



College van Gedeputeerde Staten

T.a.v. de heer A. Schaddelee

Maarsbergen, 22 oktober 2020

Wij ontvingen uw brief van 1 oktober 2020, waarvoor dank.

Onderstaand behandelen en beantwoorden wij uw opmerkingen o.a. met betrekking tot de vragen in onze brief van 8 september 2020. Wij benadrukken dat wij graag nogmaals en uitgebreider, op korte termijn met u in discussie willen gaan, waarbij ook de inmiddels gereed zijnde tekening/visuele presentatie voor extra duidelijkheid kan zorgen.

Uitgangspunten

De verkeersveiligheidsaudit van DTV legt vast op basis waarvan de audit zal worden uitgevoerd en vermeldt direct de gehanteerde toets documenten; het door u genoemde document onder nummer 330 is een van de te gebruiken documenten. Alle toets documenten gebruikt door DTV, maar ook het SSK document en de mededeling dat het RUD akkoord gaat met de door u gevraagde hogere voorkeurgrenswaarde geluid, vormen de basis voor onze conclusie van 8 september jl. waarbij wij concluderen dat u de hierin opgenomen regels naar believen interpreteert.

In uw reactie volstaat u met: "er zijn geen aanwijzingen dat de regels naar believen worden geïnterpreteerd".

Onderstaande toelichting onderschrijft naar onze mening volstrekt onze stelling.

Omdat de **CROW regels** ook de basis vormden voor de in 2016/7 uitgevoerde onderzoeken om te komen tot een variantenkeuze, zijn deze breedvoerig beschreven in 2 RHDHV rapporten dd. 9 januari 2017, welke wij u graag ter beschikking stellen indien ze niet meer voorradig zijn. Hierin staat ook "Om de West met open Tuindorppweg" ofwel degene waarmee u ons verbeteringsvoorstel steeds verward. De RHDHV rapporten beschrijven uitermate duidelijk welke eisen men stelt aan de uitvoering van die varianten en dat de desbetreffende CROW regels in acht moesten worden genomen, maar volgt de door de Provincie opgelegde achteraf onhaalbare uitgangspunten. Uit de audit van DTV van 9 oktober jl. blijkt dat het uit Provinciekringen afkomstige voorlopig ontwerp "Om de West met gesloten Tuindorppweg" toen niet en nu nog niet aan conform die CROW regels is uitgevoerd.

Secretariaat:

Plutohof 14
3951 EG Maarn
secretarisvbm@gmail.com



De door DTV o.a. geconstateerde te kleine boogstraal van 128 meter (CROW 150 meter) is de oorzaak van te weinig rij/ stopzicht en onderbouwt het sterke advies van 1 in plaats van 2 rijstroken richting het Noorden en aanpassingen rond de Bosweg en de Turborotonde in relatie tot het dorpsverkeer.

1. Het rekenmodel **SSK -2010** moet, om misverstanden te voorkomen, nader worden aangegeven met: dossiernummer AB 1668 104.102 registratienummer RS UT 20120204. In dit document zijn alle uitgangspunten vastgelegd waaronder een splitsing in “spoor” en “weg” directe kosten, met in beide categorieën afwijkende opslagpercentages voor PEAT/Engineeringskosten en een aparte beschrijving met betrekking tot overige kosten, onroerende zaken, Pro Rail kosten en Risico-opslag. Op 13 maart 2017 bevestigde u op basis van o.a. de onder 2 genoemde RHDHV rapporten uw voorkeur voor de ODW met GTW variant en deelt mee dat de vergelijking qua techniek en financiën op gelijke uitgangspunten is gebaseerd. De nieuw ingebrachte directe kosten kunnen dan dus slechts worden toegevoegd na onderverdeling in spoor of weg met bijbehorende opslagpercentages. In november 2018 worden diverse directe kosten zonder verdere duiding alsnog ingebracht. Opvallend daarbij is het inbrengen van bijna 2 miljoen aan PEAT kosten (ook onderwerp van gesprek in memo 30 november 2018 gedeputeerde Straat en in ons gesprek van 25 juni jl.) en het inbrengen van diverse risico-opslagen (boven de ruime reeds bestaande). In september 2019 verstrekt u de specificatie van de besteding van de inpassingsmaatregelen, zonder daarbij de directe kosten, los van opslagen aan te geven. Hierbij ziet u ook over het hoofd dat diverse bestedingen al opgenomen zijn onder de heersende begroting.
2. De geluidsrapportage, helaas oorspronkelijk geïntroduceerd met een verkeerde snelheid als basis, leidde tot de nodige irritatie en teleurstelling bij aanwonenden. De daaraan gekoppelde geïntroduceerde grensverhoging versterkte dat gevoel, mede omdat ook hier weer een oplossing moet worden gezocht in toekomstig onderzoek. Opvallend hierbij is wel dat indien nadere maatregelen nodig zijn, dit opgelost dient te worden uit het projectbudget op basis van wettelijke maatregelen. Wij hebben nog geen wijziging in de begroting waargenomen.

Uw stelling dat leefbaarheid meer is dan vermindering van geluidshinder is een redelijke open deur richting ons, omdat wij juist ook op overige leefbaarheidsaspecten onze verbeteringen hebben gericht.

Secretariaat:

Plutohof 14
3951 EG Maarn
secretarisvbmm@gmail.com



Bovenstaande **toelichting geeft** naar onze mening voldoende aan dat de regels door u als huidig verantwoordelijke, naar believen zijn geïnterpreteerd en leidden onzerzijds op 27 november en 6 december 2019 tot verzoeken om een korte herbezinning tezamen met de vraag de publicatie van het voorlopige PIP enig uitstel te geven.

Tijdens de Statenvergadering van 11 december 2019 verkoos u ondanks ons verzoek en de aanvullende vragen met betrekking tot dubbeltellingen in de besteding van de inpassingsmaatregelen van de heer Van den Dikkenberg, namens de fracties van D66, Christenunie, P.v.d.A en SGP, het voorlopige PIP toch te publiceren en gaf aan dat met het publiceren van het PIP geen onomkeerbare stappen werden gezet. De beantwoording van de gestelde vragen m.b.t. de besteding van de inpassingsmaatregelen leiden ook nu nog tot wedervragen.

Tegelijk met ons verzoek tot heroverweging en gering uitstel, verwezen wij nogmaals naar een simpeler maar veiliger uitvoering voor de in het PIP opgenomen huidige VO. Deze suggestie en de al eerder door een particuliere inwoner geïntroduceerde verbeterde **west variant met Bosweg** beantwoordt u met een afwijzing “omdat deze al eerder is afgewogen” en verwijst dan naar een variant van “Om de West” zonder Bosweg welke reeds in maart 2017 is afgevallen.

Onafhankelijkheid

De gedeputeerde Mobiliteit levert, volgens uw brief van 1 oktober, input voor de beantwoording van zienswijzen en is daarbij mede afhankelijk van interne kennis.

Bij de vragenbeantwoording door de dienst doende ambtenaar in de commissie FAC van 14 oktober jl. noemt deze het onlangs gereedgekomen handboek mobiliteit, de nog tekort schietende maar nu groeiende kennis binnen de provinciale technische structuur en noemt hij het evalueren van afgesloten projecten, en met name de vele overschrijdingen belangrijk. Van het project “Maarsbergen” is hem weinig bekend maar is er in de gehele periode een zeer grote rol weggelegd voor Pro Rail en RHDHV, beiden vanaf 2008 geleid door dezelfde projectleiders.

Tegenover de vaste lijn binnen de adviesbureaus, zijn er sinds december 2014, toen gedeputeerde van Lunteren en met hem de Provincie de regie (en het risico) naar zich toetrok, 4 gedeputeerden betrokken bij de politieke lijn en meerdere projectleiders en omgevingsmanagers voor o.a. de burgercontacten.

Secretariaat:

Plutohof 14
3951 EG Maarn
secretarisvbm@gmail.com



U geeft aan dat de geleverde producten door gerenommeerde adviesbureaus zijn opgesteld en gecontroleerd door Provincie, Gemeente en Pro Rail.

Pro Rail kan niet worden beschouwd als onafhankelijk controleur gezien de directe rol bij de invulling van de plannen en deel uitmakend van de begroting en met name het spoordeel daarvan.

Het zeer gerenommeerde bureau DTV, dat geacht wordt een **onafhankelijke** audit uit te brengen op het geleverde VO, ontvangt binnen een week een provinciale reactie waarbij o.a. de gebruikte te kleine boogstralen en daardoor benodigde verkanting als fait accompli, moest worden beschouwd, de "provincie" alleen kijkt naar stopzicht en niet naar rijzicht en andere zaken naar een later moment/aannemer worden verschoven.

Onze argumentatie m.b.t. de uitvoering van de West variant, blijkt nu grotendeels door het rapport van DTV onderschreven, is de gehele voorliggende periode onderbouwd geweest en, voor zover voor ons financieel haalbaar, van aanvaardbaar niveau. Zowel Maarn Maarsbergen Natuurlijk en Heuvelrug in Goede Banen, onderschreven mede onze voorstellen.

Wij beschikken nu over een werktekening waarin onze vereenvoudigde uitvoering van Om de West kleur wordt gegeven en waarbij een 50 km ontwerpsnelheid de basis vormt, tezamen met fundamentele beslissingen zoals het terugbrengen naar 1 rijstrook, een 3 potige eenvoudige rotonde en een blijvende verbinding Maarn-Maarsbergen. De nu verzochte 50 km ontwerpsnelheid dient naar onze mening te gelden in het totale ontwerp inclusief de "hondenkluiif", zodat het gehele project daarmee valt onder de "bebouwde kom van Maarsbergen".

Al deze zaken blijken te kunnen worden gerealiseerd binnen de werkgrenzen van het huidige project en heeft nu de werkruimte om te kunnen voldoen aan alle ter zake doende CROW regels. Onze aanpassingen geven naar onze mening voldoende basis aan te realiseren besparingen en daardoor voldoende financiële ruimte om de benodigde inpassingsregels inclusief een deeloverkapping aan beide zijden te realiseren; geeft financiële ruimte om het Dorpscentrum volwaardig neer te zetten en zou ook een veiliger aansluiting op de bestaande N 226 mogelijk maken door verwijdering van de Tinq pompen.

Naar onze mening is deze aanpassing met een eenvoudiger karakter, minder asfalt, minder aanslag op het groen, minder geluidsbelasting en behoud van het dorpskarakter, van voldoende gewicht om ons verzoek tot de Quick scan te herhalen inclusief de bijbehorende financiële uitkomsten.

Secretariaat:

Plutohof 14
3951 EG Maarn
secretarisvbmm@gmail.com



Zoals in de aanhef aangegeven verzoeken wij u op korte termijn deze zaken door te nemen, dan gesteund door eerder genoemde werktekening. Behandeling s.v.p. ruim voor de bespreking van het PIP in de Statencommissie Ruimte Groen en Water van 25 november a.s.

Bestuur VBMM

Rinnie van der Horst, Voorzitter

R. Hartvelt, bestuurslid

Secretariaat:

Plutohof 14
3951 EG Maarn
secretarisvbm@gmail.com