

## **Reactie op memorandum “Afstemming Bos Beek variant\_030616”**

Van: Ruud Hartvelt

Aan: Raadsleden Gemeente Utrechtse Heuvelrug

Datum: 5 juni 2016

---

Beste geloofsgenoten (in de democratie), beste raadsleden,

Samen met Berend Musegaas, begaf ik mij donderdagmiddag 2 juni 2016 richting provinciehuis voor een afspraak met projectleider Aart Kees Evers, Harry Bruger (beiden werkzaam bij onze provincie), Edwin Thoen (werkzaam bij onze gemeente Utrechtse Heuvelrug) en Erik Rhebergen (werkzaam bij ProRail) allen behorend tot het projectteam Spoorondertunneling Maarsbergen (schatplichtig aan de stuurgroep Spoorondertunneling Maarsbergen en overige democratische instanties).

Wij zijn hiertoe uitgenodigd door Aart Kees, nadat eerst gedeputeerde mevrouw J.Verbeek (geconsulteerd door mij op 9 mei tijdens bezoek statenleden in Maarsbergen) hiertoe had aangedrongen bij Erik. Op dat moment was er door de Raad overigens ook al aangedrongen op openheid m.b.t. de door de stuurgroep gemelde meerkosten Bos/Beek ad € 9 miljoen.

Achteraf vermoed ik, je wordt toch langzamerhand achterdochtig, dat deze afspraak bewust na 31 mei werd gepland ter voorkoming van verstoring van de variantbeslissing door GS op 31 mei jl.

Op het moment van uitnodiging (telefonisch Aart Kees 19 mei) dienden uiteraard eerst de uitgangspunten op tafel te komen alsook op basis van welke gegevens naar cijfers zou worden gekeken. Dit betrof met name de begroting voor de VRI-oplossing en de aanvulling hierop t.b.v. realisatie Dorpsplan; samen € 33.2 miljoen. Dit werd vastgelegd in het mailbericht van 19 mei jl. en werd onderschreven door Erik Rhebergen, met dien verstande dat hij (namens ProRail?) opmerkte dat er nog wat “correcties” gemaakt dienden te worden, welke de begroting van € 33.2 miljoen zouden omvormen tot het huidige taakstellende budget van € 38.5 miljoen.

Ik zal mij voor wat betreft de door Erik genoemde aanvullende correcties mij nu beperken tot de uitbreiding van het gereserveerde bedrag voor vastgoedkosten met een bedrag van € 0.8 miljoen tot € 2.8 miljoen.

In het kader van de noodzaak tot inzicht in de begrotingen en onderbouwing voor te verstrekken kredieten door de gemeente (dus de Raad), lijkt het mij niet onlogisch dat de Raad alsnog inzicht eist in het overblijvende verschil tussen € 33.2 miljoen en € 38.5 miljoen. Wij kregen deze mutaties mondeling door tijdens de vergadering van 2 juni jl.

In de bijlage vindt u het memorandum dat Aart Kees heeft geschreven na ons gesprek van 2 juni en op 3 juni heeft verstuurd naar de Statenleden. Aan het eind van het gesprek op 2 juni gaf Aart Kees aan dat hij e.e.a op papier zou zetten en ons zou laten ‘meelezen’. In concreto hebben wij echter alleen het memorandum kunnen lezen nadat het al verstuurd was naar de Statenleden.

En pas op, dit zijn geen notulen, het is de mening van Aart Kees. Ik wil maar deels hierop ingaan vanwege inderdaad die weergave van eigen mening en vanwege het feit dat vanuit professionele standpunten kunnen worden verkondigd zeker t.o.v. goedwillende maar sowieso slechter bewepende burgers.

Deze professionele leidde ook tot een verkeerde voorstelling van zaken m.b.t. prijsstelling (€ 9 miljoen extra voor Bos/Beek-variant ten opzichte van het taakstellende budget), waarbij ik alleen maar kan constateren dat er wordt gezocht naar een vergelijking met de Westvariant (waarvan wij geen begroting voorhanden hebben) om het eigen gelijk te onderbouwen. Er kan echter niet worden verheeld dat de bespreking op 2 juni niet heeft geleid tot weerlegging onze stelling, namelijk: dat uitgaande van de begroting voor het Dorpsplan die

wij wel voorhanden hebben, de Bos/Beek-variant past binnen het taakstellend budget. De ruimte hierin is alleen maar groter geworden doordat men aangaf dat het risicodeel in de Dorpsplan-begroting met € 2.5 miljoen uitgebreid moet worden (als onderdeel van het verschil tussen de eerder genoemde € 33.2 miljoen en € 38.5 miljoen). Overigens is de door het projectteam eerder genoemde € 9 miljoen extra voor de Bos/Beek-variant (uitgaande van begroting Westvariant) nu kennelijk al terug gebracht naar € 6.5 miljoen (zie ook memorandum 3 juni).

Deze professie leidt ook tot het (bewust ?) vermelden van onjuistheden, zoals dat er door ons geen rekening gehouden is met een fiets/voetpad, terwijl wij dit vermeldden in ons mailbericht van 19 mei en tijdens de vergadering van 2 juni gesproken hebben over het compleet verplaatsen van het tracé inclusief fiets/voetpad en er daarbij ook gesproken is over een vereiste steunwand naast het fiets/voetpad.

In de vergadering op donderdagmiddag 2 juni zouden wij over en weer opening van zaken geven m.b.t. cijferopbouw van de kostenramingen.

Op onze kostencalculaties kregen wij weinig tegengas anders dan de consequenties van onze twee rijstroken (zie ook het haalbaarheidsrapport rapport van DHV sept. 2013) en de door het projectteam gewenste drie rijstroken. Ter plekke hebben wij daar cijfermatig op gereageerd, maar wij zijn op de verkeerstechnische noodzaak niet verder ingegaan. Geeft ook de mogelijkheid een second opinion aan te vragen omdat er nogal wat verschillen in uitvoering per provincie lijken te zijn.

Zoals ook in de conclusies van het memorandum van 3 juni wordt vermeld, werd op 2 juni door het projectteam ook aangegeven dat onze "schets" niet voldoet aan alle ontwerpeisen. Hier staan wij uiteraard niet echt van te kijken, omdat ons ontwerp steeds als "schets" is benoemd in onze mailwisseling, maar wel steeds is vermeld als tracéverplaatsing dus met dezelfde steeds weer vermelde inhoud Dorpsplan.

Het niet voldoen van onze 'schets' aan de ontwerpeisen wordt in de conclusies van het memorandum als oorzaak genoemd voor de verschillen in de ramingen. Dit was nadrukkelijk niet de uitkomst van de bespreking op 2 juni. Alleen de reeds genoemde noodzakelijke (?) verhoging van het aantal rijbanen (3 i.p.v. 2) heeft gevolgen voor de door ons opgestelde kostencalculaties. Maar deze gevolgen zijn, niet zodanig dat onze stelling ontkracht wordt dat de Bos/Beek-variant haalbaar is binnen het taakstellend budget.

De vermelding van het feit dat de benzinepompen dienen te worden verplaatst om deze ultieme oplossing te realiseren, nogmaals binnen het daarvoor beschikbare budget, is een open deur en wij onderschrijven dit ten zeerste.

Wat mij als burger echter het meeste zorg baart is het feit dat beleidsvorming en uitvoering zeker in dit geval niet kan steunen op een hecht fundament, dat bij de aanleg van dat fundament ongelooflijk veel tijd wordt besteed aan verdediging en dat er een schromelijk tekort is aan integrale aanpak.

Maarsbergen wordt de aankomende 5 jaar bedacht met een investering van een bedrag in de richting van 60/70 miljoen, waarbij voor aanvang nog niet helder is of we nog binnen die termijn moeten herrangschikken en opnieuw investeren. N226 aansluiting A12 vanuit Leersum, ondertunneling Maarsbergen, handhaven/uitbreiding benzinepompen, verplaatsen benzinepompen, aansluiting Griftdijk/N226.

Als het niet kan binnen de huidige bestuursculturen, overweeg dan een maatschappelijke denktank, welke 4 maanden de tijd krijgt om zaken voor te bereiden en te regelen. Kennis is voorhanden.

Met vriendelijk groet,  
R. Hartvelt