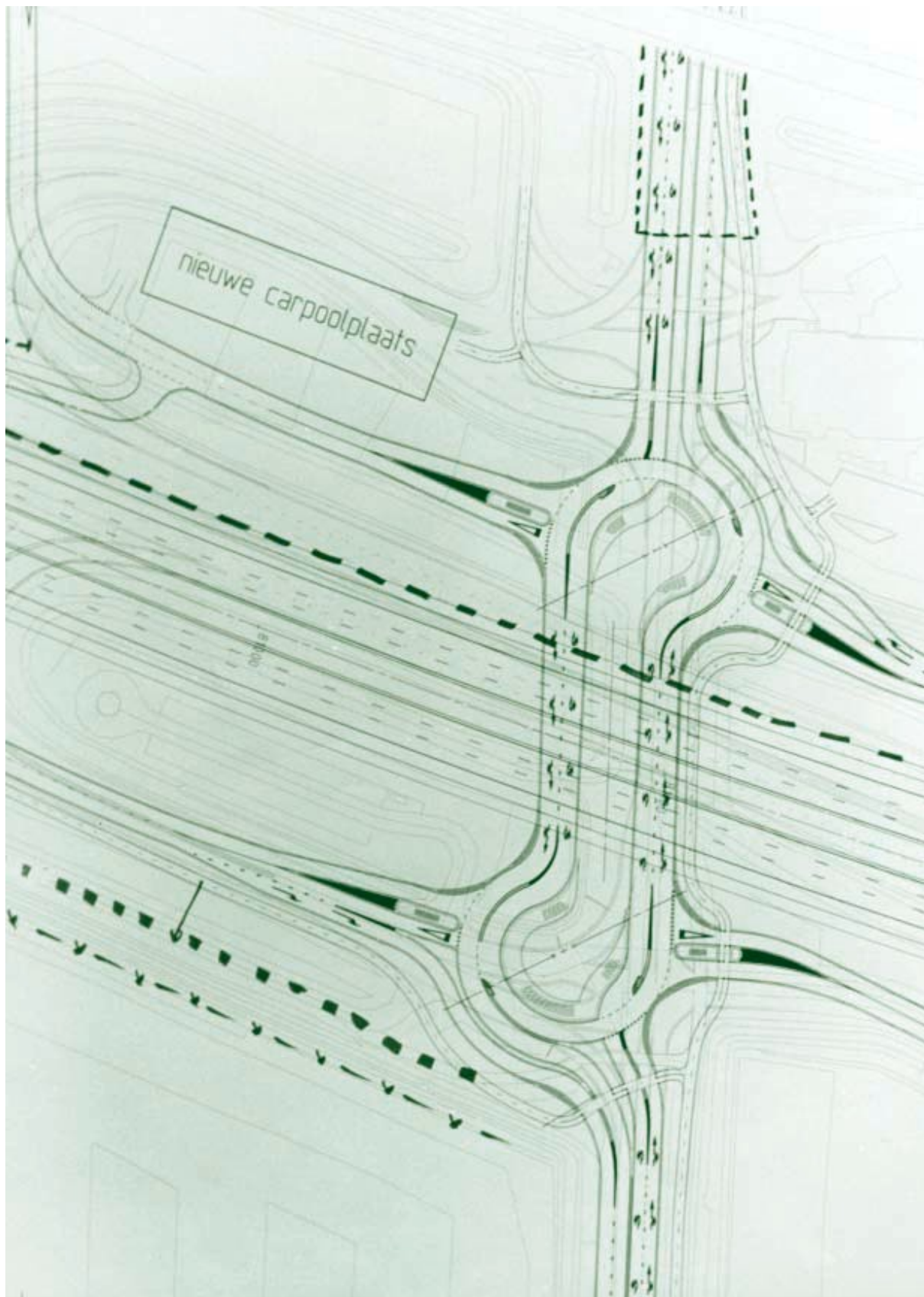




De voorbereidingen geschieden **vanaf rond 2000 eerst** onder auspiciën van Rijkswaterstaat en vanaf 2006 onder auspiciën van Pro Rail. De eerste tekening (RWS) uit 2002 geven wij u onderstaand.



In mei 2013 werd door RHDHV (toen nog DHV) het Voorontwerp Bestemmingsplan Spoorwegonderdoorgang Maarsbergen, voorgelegd.

In december 2014 verdween het gehele plan in de vergetelheid vanwege o.a. een gebrek aan toekomstvastheid.

Het op Burgerinitiatief gestoelde Dorpsplan was inmiddels op zijn merites bekeken, de financiering was rond en in maart 2015 was er algehele overeenstemming. De directievoering was inmiddels neergelegd bij de Provincie Utrecht en gedeputeerde van Lunteren.

Deze door het Provinciebestuur (ten onrechte?) bestempelde scope wijziging, zorgde ervoor dat de Gemeente Utrechtse Heuvelrug aangesproken werd voor een bedrag ad € 2.5 miljoen +in te zetten manuren en op dat moment ook nog een garantie van € 2.5 miljoen.

Op **9 maart 2015** werden de diverse "Dorpsplan" overeenkomsten bevestigd, maar kort daarna on hold gezet vanwege een ontwerp onder leiding van het Provinciebestuur de z.g. Westvariant met GTW.

Op **9 januari 2017**, werd, tijdens een openbare Raadsvergadering de uitkomst gepresenteerd van een varianten-onderzoek door RHDHV m.b.t. de spooronderdoorgang in Maarsbergen.

De technische uitwerking hiervan, evenals alle eerdere uitwerkingen, geschiedde door RHDHV onder leiding van de heer B.Strijkers en Pro Rail onder leiding van E.Rhebergen

De Gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug besloot met een zo klein mogelijke minderheid niet te kiezen voor de Bos Beekvariant, met een tunnelonderdoorgang onder Tuindorp door. Er werd gekozen voor de Westvariant met GTW, wat werd bevestigd in de Statenvergadering in maart 2017.

Wat voor Maarsbergen na 13 maart 2017 resteerde was nog een niet nader omschreven ruimte op de uitvoering van het plan, met aanvullend wel een bemoedigend aangenomen amendement met de volgende inhoud:

A74

- ~~SONNEN~~ -

Amendement: Optimaliseren West-variant gesloten door verplaatsen rotonde

Provinciale Staten van Utrecht in vergadering bijeen op 13 maart 2017,

Besluiten

Het Statenvoorstel 'ongelijkvloerse spoor kruising Maarsbergen' als volgt te wijzigen:

1. Aan het tweede punt van het ontwerpbesluit toe te voegen: *'met dien verstande dat primair wordt ingezet op verplaatsing van de noordelijke rotonde naar de locatie van de huidige benzinstations'.*

Toelichting:

De provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit adviseert om de positie van de rotonde in de westelijke variant te verschuiven naar de locatie van de benzinstations zodat een groter aaneengesloten en beplantbaar kerngebied ontstaat dat betere ontwikkelkansen voor het dorp mogelijk maakt en de aanwezige laanbomen spaart. De adviseur is van mening dat de plaats van de rotonde voor de beleefbare kwaliteit veel invloedrijker is dan de ondertunneling. Daarnaast hebben zowel de gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug als Provinciale Staten een motie aangenomen die beide inzetten op verplaatsing of amovering van de benzinstations op korte termijn.

De verplaatsing van de rotonde biedt naast een kwaliteitsimpuls tevens een juridische grondslag om verplaatsing of amovering van de benzinstations mogelijk te maken. Dit biedt de mogelijkheid om het overleg met de betreffende exploitanten hierover snel te starten. Daarbij levert de verplaatsing ook verkeerskundige voordelen op, omdat de (monizame) inpassing van de benzinstations niet langer nodig is. De verplaatsing kan worden gerealiseerd tegen overzienbare meerkosten, die voor een deel uit het nog beschikbare budget kunnen worden afgedekt. De provincie en gemeente hebben een gemeenschappelijk belang om de niet gedekte meerkosten (€ 2,5-3 mln.) gezamenlijk voor hun rekening te nemen. Aangenomen wordt dat de gemeente hiertoe bereid is. Dekking voor het provinciale deel kan gevonden worden in het programma Bereikbaarheid van de provinciale begroting 2017.

Het college wordt verzocht om de uitkomsten van bovenstaande optimalisatie-exercitie in de procedure van het inpassingsplan ter bespreking aan Provinciale Staten voor te leggen.

Julie d'Hondt, Partij van de Arbeid



De doorslaggevend uiterst aantrekkelijke begroting van 9 januari 2017 stond vast op € 33.4 miljoen met daarnaast een extra reservering van € 2.8 miljoen voor "inpassingsmaatregelen" (zie ook onderstaand aangenomen amendement van 10 december 2018 met een beperkende besteding).

A53



Amendement Geen onnodige ruis

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 10 december 2018,

Gehoord de beraadslagingen over het Statenvoorstel scope en raming spooronderdoorgang N226 Maarsbergen,

constaterende dat

- het college voorstelt een 'De post van € 2,8 mln beschikbaar te houden voor Inpassingsmaatregelen'
- tevens wordt voorgesteld: 'een eventuele onderbesteding van dit budget kan worden gebruikt voor de verplaatsing van de tankstations'

overwegende dat

- GS in dit besluit juist voorstellen de projecten onderdoorgang en verplaatsing tankstations los te koppelen,
- het nu van belang is Maarsbergen te laten zien dat we gaan voor een optimale inpassing van dit traject,
- we daarom niet vooruit moeten lopen op besteding van eventueel resterende gelden,

besluiten

het vijfde besluitpunt van het Statenvoorstel als volgt te amenderen:

- De post van € 2,8 mln beschikbaar te houden voor Inpassingsmaatregelen. ~~Een eventuele onderbesteding van dit budget kan worden gebruikt voor de verplaatsing van de tankstations.~~

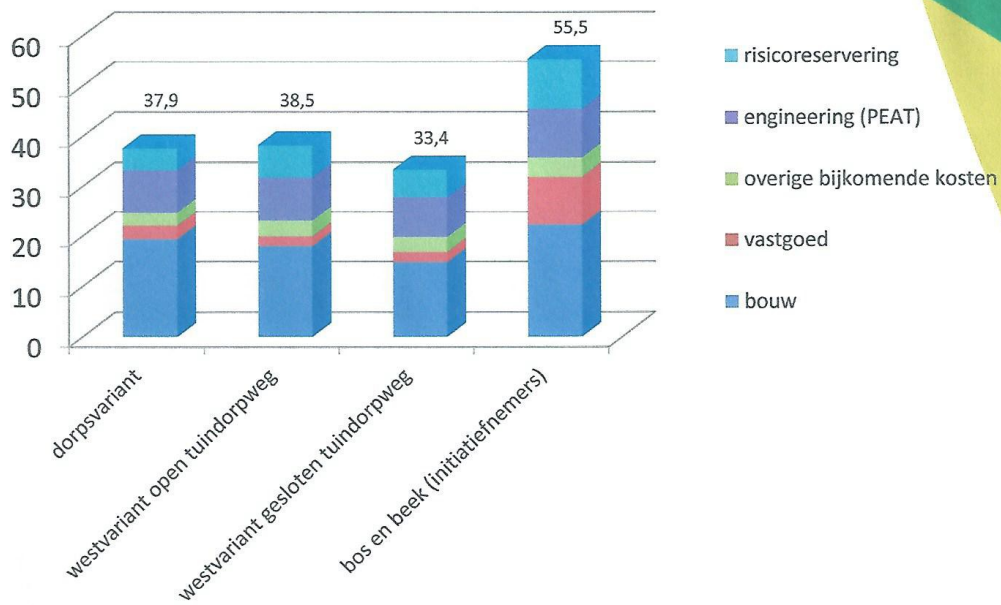
Ondertekend door

L. C. van den Dikkenberg

SGP

De begroting cf. de stukken van 9 januari 2017: zie onderstaand.

Investeringskosten Maarsbergen



Op 29 mei 2018 ontstonden de eerste barsten in de blijkbaar te laag voorgestelde begroting: zie onderstaand memo.

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten			
Statencommissie	29-5-2018	REFERENTIE	Herbert Korbee
Milieu, Mobiliteit en Economie			
ONS NUMMER	81CE0185	DOORKIESNUMMER	06-50003553
NUMMER PS	2018MME122	E-MAILADRES	herbert.korbee@provin- cie-utrecht.nl
BIJLAGE	-	PORTEFEUILLEHOUDER	D. Straat

**Onderwerp Statenbrief: stand van zaken Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen
Voorgestelde behandeling: ter informatie**

Geachte dames en heren,

Inleiding

In maart 2017 heeft u de Westelijke variant met gesloten Tuindorppweg vastgesteld als voorkeursvariant voor de spooronderdoorgang N226 Maarsbergen. In augustus 2017 is de participatie met de stakeholders geëvalueerd door een extern bureau. De aanbevelingen uit die evaluatie zijn door de stuurgroep overgenomen en concreet gemaakt. Er is een omgevingsmanager aangesteld om de interactie met de projectomgeving vorm te geven volgens het eveneens vorig jaar opgestelde participatieplan. Met deze brief informeren wij u over de voortgang van het project.

Aanleiding

Na een aanvankelijk trage start in 2017, onder meer door de tijd die nodig was voor het samenstellen van het Q-team (het ruimtelijk kwaliteitsteam dat de verdere uitwerking van het ontwerp zal begeleiden) en het opnieuw opzetten van de participatie, ligt het project nu weer op stoom. Een groot deel van de voorbereidingen die nodig zijn om het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) op te stellen is gestart, zoals onderzoeken en ontwerp activiteiten. Er is een structureel overleg tussen de partners in het project (provincie, gemeente en ProRail) op ambtelijk en bestuurlijk niveau en ook de communicatiemedewerkers van de partners overleggen over het communicatiebeleid. Het Q-team is gestart volgens de opdracht en werkwijze die in nauw overleg zowel met de adviseur Ruimtelijke Kwaliteit van de provincie Utrecht als met ProRail en de gemeente Utrechtse Heuvelrug is opgesteld. De eerste opdracht van het Q-team is het uitbrengen van een advies over de ruimtelijke kwaliteit van het ontwerp bij verplaatsing van de tankstations. Dit ontwerp wordt in nauwe samenspraak met de bewoners van Maarsbergen opgesteld door een landschapsbureau. Eind juni verwachten we het advies van het Q-team. Aansluitend actualiseert het projectteam de kostenparagraaf. Dit najaar wordt het definitieve besluit over de tankstations aan u voorgelegd. Eind dit jaar zijn ook twee ontwerpvarianten gereed, één met en één zonder verplaatste noordelijke rotonde naar de locatie van de huidige benzinstations.

De meerwaarde van een eventuele verplaatsing van tankstations ten behoeve van het ontwerp van de onderdoorgang en de ruimtelijke kwaliteit is meegenomen in de opdracht van het Q-team. Een dergelijk proces van uitplaatsen is kostbaar en past niet binnen de huidige scope en het huidige budget van het project Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen. Bij het Statenbesluit van 13 maart 2017 heeft uw Staten besloten het verschil tussen het beschikbare budget en de kostenraming van € 2,8 mln beschikbaar te houden voor een kwalitatieve impuls voor Maarsbergen, bijvoorbeeld de verplaatsing van de tankstations.

Het beschikbare budget staat echter onder druk omdat dit niet is berekend op indexering en op de stijgende prijsontwikkelingen die nu in de markt te zien zijn. De benodigde indexering wordt nu geschat op 2% per jaar waardoor het bedrag voor de 'Westvariant met gesloten Tuindorppweg' uit de raming van 2017, doorgerekend naar prijspeil 2025, € 5 mln hoger uitvalt. De Nederlandse economie in het geheel en de markt in het bijzonder zijn aangetrokken. Zozeer zelfs dat in projecten een kostenverhoging van 10% te zien is. Verder is sinds de besluitvorming van maart 2017 de planning voor het vaststellen van het PIP gewijzigd van maart 2019 naar eind 2020, met verhoogde kosten als gevolg.

Een exacte beoordeling van het budget kan echter pas plaatsvinden nadat u dit najaar een besluit heeft genomen over verplaatsing van de tankstations. Dan is bekend welk van de twee technische ontwerpen die nu uitgewerkt worden gerealiseerd zal worden. In het eerste kwartaal van 2019 wordt daarom een geactualiseerde kostencalculatie gemaakt op basis van de nadere detaillering van het ontwerp van de Westvariant met afgesloten Tuindorppweg. Aansluitend komen wij opnieuw bij u terug om te rapporteren over de voortgang en stand van zaken van dit project.

Essentie / samenvatting:

Het Q-team werkt aan zijn advies over de ruimtelijke kwaliteit bij verplaatsing van de tankstations, de participatie is opnieuw opgezet en de voorbereidende werkzaamheden voor het opstellen van het PIP zijn in volle gang. Verplaatsen van tankstations is altijd duurder dan € 2,8 mln.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Doel is het bevorderen van de verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid in Maarsbergen.

Wettelijke grondslag

Artikel 167 Provinciewet.

Financiële consequenties

In het eerste kwartaal van 2019 wordt een geactualiseerde kostencalculatie opgeleverd op basis van prijspeil 2019.

Vervolgprocedure/voortgang

Het Q-team heeft de volgende planning meegekregen bij zijn werkzaamheden:

- └─ eind juni 2018: Q-team biedt advies en ontwerp aan de projectgroep aan.
- └─ augustus 2018: projectteam actualiseert de kostenparagraaf voor besluitvorming.
- └─ vanaf september 2018: advies voor besluitvorming naar GS, Statencommissie en PS en tevens naar gemeenteraad en college Utrechtse Heuvelrug.
- └─ eind 2018: twee ontwerpvarianten gereed, één met en één zonder verplaatste noordelijke rotonde.
- └─ eerste kwartaal 2019: geactualiseerde kostencalculatie op basis van het prijspeil 2019.

De inhoud van deze brief wordt ook gedeeld met de gemeenteraad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

Concreet voorliggende vraag aan Statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,

Op 6 november 2018 kwamen de “barsten” boven tafel:

- a. In 2017 vergeten indexering
- b. In 2017 vergeten geluidsmaatregelen
- c. Eerder niet opgenomen interne personeelskosten (niet t.b.v.GUH)
- d. Extra bouwkosten vanwege hogere waterstanden (blijkt niet uit het in februari 2019 gepubliceerde RHDHV rapport)
- e. Extra Grondaankopen

In het aanvullend memo van 14 november 2018 worden hieraan de volgende bedragen verbonden

De raming is voor een deel hoger vanwege scope uitwerkingen. Welke posten zitten daar in?

Het gaat om de volgende posten, die conform de SSK methodiek omgerekend zijn naar totale investeringskosten: Aanpassen kruispunt Tuindorppweg-Haarweg (verwijderen VRI, uitbreken asfalt, verhoogd kruispuntvlak)	€ 0,25 mln
Abri en vrijliggende haltes met middengeleider (haltes en abri aanbrengen, uitbreken asfalt, aanbrengen asfalt en middengeleider)	€ 0,4 mln
Meerkosten doortrekken fietsviaduct Tuindorppweg (extra keerwanden op Tuindorppweg)	€ 0,1 mln
Aanpassen inschatting GWS (langere fietstunnelbak, drainage, langere autotunnelbak)	€ 1,7 mln
Geluidwerende voorzieningen 3 meter hoog (ten noorden van spoorlijn 140 meter, ten zuiden van spoorlijn 70 meter)	€ 0,87 mln
Totaal investeringskosten	€ 3,3 mln

En aanvullend:

Kostenpost	bedrag
Scope uitwerkingen, verplaatsen abri's, aanpassingen vanwege hogere grondwaterstanden, geluidwerende voorzieningen nav wensen bewoners, rechte trekken fietspad Tuindorppweg nav advies Q-team	€ 3.312.000
Extra grondaankopen	€ 750.000
Inhuur Q-team en Hosper	€ 55.000
Extra voorbereidingskosten (PEAT/VAT) vanwege jaar vertraging	€ 150.000
Extra kosten	€ 4.267.000



De varianten begrotingen zijn op alle onderdelen in 2017 vergeleken en het is bekend dat een deel van de bovengenoemde kosten wel in die begrotingen verwerkt waren en nu blijkbaar niet in de “Om de West begroting”; bovendien worden de als bovenwettelijk geschetste geluidsmaatregelen nu betaald uit het “inpassingsmaatregelen” budget.

Logische begrotingsverminderingen:

a. Aanpassingen Kruispunt TDW-Haarweg (in Dorpsplan)	€ 0,25
b. Aanpassingen inschatting GWS (cf.rapp. RHDHV verwaarloosbaar)	€ 1,70
c. Geluidw.voorz. (bovenwettelijk)	€ 0,87
d. Extra Grondaankopen (in Dorpsplan)	€ 0,75
e. Verr. int/ext. PU kosten	€ 1,95

Totaal € 5.52 miljoen, zonder nog rekening te houden met dan ook vervallen opslagen.

Het is duidelijk dat bovenstaande verminderingen het mogelijk maken zodanige voorzieningen te treffen dat de leefbaarheid langs de verbindingroute Kluifrotonde-Noordelijke rotonde op een hoger niveau kan worden gebracht binnen de huidige begroting.

Wij hebben bij onze zienswijze van 30 januari 2020 diverse mogelijkheden aangegeven om binnen het project en de hieraan gestelde grenzen te komen tot vereenvoudiging van uitvoering en de balans aangegeven om tot meer leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid te komen.

Hierbij komen wij a.d.h.v. eerdere door de o.a. RHDHV gedane inschattingen, tot een te besparen bedrag van rond de € 3.5 miljoen (excl. opslagen), waarmede toezeggingen aan met name de Engweg, maar ook richting eventuele verwijdering/verplaatsing van de Tinq en het Dorpshart kunnen worden ingevuld.

Als daarnaast de € 2.8 miljoen voor inpassingsmaatregelen echt voor bovenwettelijke maatregelen wordt gebruikt is het plaatje compleet.

Onze interpretatie is dat er in de loop van de jaren m.b.t. “Om de West” zowel op technisch als financieel vlak opvallend veel correcties tot ons kwamen en dat onze bestuursorganen onvoldoende richting konden geven aan de vereiste duidelijkheid.

Dat heeft tot onze ontsteltenis geleid tot een op de dag van vandaag afhoudende opstelling en weigering tot aanpassing in de technische sfeer waarbij ondanks uitgebreide CROW-voorschriften, ook de veiligheidsaudit van DTV ter zijde wordt geschoven.

Dit laatste is voor ons ondenkbaar, waarbij ons niet anders resteert dan u dringend te verzoeken een second opinion verkeersveiligheidsonderzoek te laten uitvoeren, welke u, bij dezelfde uitslag wel tot herziening zou moeten besluiten.

Aanpassing tot bebouwde kom over het gehele plan inclusief de “hondenklui” zou dan moeten leiden tot 50 km p/u. in combinatie met in totaal 2 rijstroken, 1 rijstrook ri. Woudenberg en 1 ri. A 12 plus de andere genoemde uitvoeringswijzigingen.