

Mijnheer de voorzitter, geacht college, statenleden en overige aanwezigen,

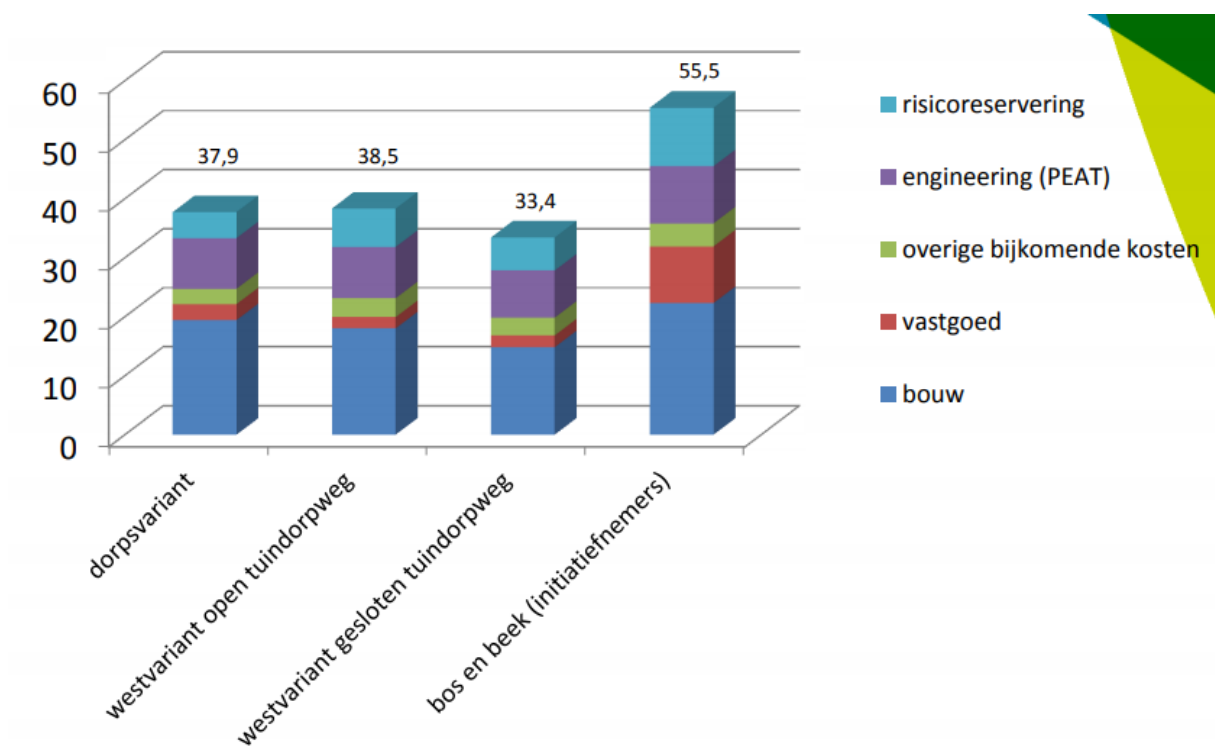
Op 6 november jl. legde het College van Gedeputeerde Staten het Statenvoorstel Scope en raming spooronderdoorgang N 226 Maarsbergen, aan u voor en gaf geïnteresseerde raads- en statenleden alsmede enige bewoners, globaal toelichting op dezelfde avond.

Inmiddels zijn twee weken verstreken en heeft het geïnteresseerde raads- en statenlid, maar ook de bewoner, wat scherper kunnen zien wat zich hier afspeelt.

Ik wil mij in eerste instantie richten op het cijfermatige deel

Op 13 maart 2017 spraken de Staten zich op basis van voorgelegde begrotingen uit voor de Westvariant met gesloten Tuindorpweg, waarbij de notulen verwijzen naar een keuze welke voornamelijk gestoeld is op financiën.

Onderstaand een deel uit de presentatie van 9 januari 2017 door RHDHV, waarbij de diverse begrotingen worden getoond:



De hierboven getoonde staafdiagrammen leiden, voor wat betreft de Westvariant met GTW tot de volgende begroting in miljoenen euro's u voorgelegd in maart 2017:

Risico	5,93
Engineering	7,77
Overig	3,21
Vastgoed	2,04
Bouw	14,46
Kwalitatieve impuls	2,80
Totaal:	36,21

De nu voorgestelde aanvullende begroting, leidt tot de volgende nieuwe totaalbegroting

Risico	+9,33	15,26
Engineering	+2.00	9,77
Overig	-, -	3,21
Onroerend goed	+0,75	2,79
Bouw	+3.31	17,77
Kwalitatieve impuls	+2.80	2.80
Totaal	18.19	Totaal 51.6

De nieuwe begroting leidt tot een zeer diffuus beeld en vraagt om een totale specificatie

Op 9 januari 2017 presenteerde RHDHV de achteraf terecht sterk bekritiseerde begroting m.b.t. de kosten van de veel completere BosBeek-variant (55 miljoen) inclusief verwijderen benzinepompen ad € 6 mio, welke nog lager is dan de nu ingeschatte geëxplodeerde kosten van de Westvariant als je de verplaatsing van de benzinepompen ook meerekent.

De volgende posten verdienen mede daardoor nog extra aandacht:

- Zijn de oude kosten ad € 5 miljoen inclusief de in de samenwerkingsovereenkomst eerder genoemde € 2,75 miljoen voor ProRail en welke andere kosten vallen hieronder?
- In alle tot nu bekende begrotingen zijn nog nimmer interne/externe PU kosten berekend. U voert deze op, maar neemt deze daarna weer voor uw rekening?
- U spreekt over een door Pro Rail te verkrijgen indexatie en spreekt de verwachting uit dat dat een extra financieringsmogelijkheid biedt van € 2.2 miljoen. In de samenwerkingsovereenkomst met Pro Rail is het oorspronkelijk door het ministerie beschikbaar gestelde budget (€ 25 miljoen) al geïndexeerd tot € 26,17 miljoen. Komt het door u genoemde bedrag van € 2.2 miljoen hier nog bovenop?

- d. De gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug heeft in januari 2017 kenbaar gemaakt dat zijn garantstelling van € 2,5 miljoen slechts geldt in het geval van acceptatie van de Dorpsvariant. U vermeldt dit en merkt op dat e.e.a. niet is vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst van 9 maart 2015. Dit lijkt nogal voor de hand liggend en overbodig of heeft u daar een andere mening over?

Na uw opstelling met betrekking tot extra kosten vermeldt u de tot nu beschikbare gelden en uw voorstel tot een oplossing, met handhaving van eerder ingenomen harde standpunten waaronder een 60 km ontwerpsnelheid en 3 rijbanen.

Serius politiek overleg over geopperde, maar door de projectgroep afgewezen, verbetermogelijkheden zou wellicht snel tot betere oplossingen kunnen leiden, zowel in financiële en inhoudelijke zin.

Ik constateer dat ook nu weer de behandeling in de Staten plaatsvindt zonder dat er een afgerond plan ligt, omdat:

- a. er nog steeds wordt gewerkt met verkeersgegevens uit oktober/november 2014 en het nu voorliggende VO is dus nog niet op deze aantallen doorgerekend, terwijl bovendien de extrapolatie naar 2030 is gemaakt op “oude” gronden;
- b. de verkeerstellingen nu een stijging vertonen t.o.v. 2014 van ongeveer 25%;
- c. er steeds meer verkeersaanbod is vanuit Doorn via Maarn i.v.m. het ontbreken van een tweezijdige aansluiting bij Maarn;
- d. er tussen Leersum en Woudenberg nog andere infrastructurele werken zijn gepland welke qua verkeersstroom grote invloed hebben op knooppunt Maarsbergen;
- e. door het loskoppelen van het spoorproject en benzinepompenproject, een aantal optimalisaties niet realiseerbaar is;
- f. er, met betrekking tot de kwalitatieve impuls ad € 2.8 miljoen, door een “eventuele onderbesteding van dit budget” een onderlinge verbinding/verschuiving tussen de nu geschetste projecten blijft bestaan
- g. er nog steeds geen integrale aanpak blijkt uit uw handelen.

Ik pleit er dan ook voor om de maanden december/januari te gebruiken voor open, diepgaand politiek overleg tezamen met het Q team en een burgervertegenwoordiging en behandeling van uw Statenvoorstel tot nader order uit te stellen.

Maarsbergen, 19 november 2018

R. Hartvelt