het Dorpsplan en nog eens een paar mensen (circa 7%) onthoudt zich in de peiling of wil geen keuze maken.

Mei 2016, Vaststellen voorkeursvariant en opstellen inpassingsplan voor de realisatie van een ongelijkvloerse spoorkruising te Maarsbergen (2016MME90)

Gedeputeerde Staten hebben voorgesteld om de “Westelijke variant, gesloten Tuindorpweg” als voorkeursvariant vast te stellen. Dit op basis van de maatschappelijke wens tot verbetering van de leefbaarheid voor de kern van Maarsbergen en in navolging van de Stuurgroep, de Klankbordgroep en het college van B&W van de Utrechtse Heuvelrug.

De Gemeenteraad heeft een voorkeur voor het Dorpsplan en heeft aangegeven alléén financieel te willen bijdragen aan het Dorpsplan. Daarnaast spreekt de gemeenteraad de wens uit dat de Bos/Beek variant met ondertunneling nader en diepgaand wordt onderzocht vóórdát de ruimtelijke procedures in

gang worden gezet om de gekozen variant uit te voeren, zodat kan worden beoordeeld of deze variant realiseerbaar is. Bij een keuze voor een andere variant vervalt de bijdrage van € 5 mln. De samenwerkingsovereenkomst wordt niet gecorrigeerd op deze wijziging.

Gedeputeerde Staten volgen in dit voorstel niet de voorkeur van de gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug. Hiermee wordt het taakstellend budget gekort met € 5 mln. Dit hoeft de uitvoering van de Westelijke voorkeursvariant niet in de weg te staan. Het tekort blijkt opgevangen te kunnen worden binnen het taakstellend budget. De inschatting is dat met een scherpe kostenbeheersing de bijdrage van de gemeente niet noodzakelijk is voor het realiseren van de goedkoopste en meest sobere variant.

Financieel

De opbouw van het totale budget:

ProRail	€ 26,17	mln.
Provincie Utrecht	€ 7,5	mln.
Gemeente Utrechtse Heuvelrug	€ 0	mln.
Totaal	€ 33,67	mln.

Juli 2016, Uitwerken Bos-Beek-variant Maarsbergen (2016MME130)

Voorafgaand aan de PS-vergadering van 4 juli trekt Gedeputeerde Staten het statenvoorstel tot vaststellen van de voorkeursvariant in. Dit in afwachting van een aanvullende onderzoek naar de Bos Beek variant, inclusief een kostenraming op gelijkwaardig niveau met de drie reeds uitgewerkte varianten. In de PS-vergadering wordt toegezegd om te komen tot een aanvullende rapportage waarin twee Bos-Beek-varianten worden doorgerekend; een Bos-Beek-variant met gesloten tunneldeel en verplaatsing van de benzinestations, en daarnaast een Bos-Beek-variant met deels open tunneldeel zonder verplaatsing van de benzinestations.

Eind 2016 is de Bos Beek variant verder uitgewerkt. De kosten van deze variant en van de andere varianten zijn volgens dezelfde systematiek berekend. De resultaten van het ontwerp van de Bos Beek variant en de bijbehorende kostenraming zijn op 9 januari 2017 gepresenteerd aan de gemeenteraad en de commissie MME. De Bos Beek variant wordt meegenomen in de afweging van de gemeenteraad en het vaststellen van de voorkeursvariant in 2017.

Januari 2017, Besluitvorming gemeenteraad

Op 26 januari 2017 neemt de gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug het besluit om

- De westvariant met afgesloten Tuindorppweg aan te merken als voorkeursvariant
- 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.

Maart 2017, Vaststellen voorkeursvariant westvariant met afgesloten Tuindorppweg en opstellen inpassingsplan (2017MME34)

Gedeputeerde Staten volgen in dit voorstel de voorkeur van de gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug.

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 Dorpsplan, 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

Tevens zijn er mogelijkheden om elementen uit de andere ontwerpen toe te voegen aan de verdere uitwerking in de volgende fase. De ruimte in het budget van €2,8 mln. wordt gereserveerd voor een kwalitatieve impuls voor het dorp Maarsbergen. Voor het begeleiden van de verdere uitwerking van de westelijke variant met gesloten Tuindorppweg is een Q-team ingesteld bestaande uit deskundigen van TNO, RIVM en de provincie Utrecht, onder voorzitterschap van de onafhankelijk provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit (PARK).

Financieel

De opbouw van het totale budget

ProRail	€ 26,2	mln.
Provincie Utrecht	€ 7,5	mln.
Gemeente Utrechtse Heuvelrug	€ 2,5	mln.
Totaal	€ 36,2	mln.

December 2018, Scope en raming spooronderdoorgang N226 Maarsbergen (2018MME209)

Ingegeven door en op basis van het advies van het Q-team, blijkt dat het niet nodig is dat de rotonde op de locatie van de twee tankstations komt. Het al dan niet verplaatsen van tankstations heeft daarom geen relatie met de spooronderdoorgang N226 Maarsbergen, maar betreft een zelfstandige opgave in Maarsbergen. Besloten wordt om nadere invulling te geven aan de inpassingsmaatregelen binnen het budget voor een kwalitatieve impuls in Maarsbergen samen met het Q-team en bewoners. De gekozen variant blijkt wel duurder dan aanvankelijk geraamd. Er wordt een extra krediet ter waarde van € 13,2 mln. beschikbaar gesteld vanuit de investeringsruimte in het Mobiliteitsplan om de realisatie van de westvariant met gesloten Tuindorppweg mogelijk te maken. Deze kostenverhoging is het gevolg van de gestegen directe bouwkosten, indexatie, marktwerking en de gewijzigde manier van ramen na de vaststelling van de Nota Investeren. De post 'onvoorzien onvoorzien' zoals gebruikt bij het voorstel voor aanpassing van de VRT (GS besluit van 10 juli 2018, docnr 81D56AA4) is hier verwerkt in de onzekerheidsreserve. Onderdeel van het budget is nog steeds de € 2,8 mln. voor de kwalitatieve impuls in Maarsbergen, waar samen met het Q-team en bewoners invulling aan wordt gegeven.

Financieel

De opbouw van het totale budget

ProRail	€ 28,3	mln.
Provincie Utrecht	€ 20,7	mln.
Gemeente Utrechtse Heuvelrug	€ 2,5	mln.
Totaal	€ 51,6	mln.

September 2019, Reactie advies Q-team van Stuurgroep Maarsbergen

Door de Stuurgroep is in september 2019 aangegeven dat zij zich in grote lijnen kan vinden in het advies van het Q-team. De stuurgroep heeft de belangrijkste voorstellen in het Ruimtelijk Kader gehonoreerd. Zij het wel met enkele technisch-inhoudelijke kanttekeningen en onder voorbehoud dat de kostenraming uitwijst dat het projectbudget toereikend is voor het uitvoeren van de adviezen van het Q-team. Twee voorstellen – de inrichting van het Dorpshart en de overkapping zoals gepresenteerd door het Q-team – worden door de Stuurgroep niet gehonoreerd. De inrichting van het Dorpshart van Maarsbergen valt buiten de scope valt en de gemeente Utrechtse Heuvelrug gaat zelf een dorpsvisie voor Maarsbergen opstellen. Het projectbudget blijkt niet toereikend om een voor een overkapping.

Februari 2020, Afzien van uitvoering Plan van Aanpak voor verplaatsing tankstations te Maarsbergen (2020MM27)

In de Stuurgroep Maarsbergen in december 2019 heeft de wethouder bevestigd dat de gemeente Utrechtse Heuvelrug, ondanks de ambities, gelet op de schuldpositie geen mogelijkheid heeft om de verplaatsing van de tankstations te realiseren. De gemeente heeft gekozen om definitief geen geld en capaciteit vrij te maken voor uitvoering van het plan van aanpak voor de verplaatsing van de tankstations. Daarmee is de basis voor het gezamenlijk uitvoeren van het plan van aanpak voor de verplaatsing van de tankstations verdwenen.

Mei 2020, Spooronderdoorgang Maarsbergen – Overkapping, kostennota & vervolgproces (2020MM71)

In april 2020 is de kostenraming voor het project beschikbaar gekomen, waarin de gehonoreerde bovenwettelijke maatregelen van de stuurgroep zijn opgenomen. Aanvullend zijn de resultaten van de actualisatie van het geluidsonderzoek en de andere onderzoeken in de gewijzigde kostenraming meegenomen.

Belangrijk onderdeel van het esthetisch programma van eisen is om het restende budget voor de bovenwettelijke maatregelen van € 600.000,- zo optimaal mogelijk in te zetten ten bate van de kwalitatieve impuls in Maarsbergen. Het ligt voor de hand om, conform het advies van het Q-team uit 2019, daarin de mogelijkheden mee te nemen voor een overkapping met vegetatie, waarmee tevens een ecologische verbinding in de lengterichting van het spoor wordt gerealiseerd. Een lichtere variant van de uitvoeringsvarianten van de overkapping die eerder zijn onderzocht dus.

Financieel

De opbouw van het totale budget:

ProRail	€ 28,3	mln.
Provincie Utrecht	€ 20,7	mln.
Gemeente Utrechtse Heuvelrug :	€ 2,5	mln.
Totaal	€ 51,6	mln.

Vraag

2. Wat zijn de kernbegrotingen die tijdens dit proces zijn opgesteld?

Beantwoording

Voor de onderstaande varianten van het ontwerp van de spooronderdoorgang zijn kernbegrotingen opgesteld. De ontwerpen zijn in bijlage 2 opgenomen, met verwijzing naar de betreffende statenbrieven. Voor de westvarianten met gesloten Tuindorppweg 2018 en 2020 is het huidige publiek vriendelijk ontwerp opgenomen.

De volgende kernbegrotingen zijn tijdens dit proces opgesteld:

- De korte spooronderdoorgang (2012)
- Het Dorpsplan (2013)
- De vier varianten, zoals gewogen in de besluitvorming over de varianten (2016)
 - Westvariant met gesloten Tuindorppweg
 - Westvariant met open Tuindorppweg
 - Dorpsplan
 - Bos Beek variant
- De westvariant met gesloten Tuindorppweg (2018)
- De westvariant met gesloten Tuindorppweg (2020)

Vraag

3. Kunt u aangeven welke partijen participeren in deze begrotingen? Wie is penvoerder en hoe zijn de baten, lasten en risico's tussen de verschillende partijen verdeeld?

Beantwoording

In de onderstaande tabel is de gevraagde informatie per kernbegroting opgenomen. Vanaf de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst 2015 is dat inclusief de door ProRail reeds gemaakte kosten (€2,75 miljoen) in verband met de voorbereiding van het voorlopig ontwerp van de korte spooronderdoorgang. Het is belangrijk te constateren, dat er verschillende ontwerpen aan elk van deze kostenramingen ten grondslag liggen. Daarnaast zijn er andere verschillende uitgangspunten tussen de ramingen, waaronder het prijspeil. Ten behoeve van de afweging, zijn de varianten ten tijde van die afweging onder dezelfde uitgangspunten opgesteld.

Kernbegrotingen	jaar van opstelling	Penvoerder	participerend	opsteller	gemiddelde verwachtingswaarde (mln.)	Prijspeil
De korte spooronderdoorgang	2012	ProRail	PU en GUH	DHV	€ 23,8	2011
Dorpsplan	2013	ProRail	PU en GUH	DHV	€ 34,5	2011
Afwegingsvarianten						
1. Westvariant met gesloten Tuindorpweg	2016	PU	ProRail en GUH	RHDHV	€ 33,4	2016
2. Westvariant met open Tuindorpweg	2016	PU	ProRail en GUH	RHDHV	€ 38,5	2016
3. Dorpsplan	2016	PU	ProRail en GUH	RHDHV	€ 37,9	2016
4. Bos Beek variant	2016	PU	ProRail en GUH	RHDHV	€ 55,5	2016
De Westvariant met gesloten Tuindorpweg 2018	2018	PU	ProRail en GUH	RHDHV	€ 51,6	2018
De Westvariant met gesloten Tuindorpweg 2020	2020	PU	ProRail en GUH	RHDHV	€ 52,7	2027

Indexering en prijspeil

In de MIT overeenkomst van 2006, is de Rijksbijdrage opgenomen inclusief indexatie. Vanuit deze bijdrage is het voor ProRail mogelijk om de indexatie aan dit project toe te kennen. De bijdragen van de provincie en gemeenten kennen in principe geen indexatie, er is echter in het PS-besluit van 2018 een expliciet deel voor indexatie en marktwerking benoemd. Deze indexaties zijn in de raming voor de westvariant met gesloten Tuindorpweg 2020 geconcretiseerd, door een raming op basis van prijspeil 2027 op te stellen. 2027 is conform de planning, het moment waarop het project is gerealiseerd.

Gemiddelde verwachtingswaarde

Per kernbegroting is de gemiddelde verwachtingswaarde opgenomen. Dat betreft de verwachtingswaarde met een trefzekerheid van 70%. Dit trefzekerheidspercentage kent, binnen de daarvoor geldende bandbreedte, daarmee een mogelijke onderbesteding of overschrijding van circa € 2 mln. voor de korte spooronderdoorgang en van circa € 5 mln. voor de westvariant met gesloten Tuindorpweg 2020. Naar mate het project dichterbij de uitvoering komt, kan met een hoger trefzekerheidspercentage worden bepaald welke kosten gemaakt zullen worden voor het project.

Gemiddelde verwachtingswaarde westvariant met gesloten Tuindorpweg 2020

Na het gereedkomen van de kostenraming in 2020, is geconstateerd dat de gemiddelde verwachtingswaarde is gestegen. Dit wordt veroorzaakt door verschillende kleine verschuivingen binnen de begroting zoals te zien in de tabel bij de beantwoording van vraag 5. De gemiddelde verwachtingswaarde ligt daarmee € 1,1 mln. boven het taakstellend budget maar binnen de verwachte bandbreedten. De gemiddelde verwachtingswaarde van de westvariant 2020 is inclusief het resterend budget voor de bovenwettelijke maatregelen. In de stuurgroep Maarsbergen hebben de samenwerkende partijen zich gecommitteerd aan de verwachting dat het project zich binnen het taakstellend budget kan worden uitgevoerd. Binnen het lopende proces van het opstellen van Esthetisch programma van eisen worden in overleg met de omgeving en de PARK de mogelijkheden

onderzocht om het resterend budget voor de bovenwettelijke maatregelen zo optimaal mogelijk te benutten.

Afspraken risico's, lasten en baten

In de MIT-overeenkomst en de samenwerkingsovereenkomsten zijn afspraken gemaakt over risico's, lasten en baten. Die zijn bij de beantwoording van vraag 1 opgenomen. De korte spooronderdoorgang en de uitwerking van het dorpsplan zijn onder de voorwaarden van de MIT afspraak gemaakt, waarbij geldt dat de risico's en eventuele baten bij het Rijk en de uitvoerder ProRail zijn belegd. In de samenwerkingsovereenkomst in 2015 is afgesproken, dat baten worden verdeeld onder de samenwerkende partijen en dat het aan de provincie is om een oplossing te vinden indien een risico kan leiden tot een mogelijke overschrijding van het Taakstellend projectbudget, ongeacht de reden.

Vraag

- 4. Kunt u ons de onderliggende begrotingen, opgesteld volgens SSK methode, verstrekken? We denken daarbij in ieder geval aan de volgende begrotingen:**

Beantwoording

De informatie waar u om heeft gevraagd is vastgelegd in kostenramingen. Het openbaar beschikbaar maken van informatie uit deze kostenraming kan schade meebrengen van de economische en financiële belangen van de provincie Utrecht. Derde partijen kunnen de informatie in hun voordeel gebruiken bij het aanbestedingsproces, zodat het aanbestedingsproces niet meer zorgvuldig kan worden uitgevoerd. Wij verstrekken de opgestelde kostenramingen daarom niet. Om u inzicht te geven in de opbouw van de opgestelde kostenramingen, en de beantwoording compact en overzichtelijk te houden, worden de begrotingen op een algemeen niveau opgenomen in de tabel onder vraag 5.

Vraag

- 5. Kunt u de bij voorgaande vraag vermelde begrotingen (in K EUR) naast elkaar zetten op een wijze die vergelijkbaar is volgens SSK en deze voorzien van een uitleg van de verschillen?**

Beantwoording

In de onderstaande tabel zijn de kernonderdelen bouwkosten, vastgoed, overig bijkomend, Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT), risicoreservering van de kernbegrotingen in beeld gebracht. Ook hier is het belangrijk te constateren, dat er verschillende ontwerpen aan elk van deze kostenramingen ten grondslag liggen. Ten behoeve van de afweging, zijn de varianten ten tijde van die afweging onder dezelfde uitgangspunten opgesteld.

Kernbegrotingen	bouwkosten (mln.)	vastgoed (mln.)	overig bijkomend (mln.)	PEAT (mln.)	risico reservering (mln.)	gemiddelde verwachtings waarde (mln.)	Prijspeil
De korte spooronderdoorgang	13,5	0,7	1,7	4,9	€ 3,0	€ 23,8	2011
Dorpsplan	19,3	1,9	1,9	7	€ 4,4	€ 34,5	2011
Afwegingsvarianten							
1. Westvariant met gesloten Tuindorpweg	14,9	2	3	8,7	€ 4,7	€ 33,4	2016
2. Westvariant met open Tuindorpweg	18	1,9	3,3	9,3	€ 6,0	€ 38,5	2016
3. Dorpsplan	19,5	2,7	2,7	8,8	€ 4,2	€ 37,9	2016
4. Bos Beek variant	22,3	9,7	3,8	9,6	€ 9,9	€ 55,5	2016
De Westvariant met gesloten Tuindorpweg 2018	23,9	3,2	3,6	12,3	€ 8,6	€ 51,6	2018
De Westvariant met gesloten Tuindorpweg 2020	25	3	3,9	13,2	€ 7,6	€ 52,7	2027

Ter toelichting op de verschillen, worden de kernonderdelen kort behandeld. Op de indexering, het prijspeil en de gemiddelde verwachtingswaarde is ingegaan bij vraag 3. Op de risicoreservering wordt ingegaan bij vraag 6.

Bouwkosten

In bijlage 2 zijn schematische weergaven van de varianten opgenomen. Hieronder een korte toelichting op de elementen die van invloed zijn op de bouwkosten van de verschillende varianten.

De korte spooronderdoorgang betreft een spooronderdoorgang op de locatie van de huidige gelijkvloerse overweg. Deze onderdoorgang loopt van de kluifrotonde tot aan het bestaande kruispunt van de Tuindorpweg en de Haarweg. Tijdens de realisatie van de korte onderdoorgang is een tijdelijke overweg nodig, die ten westen van de bestaande overweg werd voorzien.

Het ontwerp van het dorpsplan kent een verlengde spooronderdoorgang, onder het bestaande kruispunt van de Tuindorpweg en de Haarweg door. Met de noordelijke rotonde wordt de verbinding tussen Maarn en Maarsbergen hersteld via de Bosweg, die wordt aangesloten op de bestaande Tuindorpweg en verbindt. Ook voor de realisatie van dit ontwerp was een tijdelijke overweg nodig, ten westen van de bestaande overweg.

Bij de beide westvarianten wordt de onderdoorgang van de N226 in een boog om Maarsbergen gelegd. Ter plaatse van de huidige spoorkruising wordt een fietstunnel gerealiseerd. Daarmee wordt de provinciale weg uit het centrum verlegd naar de westkant. Een tijdelijke omleidingsroute is niet nodig. Het fietsverkeer van en naar de Engweg wordt met een fietsbrug over de spooronderdoorgang gefaciliteerd.

De westvariant met gesloten Tuindorpweg herstelt de verbinding tussen Maarn en Maarsbergen via de Bosweg en de rotonde. De Tuindorpweg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en over de nieuwe westelijke spooronderdoorgang komt een fietsbrug die direct naast het spoor ligt. De westvariant met open Tuindorpweg kent een brug over de nieuwe spooronderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer, waardoor de Bosweg niet nodig is.

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, omdat daar de noordelijke rotonde komt te liggen. De tunnelbak is daardoor langer dan de andere varianten en over een afstand van 150 meter overdekt. Er is een 'Bosweg' nodig om het verkeer van en naar Maarsbergen/Maarn via de noordelijke rotonde te verbinden met de onderdoorgang.

De westvariant met gesloten Tuindorpweg 2018 en 2020 kent een derde fietsbrug, over de fietsonderdoorgang aan de zijde van de A12. Verder wordt de fietsbrug over spooronderdoorgang ter hoogte van de Tuindorpweg nu recht doorgetrokken, zijn de bushaltes toegevoegd en zijn er aanpassingen gemaakte in verband met aangetroffen hogere grondwaterstanden.

Vastgoedkosten

De verwerving van het benodigde vastgoed is afhankelijk van het ontwerp van de betreffende variant. Voor de korte spooronderdoorgang en het dorpsplan zijn de kosten met name verbonden aan de tijdelijke overweg op het terrein van de Grote Bloemheuvel, waar de ontwikkeling van een hotel is gepland. Het dorpsplan vergt aanvullend, de verwerving van gronden van het landgoed Anderstein om de Bosweg te kunnen realiseren. Beide westvarianten vergen de verwerving van 2 woningen aan de Tuindorpweg en 1 woning aan de Engweg. De vastgoedkosten voor de tijdelijke overweg komen te vervallen. In het geval van de westvariant met gesloten Tuindorpweg zijn aanvullend gronden van Anderstein nodig om de Bosweg te kunnen realiseren.

De verwerving van het vastgoed voor de Bos Beek variant omvat de bedrijfsbeëindiging tankstations en verplaatsing bedrijven Beek en Bos en ligt daarmee veel hoger dan in de overige varianten.

Overig bijkomend

Binnen de overige bijkomende kosten vallen onder andere leges voor vergunningen, verzekeringskosten, het omleggen van kabels, leidingen en het riool, de kosten voor vervangend busvervoer bij de buitendienststellingen, het omgevingsmanagement en kosten voor nog niet bekende maatregelen, bijvoorbeeld naar aanleiding van de archeologische vondsten of niet gesprongen explosieven.

PEAT-kosten

De PEAT-kosten betreffen de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht. De kosten voor de verschillende onderzoeken voor het PIP, de ontwerpen en kostenraming vallen ook binnen de PEAT-kosten. De MIT-overeenkomst is vanuit het Rijk geïnitieerd. Daarmee is voor wat betreft de PEAT-kosten de AK-regeling van toepassing. De afkorting AK staat voor algemene kosten en verwijst naar de vergoeding door de Rijksoverheid van de kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht die ProRail maakt in de Planstudiefase (Alternatievenstudiefase en Planuitwerkingsfase) en de Realisatiefase van een nieuwbouwproject. De AK-systematiek is van toepassing op nieuwbouwprojecten (voor het reizigers- en goederenvervoer over de rail) die in aanmerking komen voor een rijksbijdrage op basis van het besluit Infrastructuurfonds. Alhoewel dit een MIRT project is en in principe de AK regeling van kracht is, is gekozen om te rekenen met de PEAT kosten in de kostenramingen, conform de gemaakte afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst, inclusief de door ProRail reeds gemaakte kosten (€2,75 miljoen) in verband met de voorbereiding van het voorlopig ontwerp van de korte spooronderdoorgang. Gezien de duur van het project, sinds de MIT-overeenkomst in 2006, zijn de PEAT-kosten in kostenramingen relatief hoog.

Vraag

- 6. Kunt u zichtbaar maken hoe de risicoparagraaf van dit project mee is ontwikkeld in de projectvoortgang? Welke risico's waren er geraamd voor de reeds uitgevoerde zaken (vastgoed, sloop vastgoed, etc.)? Zijn er geraamde risicogelden van niet opgetreden risico's die reeds vrij kunnen vallen uit het budget?**

Beantwoording

De risicoreservering voor de korte spooronderdoorgang, het dorpsplan, elke afwegingsvariant en de westvariant met gesloten Tuindorpweg 2018 zijn vastgesteld op 20%, omdat een achterliggend risicodossier niet van voldoende kwaliteit was. Het risicopercentage van 20% is gebaseerd op basis van vergelijkbare, gerealiseerde projecten.

Sinds de raming voor de westvariant met gesloten Tuindorpweg in 2018 is in overleg tussen de samenwerkende partijen een risicodossier opgesteld, dat tijdens de loop van het project gemonitord en geactualiseerd zal worden. Op basis van dat risicodossier is het risicopercentage voor de kostenraming voor de westvariant met gesloten Tuindorpweg in 2020 bijgesteld naar 17,9%. De belangrijkste oorzaak van het naar beneden bijstellen van het risicopercentage in de kostenraming is de minnelijke verwerving van de benodigde gronden van het landgoed Anderstein en de verwerving en sloop van de woningen aan de Tuindorpweg. Daardoor is de risicoreservering met de aan deze aankopen gerelateerde reserveringen verlaagd.

Door het monitoren en actualiseren van het risicodossier wordt een actueel beeld geschetst van mogelijke toekomstige risico's. Het huidige risicoprofiel reflecteert dan ook enkel toekomstige risico's. Het merendeel van de risico's die resteren in het risicodossier, betreffen de nog op te starten uitvoeringsfase, inclusief het verleggen van kabels, leidingen en het riool binnen het projectgebied. Deze risicogelden kunnen niet reeds vrijvallen uit het budget.

Vraag

7. Kunt u aan de hand van de P&C stukken 2015-2020 (in ieder geval begroting en jaarrekening) laten zien hoe en waar de begroting van project onderdoorgang Maarsbergen tot uitdrukking is gekomen in deze stukken?

Beantwoording

De volgende P&C stukken zijn benut bij het opstellen van het onderstaand antwoord. De opgenomen teksten worden hieronder integraal opgenomen.

- Jaarrekening 2015 (2016BEM46-03), en
- Programmabegroting 2017 (2016BEM90-02)
- Jaarrekening 2016 (2017BEM53-02),
- Programmabegroting 2018 (2017BEM83-02)
- Jaarstukken 2017 (2019BEM85-03)
- Programmabegroting 2019 (2018BEM91-02)
- Jaarstukken 2018 (2020BEM106-02)
- Jaarstukken 2019 (2020BEM106-03)
- Programmabegroting 2020 (2019BEM102-02)
- Voorjaarsnota 2019 (2019MM119)
- Najaarsnota 2019 (2019BEM101-02)
- Kadernota 2020 (PS2019PS19-03)
- Zomernota 2020 (2020BEM129-02)

In de jaarrekeningen van 2015 en 2016, de jaarstukken 2017 en programmabegrotingen van 2018 en 2019 worden tekstpassages over de spooronderdoorgang opgenomen. In de jaarstukken 2018, 2019 en de programmabegroting zijn tekstpassages en financiële tabellen over de spooronderdoorgang opgenomen. In de voorjaarsnota 2019, najaarsnota 2019 en de zomernota 2020 is een bijlage opgenomen over de spooronderdoorgang. In de Najaarsnota 2018, Kadernota 2019 en Voorjaarsnota 2018 is geen vermelding gemaakt van de spooronderdoorgang Maarsbergen. Tijdens het verzamelen van deze informatie is geconstateerd dat in de jaarstukken 2019 een fout is gemaakt, na de opsomming wordt deze fout toegelicht.

In de **jaarrekening 2015 (2016BEM46-03)** wordt het project en de samenwerkingsovereenkomst benoemd: In maart 2015 is er een samenwerkingsovereenkomst getekend door ProRail, de gemeente Utrechtse Heuvelrug en de Provincie Utrecht. Het gaat hier om een provinciaal inpassingsplan. In de verkenningsfase zijn meerdere oplossingsrichtingen onderzocht, waarna een beperkt aantal varianten via een getrechterde aanpak wordt teruggebracht tot één voorkeursvariant. Besluitvorming hierover wordt in de zomer van 2016 verwacht. Deze variant gaat de planuitwerkingsfase in en wordt richting realisatie gebracht. Vanuit VERDER wordt maximaal 5 mln. bijdrage geleverd.

In de **programmabegroting 2017 (2016BEM90-02)** wordt geschreven dat voor de realisatie van een ongelijkvloerse spoorkruising bij Maarsbergen een plan is opgesteld in overleg met de bewoners. In maart 2015 is een projectovereenkomst ondertekend. Dit werken we uit tot een concreet plan dat in de markt gezet kan worden. Oplevering is voorzien in 2021.

In de **jaarrekening 2016 (2017BEM53-02)** wordt opgenomen dat het voorkeursalternatief voor de ongelijkvloerse spoorkruising in Maarsbergen wordt in het voorjaar 2017 vastgesteld. Daarna zal de ruimtelijke procedure volgens een inpassingsplan worden uitgevoerd. Naar verwachting zal dit 2 jaar duren. Daarna volgen de voorbereiding, aanbesteding en realisatie van het plan. Oplevering is voorzien in 2023.

In de **jaarstukken 2017 (2019BEM85-03)** is opgenomen dat Provinciale Staten kiezen voor een tunnel ten westen van Maarsbergen waarbij de Tuindorpweg wordt afgesloten voor autoverkeer.

In de **programmabegroting 2018 (2017BEM83-02)** is opgenomen dat het inpassingsplannen voor de N411 (Utrecht-Bunnik), de N226 (Hertekop-Schuttershoeflaan, Leusden), de N226 (Spoorkruising Maarsbergen) en Inpassingsplan Kantoren in voorbereiding en/of in procedure zijn.

In de **programmabegroting 2019 (2018BEM91-02)** wordt benoemd dat er zijn drie inpassingsplannen in voorbereiding/procedure (o.a. spoorondertunneling van de N226 bij Maarsbergen en afronding PIP Kantoren).

In de **jaarstukken 2018 (2020BEM106-02)** staat vermeld dat Maarsbergen Voor het project ondertunneling Maarsbergen hebben we besloten om de zogeheten westvariant, waarbij de Tuindorpweg wordt afgesloten, uit te werken. Los van dat project wordt gewerkt aan de verwijdering van twee tankstations uit de dorpskern. In deze jaarstukken is de N226 Maarsbergen opgenomen in de onderstaande tabel.

Totaal investeringen Maatschappelijk nut	Toegekende kredieten (bruto)	Realisatie t/m 2017	Realisatie 2018	Realisatie totaal	Restant kredieten
N226 Maarsbergen	51.600	2.008	780	2.788	48.812

In de **jaarstukken 2019 (2020BEM106-02)** staat vermeld dat het inpassingsplan Spooronderdoorgang Maarsbergen is voorbereid en Het voorontwerp is in december 2019 ter inzage gelegd. Het plan zal naar verwachting volgens planning in 2020 kunnen worden vastgesteld. Met de onderdoorgang van het spoor en het verleggen van de N226 in westelijke richting verbeteren de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid in Maarsbergen en omgeving. Verder wordt gemeld dat in 2019 voor het project spooronderdoorgang N226 Maarsbergen compensatiegronden zijn verworven. Tevens is de N226 Maarsbergen opgenomen in de onderstaande tabel, waarin een fout in de optelling is gemaakt.

Uitbreidingsinvesteringen wegen en vaarwegen omschrijving project	Toegekend krediet (bruto)	Realisatie t/m 2018	Realisatie 2019	Realisatie totaal	Restant krediet
N226 Maarsbergen	51.600	2.872	4.045	6.917	44.683

In de vorige tabel is de realisatie voor 2019 foutief opgenomen. De realisatie van 2019 betreft € 1.173.000,- en niet de hier opgenomen €4.045.000. Dit laatste bedrag is een optelling van de realisatie t/m 2018 en de realisatie in 2019. Het gevolg is dat de optelling bij de realisatie totaal en restant krediet incorrect zijn. De realisatie totaal betreft € 4.045.000,- en het restant krediet betreft dan € 47.195.000.

In de **programmabegroting 2020 (2019BEM102-02)**, staat dat de voorbereidingen zijn getroffen voor de procedure van drie inpassingsplannen (spoorondertunneling van de N226 bij Maarsbergen, Rijnbrug bij Rhenen en de Oostelijke Rondweg Veenendaal). Verder wordt de spoortunnel opgenomen in de investeringstabel.

Investeringen

1. Provinciale (vaar)wegen

Omschrijving project	Categorie	Toegekend krediet (bruto)	Bijdragen derden	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2029
Spoortunnel Maarsbergen	A	51.600	30.786	800	1.300	1.750	3.250	10.750	11.500	19.378

In de **voorjaarsnota 2019 (2019MM119)** en In de **najaarsnota 2019 (2019BEM101-02)** is de spooronderdoorgang opgenomen met de volgende toelichting:

Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen

Doelstelling

Het doel van het project is de huidige en te verwachten knelpunten op het gebied van veiligheid, doorstroming en leefbaarheid voor zowel het wegverkeer als het spoorverkeer op te lossen door het realiseren van twee spooronderdoorgangen, één voor gemotoriseerd verkeer en één voor niet-gemotoriseerd verkeer, ter hoogte van km 56,6 van de spoorweg Utrecht-Arnhem (geocode 035).

Kenmerken

Besluit PS	13-03-2017, besluitnummer PS2017MME02
Projectfase	Vorbereiding
Startjaar	Uitvoering start in 2021
Verwacht jaar afronding	2025

In december 2005 hebben de provincie Utrecht en het voormalige ministerie van VenW in een MIT-overeenkomst afspraken vastgelegd om te komen tot een drietal ongelijkvloerse spoor kruisingen waaronder de spoor kruising Maarsbergen. In maart 2015 hebben GS besloten een alternatief plan verder uit te werken. Bij het praktisch uitwerken daarvan bleek dat plan grote problemen in de bouwfasering op te leveren, waarna verdere alternatieven zijn onderzocht. Op 13 maart 2017 heeft PS het besluit genomen één van die varianten uit te werken. In december 2018 heeft PS de scope nader vastgesteld en het budget vastgesteld. In de zomer van 2019 wordt gestart met het opstellen van het Provinciaal Inpassingsplan, dat volgens planning eind 2020 door PS wordt vastgesteld. Aansluitend worden onder projectleiding van de provincie kabels en leidingen verlegd, waarna de projectleiding overgaat naar ProRail die verantwoordelijk is voor het (voorbereiden van) de aanbesteding en voor de realisatie. Voor deze realisatiefase is nu (2019) een realisatieovereenkomst in voorbereiding.

Financiën

Totaal Krediet (bruto)	Gerealiseerd t/m 2018	Budget 2019	Realisatie 2019	Prognose eindstand	Resultaat
€ 51,6	€ 2,87	€ 0,8	€ 0,26	€ 51,6	€ 0

Bijdragen x € 1,0 mln.

Toelichting op financiën

Het krediet (bruto) van € 51,6 mln. voor project N266 Spoortunnel Maarsbergen is in december 2018 goedgekeurd. De totale projectomvang is € 48,9 mln., hier komt nog een budget € 0,9 mln. verwachte extra indexatie en een budget van € 1,8 mln. voor kosten inhuur bij zodat het totaal op € 51,6 mln. komt. Hiervan draagt de provincie Utrecht € 20,7 mln. Op dit moment wordt met ProRail en de Gemeente Utrechtse Heuvelrug gewerkt aan de realisatieovereenkomst. Hierin wordt ook geregeld

hoe er over de totale projectfinanciën wordt gerapporteerd. De gerealiseerde kosten van ProRail zijn nog niet beschikbaar, zodat deze rapportage alleen de kosten van de Provincie Utrecht betreft.

Risico's

Risico	Beheermaatregel
Niet alle noodzakelijke gronden zijn beschikbaar op het moment dat het project wil starten met de aanbestedingsprocedure.	<ul style="list-style-type: none"> • Doorgaan met minnelijke verwerving; • Nu starten met wettelijke onteigening volgens planning; • Capaciteit borgen en voortgang (actief monitoren. Eén partij verantwoordelijk maken); • Plan van Aanpak grondverwerving opstellen • Grondverwerver betrokken houden bij het project
Politiek ontwikkelt een andere mening over de gekozen voorkeursvariant	<ul style="list-style-type: none"> • Beslismomenten (+voorbereidingstraject) opnemen in de planning • Participatieplan uitvoeren • PS en raad goed up-to-date en aangehaakt houden bij de uit te voeren plannen
Stuurgroep en PS krijgen ongevraagd advies van het Q-team	Monitoren Q-team en tijdig bijsturen

Bovenstaande top 3 risico's zijn nu in bewerking. Bij aanvang opstellen PIP is risicodossier actueel.

In de **zomernota van 2020 (2020BEM129-02)** is de spooronderdoorgang opgenomen in Bijlage 5.2 Bereikbaarheid (excl. OV):

Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen

Doelstelling

Het doel van het project is de huidige en te verwachten knelpunten op het gebied van veiligheid, doorstroming en leefbaarheid voor zowel het wegverkeer als het spoorverkeer op te lossen door het realiseren van twee spooronderdoorgangen, één voor gemotoriseerd verkeer en één voor niet-gemotoriseerd verkeer, ter hoogte van km 56,6 van de spoorweg Utrecht-Arnhem (geocode 035).

Kenmerken

Besluit PS	13-03-2017, besluitnummer PS2017MME02
Projectfase	Vorbereiding
Startjaar	Uitvoering start in 2021
Verwacht jaar afronding	2026

Voortgang

Eind 2019 is het Voorontwerp van het Provinciaal inpassingsplan gepubliceerd. In 2019 is gestart met het opstellen van het Provinciaal Inpassingsplan, dat volgens planning eind 2020 door PS wordt vastgesteld.

Aansluitend worden onder projectleiding van de provincie kabels en leidingen verlegd, de benodigde gronden verworven en de realisatieovereenkomst opgesteld. De omgevingsparticipatie wordt

Financiën

Totaal Krediet (bruto)	Gerealiseerd t/m 2019	Budget 2020	Realisatie 2020	Prognose eindstand	Resultaat
€ 51,6	€ 6,7	€ 2,5	€ 0,1	€ 51,6	€ 0

Bijdragen 1,0 mln.

vormgegeven door proactieve participatie en communicatie met bewoners en belangbehartigers te Maarsbergen. Met het overdrachtdossier, op te leveren halverwege 2021 gaat de projectleiding over naar ProRail. ProRail is verantwoordelijk voor het opstellen van een uitvoeringsontwerp en definitief ontwerp als onderdeel van het voorbereiden van de aanbesteding en vervolgens voor de realisatie van de spooronderdoorgang Maarsbergen.

Toelichting op financiën

Het krediet (bruto) van € 51,6 mln. voor project N266 Spoor tunnel Maarsbergen is in december 2018 goedgekeurd. Hiervan draagt de provincie Utrecht € 20,7 mln. bij, de gemeente Utrechtseheuvrug 2,5 mln. en ProRail/IenW draagt 28,3 mln. bij.

Risico's

Risico	Beheersmaatregel
Door tussentijdse wisselingen treedt er kennisverlies op in het projectteam.	Projectplan updaten en actueel houden; Bestaande contracten verlengen; Indien contracten beëindigd worden, ruimte inrichten voor actief overdracht.
Fouten of onvolkomenheden in de PIP-procedure.	Projectplan updaten en actueel houden; Controle van de belangrijke stukken door alle projectteamleden.
De scope van het project wijzigt met een significant effect op de voortgang van het projectprocedures of significant extra kosten.	Bestuur tijdig en zo volledig mogelijk informeren; Wijzigingen in wet- en regelgeving per specialisme te bewaken en te signaleren in het projectoverleg. Bij scopewijzigingen een value engineeringssessie organiseren om tot een sobere oplossing te komen; De kosten voor bovenwettelijke maatregelen expliciet maken.

8. Kunt u inzage geven, in samenhang met hetgeen is verzocht bij vraag 5, in de reeds gemaakte kosten (zoals we die ook op de balans treffen in de jaarrekening). Kunt u over de verschillende jaren de ontwikkeling van die kosten zichtbaar maken en specificeren, met daarbij aandacht voor:
- Wat voor kosten betreft het?

De onderstaande tabel geeft inzicht in de door de provincie gerealiseerde kosten, afgerond op duizend Euro, voor het project tot en met 2019.

Gerealiseerde kosten (x duizend)	2016	2017	2018	2019	Eindtotaal
Overige bijkomend	€ 13	€ 13	€ 40	€ 12	€ 78
PEAT	€ 169	€ 97	€ 739	€ 1.155	€ 2.160
Vastgoed	€ 13	€ 1.704	€ 84	€ 6	€ 1.807
Eindtotaal	€ 195	€ 1.814	€ 863	€ 1.173	€ 4.045

In diezelfde periode heeft de gemeente € 0,08 mln. en ProRail € 3,5 mln. aan kosten gemaakt die ten laste zullen komen van het taakstellend budget. De totale besteding binnen het taakstellend budget van € 51,6 mln. betreft daarmee circa € 7,6 mln.

- Waar zijn deze in de SSK-begroting opgenomen en
- passen de kosten binnen de begroting?

De gerealiseerde kosten zoals opgenomen onder 8a vallen binnen de geraamde posten zoals opgenomen onder vraag 5. Ze zijn dus onderdeel van de overig bijkomende, PEAT en vastgoed kosten en passen binnen de begroting.

Bijlagen

- Bijlage 1a** Brief PU nav BO 21 mei
Bijlage 1b Brief GUH nav BO 21 mei
Bijlage 2 Ontwerpen van de verschillende varianten

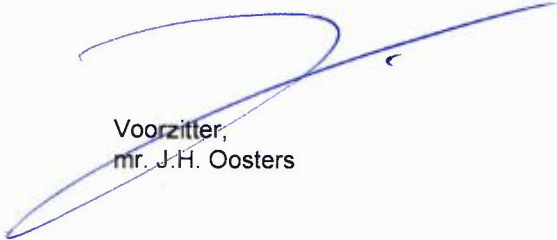
Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen



Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,



Voorzitter,
mr. J.H. Oosters



Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen