

Geachte Statenleden (commissie MME),

Dinsdagavond 7 juni vond overleg plaats tussen Statenleden en Raadsleden over de spoorondertunneling in Maarsbergen.

Daarbij kwam uiteraard ook de Bos/Beek-variant aan de orde.

Vooral de eventuele meerkosten van deze variant kwamen aan de orde.

Uiteraard zijn die kosten zeer belangrijk, maar het begint met de motivatie waarom de Bos/Beek-variant het beste is voor Maarsbergen.

De Bos/Beek-variant is de variant die grotendeels tegemoet komt aan de nadelen van de andere varianten en daarnaast belangrijke voordelen biedt.

In **bijgaand document** maken wij voor u duidelijk waarom de Bos/Beek-variant het beste is voor Maarsbergen en waarom wij het daarom de moeite meer dan waard vinden om deze variant serieus te onderzoeken op technische en financiële haalbaarheid.

Overigens lijkt het voor sommigen dat de Bos/Beek-variant een recent en geheel nieuw idee is, maar de mogelijkheid is al aangegeven medio 2014 en ook de klankbordgroep heeft in haar advies van februari 2016 reeds aanbevolen om deze variant nader te onderzoeken.

Wij hopen dat u bijgaand document met aandacht zult willen lezen.

Dit laat uiteraard onverlet dat ook het kostenaspect belangrijk is.

Daarover het volgende:

Wij hebben de beschikking over de gedetailleerde begroting en tariefstelling voor het Dorpsplan.

Uitgaande van deze begroting kunnen wij een goede inschatting maken van de meer- en minderkosten voor de Bos/Beek-variant.

De Bos/Beek-variant heeft dezelfde wegenstructuur als het Dorpsplan, met dien verstande dat het N226-tracé (inclusief het fiets-/voetpad) westwaarts is opgeschoven en de tunnelbak zoveel mogelijk overdekt wordt.

Voor de Westvarianten beschikken wij, noch de gemeenteraad, over een begroting.

Bij de meerkosten van de Bos/Beek-variant die aan de gemeenteraad zijn gepresenteerd, is aangegeven dat het tunneldek in de Bos/Beek-variant € 5,4 miljoen zou gaan kosten.

Echter, daarbij

- is niet uitgegaan van het tarief per m² dat is gehanteerd in de begroting voor het Dorpsplan,
- wordt uitgegaan van een langer tracé dan nodig,
- wordt geen rekening gehouden met het reeds in het Dorpsplan begrote deel van de overkapping.

Als wij met deze drie punten wel rekening houden dan komen wij uit op een bedrag van € 2,7 miljoen.

In een recent memo van de projectleider aan de Statenleden wordt een bedrag € 4,5 miljoen genoemd, maar ook dat is nog veel hoger dan onze calculatie.

In de gepresenteerde cijfers is ook geen rekening gehouden met de besparing op de kosten omdat er geen tijdelijke omleidingsroute nodig is.

Dit gaat om een bedrag van ruim € 2 miljoen.

Daarnaast worden ook kosten bespaard omdat de Tuindorpweg/Haarweg niet opgehoogd hoeft te worden en de rotonde niet gedeeltelijk verdiept hoeft te worden aangelegd.

Voor de vastgoedkosten wordt gesproken over € 3,5 miljoen. In de begroting van het Dorpsplan is echter reeds een post van € 3 miljoen opgenomen.

Verder moet bedacht worden dat in de Bos/Beek-variant stukken N226 'vrijvallen' van totaal ruim 200 meter en 10-15 meter breed. Mede hierdoor is dorpsontwikkeling mogelijk (o.a. woningbouw) wat uiteraard opbrengsten genereert t.b.v. de eigenaar, in dit geval de Provincie, en die aan het realiseren van de Bos/Beek-variant ten goede komen.

Eén en ander maakt dat de meerkosten van de Bos/Beek-variant heel dicht bij nul komen te liggen.

Verder is ons gebleken dat in de begroting van het Dorpsplan, naast de gebruikelijke percentages voor risico-opslag, later o.a. nog een extra post risico-opslag van € 2,5 miljoen is opgenomen, zodat er in totaal een bedrag van € 7,5 miljoen (ofwel bijna 25%) beschikbaar is voor tegenvallers/missers, voorwaar een vorstelijk vooruitzicht.

Al het bovenstaande bij elkaar maakt dat over de meerkosten van de Bos/Beek-variant onjuiste informatie is verstrekt. Ook werd er op aangedrongen geen verdere tijd te steken in de Bos/Beek-variant. Op basis van deze onjuiste informatie dreigt nu een verkeerd besluit te worden genomen.

Een meerderheid in de Raad was er daarom al van overtuigd dat een pas op de plaats nu de mogelijkheid geeft kritisch naar de aangeleverde plannen en met name de financiële kant ervan te bekijken.

Deze pas op de plaats biedt de mogelijkheid tot het serieus aanpakken van de verplaatsing van de benzinepompen i.p.v. uitbreiding ter plekke (zie bijgaand verslag workshop 25 november 2015). Gezamenlijke inspanning moet kunnen leiden tot afspraken m.b.t. een integrale aanpak van het ondertunnelingsproject en verplaatsing benzinepompen en een definitief besluit binnen enkele maanden. Hiermee wordt de beste oplossing met betrekking tot de spoorondertunneling in Maarsbergen mogelijk.

Daarbij hopen wij dat niet gedacht wordt vanuit problemen, maar dat creatief gedacht wordt vanuit mogelijkheden.

Vriendelijke groet,

Ruud Hartvelt (rhartvelt@hartvelt.nl; 06-53418835)

Berend Musegaas (berendmusegaas@gmail.com; 06-43264661)

Richard Zweekhorst, voorzitter Maarn Maarsbergen Natuurlijk

Nico Heemskerk