

3.6 Memo kostenraming kwaliteitsimpuls en overkapping spooronderdoorgang Maarsbergen

D66:

1. Kunt u van de 9 maatregelen (In totaal 2,2 miljoen) binnen het bovenwettelijk takenpakket per maatregel aangeven wat deze kost?

Antwoord:

De voorstellen van het Q-team die door de Stuurgroep zijn overgenomen zijn geraamd op:

Maatregelen	investeringskosten
De inrichting van de laanstructuur aan de Woudenbergseweg;	€ 30.000
De vloeiende wandafwerking van de fietsonderdoorgang onder het spoor bijvoorbeeld in de vorm van een prijsvraag;	€ 330.000
Het creëren van een geluidsabsorberende wand in de spooronderdoorgang en stil asfalt zonder een verbreding van de onderdoorgang;	€ 1.035.000
De zwevende uitvoering van de fietsbrug ter hoogte van de Tuindorpweg;	€ 240.000
De zwevende uitvoering van de fietsbrug ter hoogte van de Engweg;	€ 300.000
De inrichting van de omgeving van de noordelijke rotonde, waar dat veilig kan, inclusief de beplanting als inleiding van de rotonde;	€ 35.000
De fietsstructuur tussen de Engweg en de Kluifrotonde, inclusief een fietsbrug over en veilig fietspad langs de onderdoorgang nabij Laplace;	€ 220.000
De grondwallen in overleg met de eigenaar (het landgoed Anderstein), waar die binnen de projectgrens geraakt worden;	€ 10.000
De kwaliteit van de (her)oplevering van de carpoolplek, indien deze tijdelijk wordt gebruikt door de aannemer;	Geen kosten voor opgenomen
Totaal	€ 2.200.000

2. Bij de overkapping van de spoorwegondergang verwijst u naar de resultaten van het geluidsonderzoek. U schrijft dat het project aan de wettelijke eisen kan voldoen. D66 heeft begrepen dat daarvoor wel de maximale waarden naar boven moeten worden bijgesteld? Hoe beoordeelt u zelf deze manier van naar een uitkomst toerekenen?

Antwoord:

De wijze waarop de geluidsbelasting is afgewogen is in overeenstemming met de Wet geluidhinder. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarden (ondergrens), maar wel aan de maximale ontheffingswaarde (bovengrens). Hierbij speelt het provinciale doelmatigheids criterium uit het actieplan omgevingslawaaï Provincie Utrecht 2018-2023 een belangrijke rol om een afweging te maken bij het toepassen van geluidsreducerende maatregelen. Hiermee wordt de 'geluidsreductiewinst' afgezet tegen de investering die ervoor nodig is. Op basis van de doelmatigheids criterium wordt bepaald welk bedrag er beschikbaar is om maatregelen te treffen. Dit bedrag komt uit op circa € 227.900 voor alle woningen tezamen. Het bedrag wordt verklaard door het aantal woningen dat een relevante geluidstoename ondervindt vanwege de wijzigingen op de N226.

Verschillende geluidsbeperkende maatregelen zijn beoordeeld en uit die beoordeling blijkt dat geen van de maatregelen doelmatig is. Hoewel de maatregelen niet doelmatig zijn, is toch besloten geluidsabsorptie in de wanden van de onderdoorgang en stil asfalt binnen het project toe te passen.

De metingen zijn gestart aan het begin van de uitbraak van corona. Hoe valide zijn de metingen?

Antwoord:

Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidsmetingen valide zijn. Dat wordt bevestigd door het feit dat de meetresultaten vergelijkbaar zijn met de rekenresultaten uit het geluidsonderzoek en omdat meetresultaten aansluiten op de eerdere metingen bij de Engweg en Woudenbergseweg. De resultaten zijn met de bewoners van de Tuindorpweg gedeeld. Zij hebben aangegeven dat zij vertrouwen hebben in de metingen en dat het niet nodig is om na afloop van de coronamaatregelen opnieuw metingen te verrichten.

3. In het planproces wilt u naar wij hebben begrepen al invulling geven aan het esthetisch programma van eisen terwijl dit PIP procedure niet is afgerond. Hoe valt dit met elkaar te rijmen? Is een overkapping tegen geluid niet veel meer dan een esthetisch onderwerp?

Antwoord:

Een esthetisch programma van eisen maakt geen deel uit van de PIP, maar gaat deel uitmaken van het aanbestedingsdossier.

Bij dit onderwerp spreekt u van een overkapping met vegetatie. Hoe verhoudt zich dit met uw eerdere conclusie dat een overkapping feitelijk niet noodzakelijk is?

Antwoord:

De overkapping zoals door het Q-team is voorgesteld in het ruimtelijk kader, betreft een in beton uitgevoerde overkapping met groene vegetatie. Vanuit geluidsoogpunt is een overkapping niet nodig. Het geluid reducerend effect hiervan is niet groter dan andere geluid reducerende maatregelen. De kosten voor de overkapping wegen, mede in vergelijking tot andere geluid reducerende maatregelen, niet op tegen het effect dat dit zou opleveren.

SGP:

We hebben dit memo met stijgende verbazing gelezen.

- We lezen: 'Daarbij is aangegeven dat een eventuele onderbesteding van dit budget kan worden gebruikt voor de verplaatsing van de tankstations.' Is de gedeputeerde vergeten dat de Staten dit besluitpunt met amendement 53 'Geen onnodige ruis' (waar zijn handtekening onderstaat) hebben geschrapt?

Antwoord:

Het schrappen van de tekst conform het amendement is foutief niet overgenomen in de memo. Het geamendeerd PS-besluit blijft leidend.

- We lezen: 'de overkapping zoals het Q-team in het ruimtelijk kader is gepresenteerd is qua geluidsreductie waarschijnlijk ook niet nodig'. Is de gedeputeerde het met ons eens dat dit een ongelukkige opmerking is in een gesprek over bovenwettelijke maatregelen?
- Eenzelfde opmerking is: 'Dit houdt in dat geen enkele van de onderzochte maatregelen, waaronder de overkapping, financieel doelmatig is.' Wat is de toegevoegde waarde van deze opmerking?

Antwoord:

De geciteerde passages zijn overgenomen uit het besluit van de Stuurgroep Maarsbergen en hebben betrekking op de maatregelen die door het Q-team zijn voorgesteld. Deze passages zijn onderdeel van de argumentatie waarom door de Stuurgroep is besloten de overkapping geen deel uit te laten maken van de bovenwettelijke maatregelen.

In het geluidsonderzoek is geconcludeerd dat op basis van het provinciale doelmatigheidscriterium geen van de geluid reducerende maatregelen doelmatig is. Daar is met de opmerking aan gerefereerd.

U geeft een overzicht van 9 door u overgenomen maatregelen en noemt het totaalbedrag. Dat is niet wat wij ons bij een kostenraming hadden voorgesteld. Wij hadden verwacht dat er een lijst opgenomen was met bedragen per maatregelen EN een argumentatie waarom de betreffende maatregel bovenwettelijk is. Die verwacht was gebaseerd op de toezegging van gedeputeerde Schaddelee in een M&M-vergadering van 19 februari 2020, waar we hem graag aan herinneren: 'Kostennota over het project: er worden allerlei bovenwettelijke maatregelen, zoals besloten in de stuurgroep Maarsbergen waarvoor de Staten €2,8 miljoen hebben gereserveerd, inzichtelijk gemaakt. **Per maatregel wordt inzichtelijk gemaakt wat wettelijk en wat bovenwettelijk is.**

Antwoord:

Uit de geluidsrapportage is gebleken dat geen van de maatregelen wettelijk zijn. Daarmee zijn alle maatregelen in de bovenstaande tabel geheel bovenwettelijk.

- Daarbij wordt rekening gehouden met inzichten uit nieuwe onderzoeken die gedaan moeten worden rond inpassing, geluid en luchtkwaliteit. Die inzichten komen pas in mei beschikbaar. **Aanvullend worden de kosten van de overkapping, die buiten het pakket van de bovenwettelijke maatregel vallen, inzichtelijk gemaakt. De kostennota kan hopelijk in mei worden afgerond en worden aangeboden aan de Staten.**

Antwoord:

Er is toegezegd dat naar opties voor de overkapping wordt gekeken. Deze 'kortere variant' wordt inzichtelijk gemaakt als onderdeel van de kostennota van het project.'

Het voorzien van een groene vegetatie op een in beton uitgevoerde overkapping met overspanning van circa 18 meter over de 3 rijstroken in de onderdoorgang is daarbij het uitgangspunt geweest.

Onderzocht zijn:

- *Een overkapping ter hoogte van de Engweg, ook wel de zuidkap genoemd, en de overkapping nabij de Tuindorpweg, ook wel de noordkap genoemd;*
- *Overkappingen met een verschillende lengte, rekenend vanaf het spoor;*
- *De in het ruimtelijk kader beschreven beëindigingsconstructie, die bestaat uit een visueel aantrekkelijke ingang van zuidelijke toerit van de overkapping.*

De meest eenvoudige overkapping betreft een zuidkap met lengte van circa 50 meter (zonder de visueel aantrekkelijke toegang). Deze is geraamd op circa € 1.500.000,-. De overkapping zoals in het ruimtelijk kader is geschetst, met zowel een noordkap van circa 40 meter als een zuidkap van circa 65 meter inclusief een visueel aantrekkelijke toegang van de onderdoorgang aan de zuidzijde van 15 meter, is geraamd op circa € 3.200.000,-.

- We lezen overigens ook in het memo de mooie zin: 'Eind april 2020 is de kostenraming voor het project beschikbaar gekomen.' Voor wie is die kostenraming precies beschikbaar gekomen? Voor de inwoners, voor de Staten of misschien alleen voor de gedeputeerde?

Antwoord:

De kostenraming is voor Stuurgroep Maarsbergen beschikbaar gekomen en wordt op 9 juli a.s. in de Stuurgroep vergadering besproken. De kostenraming kent een hoog detailniveau, waardoor de raming sterk marktgevoelig is. Indien deze beschikbaar wordt gesteld aan Provinciale Staten wordt daarmee het speelveld met de aannemer in de aanbestedingsfase aangetast. Na de Stuurgroep Maarsbergen wordt bepaald of en in welke vorm de informatie beschikbaar gesteld kan worden aan Provinciale Staten.

Aanvullend nog twee andere punten naar aanleiding van het onderwerp van de memo:

1. We ontvingen uw brief aan VBMM. We werden onaangenaam verrast door de zeer formele toon die hierin klonk. Mogelijkheden voor open en constructief gesprek werden eigenlijk bij voorbaat afgesneden door opmerkingen als 'we zijn inmiddels zo ver dat we richting vaststelling gaan'. Dit was niet wat we verwachtten toen de gedeputeerde in de laatste ontmoeting over dit onderwerp toezegde open met deze mensen in gesprek te gaan. Graag een toelichting! Gaat u nog met deze mensen in gesprek en hoe open kan dat gesprek zijn?

Antwoord:

De brief beantwoordt de vragen die door VBMM zijn gesteld. Daarnaast is direct ingegaan op hun verzoek om een gesprek met gedeputeerde Schaddelee. Dit gesprek vindt op 25 juni a.s. plaats. Daarbij is sprake van een open gesprek, binnen de mogelijkheden die de lopende pip-procedure

daarvoor biedt. Het inbrengen van een nieuwe variant of studies die daarop vooruitlopen is in deze fase niet meer aan de orde.

2. Wij hebben van de gedeputeerde een geactualiseerde versie van het rapport van geluidsmetingen ontvangen. We zijn de gedeputeerde hier zeer erkentelijk voor. Nu hebben we begrepen dat er ook andere onderzoeken zijn geactualiseerd (zoals het veiligheidsonderzoek). Klopt dat? Zo ja, waarom hebben wij die actualisaties dan niet ontvangen? Of hebben we onze mail onzorgvuldig bijgehouden?

Antwoord:

De verkeersveiligheidsaudit is niet geactualiseerd, wel onze reactie hierop om de bovenwettelijke maatregelen hierin te betrekken (deze is hier te vinden: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9926.IP1709N226Maarsber-OW01/b_NL.IMRO.9926.IP1709N226Maarsber-OW01_tb4.pdf)

Het ontwerp inpassingsplan 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' is vastgesteld. Tevens heeft de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) een ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder vastgesteld. Beiden liggen van 19 juni tot en met 30 juli 2020 ter inzage. Het ontwerp inpassingsplan en alle daarbij behorende documenten zijn beschikbaar via deze link:

<https://www.ruimtelijkeplannen.nl/?planidn=NL.IMRO.9926.IP1709N226Maarsber-OW01>.

ChristenUnie:

Uit de resultaten van de actualisatie van het geluidsonderzoek blijkt dat de geluidsbelasting na realisatie en ingebruikname van het project aan de wettelijke eisen kan voldoen, waardoor geen enkele van de onderzochte maatregelen, waaronder de overkapping, financieel doelmatig blijkt te zijn. Deze argumentatie rechtvaardigt voor onze fractie het besluit om geen middelen te steken in een overkapping.

Ingekomen stuk 2020MM91

De bijgevoegde brief is een weerslag van de inspraak van een aantal inwoners tijdens de commissievergadering van M&M op 20 mei jl. Inhoudelijk hebben we geen (nieuwe) vragen.

Wel willen we nog een paar punten aanstippen naar aanleiding van de reactie en beantwoording van Gedeputeerde:

1. Als fractie hebben we onze bezorgdheid geuit over de verkeersveiligheid in relatie tot de uitbreiding van de Shellpomp, de uitvoegstroken en de rotonde. De gedeputeerde heeft toegezegd dat hij daar in een later stadium op terug zal komen. Wanneer wordt PS daarover nader gerapporteerd? Wordt er ruimtelijk ook rekening gehouden met extra capaciteit voor de fietsenstallingen?

Antwoord:

In de reactienota van het ontwerp-pip is ingegaan op de verkeersveiligheid bij de Shellpomp, de uitvoegstroken en de rotonde in bijlage 24 'Reactienota Inspraak Voorontwerp PIP', bijlage 3 'Verkeersveiligheidsaudit' en bijlage 4 'de reactie op de verkeersveiligheid'. Deze vind u hier: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9926.IP1709N226Maarsber-OW01/b_NL.IMRO.9926.IP1709N226Maarsber-OW01_tb.html

In de audit is geconstateerd dat het verkeer dat de tankstations verlaat, door eerst de Woudenbergsseweg over te steken en daarna door te rijden tot gevaarlijke situaties kan leiden. Om die reden is in 2020 een fysieke scheiding van hoge banden aangebracht tussen de rijbanen ter hoogte van de twee tankstations. Het oversteken van de Woudenbergsseweg en de gevaarlijke situaties die daardoor kunnen ontstaan, zijn daarmee voorkomen.

Er is een fietsenstalling voorzien ter hoogte van de nieuw aan te leggen bushaltes, ten noorden van beide benzineverkooppunten en de doorsteek van het voetpad naar de parallelweg. Deze stalling

biedt voldoende capaciteit voor de busreizigers. Met extra capaciteit voor fietsenstallingen op deze locatie dan wel elders in het plan, is geen rekening gehouden.

2. Uit het oogpunt van gezonde leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit is verplaatsing van de tankstations een ultieme wens. Wat ons betreft doet Gedeputeerde nog een laatste poging door de optie van verplaatsing in een overleg met de eigenaren van de benzinepompen te agenderen.

Antwoord:

Tijdens het onderzoek van het Q-team is onderzocht of de provincie een businesscase kan maken voor het verwijderen of eventueel verplaatsen van de tankstations. Met dat doel is ook geïnventariseerd welke locaties als alternatief aangeboden kunnen worden. Dat onderzoek bracht aan het licht dat de provincie geen instrumenten, buiten financiële compensatie, tot haar beschikking heeft om de tankstations te verwijderen.

De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft aangegeven geen mogelijkheid te zien om de verplaatsing van de tankstations te realiseren. Daarmee is de basis voor het uitvoeren van een gezamenlijk plan van aanpak verdwenen en is gezamenlijk besloten geen gevolg te geven aan de uitwerking van het plan van aanpak voor de verplaatsing van de tankstations.

Om deze redenen levert een overleg met de eigenaren van de tankstations geen nieuwe mogelijkheden om deze te verplaatsen.

3. In zijn reactie op het punt communicatie met inwoners gaf Gedeputeerde aan dat op 9 juni de Reactienota beschikbaar zou zijn. Inmiddels is die datum verstreken. Is de Reactienota beschikbaar en kunnen we die als PS zo spoedig mogelijk tegemoet zien?

Antwoord:

De reactienota vindt u hier:

https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9926.IP1709N226Maarsber-OW01/b_NL.IMRO.9926.IP1709N226Maarsber-OW01_tb24.pdf

Voor het volledige ontwerp inpassingsplan en alle daarbij behorende documenten kunt u hier terecht: <https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/viewer?planidn=NL.IMRO.9926.IP1709N226Maarsber-OW01>