

Rapport

Haalbaarheidsstudie tankstations te Maarsbergen

Klant: Provincie Utrecht

Referentie: T&P-T-BE8512R003F01

Versie: 01/Finale versie

Datum: 20 december 2016

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Haalbaarheidsstudie tankstations te Maarsbergen

Ondertitel:
Referentie: T&P-T-BE8512R003F01
Versie: 01/Finale versie
Datum: 20 december 2016
Projectnaam: Maarsbergen Onderdoorgang BB
Projectnummer: BE8512
Auteur(s): Bert Strijker / Arie Vijfhuizen

Opgesteld door: Arie Vijfhuizen

Gecontroleerd door: Bert Strijker

Datum/Initialen: 20122016

Goedgekeurd door: Joost Sanders

Datum/Initialen:

Classificatie

Persoonlijk



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The quality management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001.

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Scope	3
1.3	Leeswijzer	4
2	Inpassingsschetsen varianten A t/m E	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Principe tankstation	6
2.3	Schetsontwerpen	7
3	Kosten opheffing	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Indicatieve schadeloosstelling bij bedrijfsbeëindiging.	8
4	Totaal overzicht verplaatsen	9
4.1	Kosten	9
4.2	Trade off	9
5	Vergunningen.	10
6	Aandachtspunten / risico's	10

Bijlage I, SO tankstations Maarsbergen

Bijlage II, Vergunningen

Bijlage III, Saneringskosten

Bijlage IV, Kostenramingen infra-aanpassingen

Bijlagen separaat geleverd.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Provincie Utrecht heeft Royal HaskoningDHV opdracht gegeven voor het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar de diverse mogelijkheden/oplossingen voor het uitkopen/verplaatsen van de 2 tankstations te Maarsbergen. Het betreft de tankstations Shell en Tinq, zie afbeelding 1.1.



Afbeelding 1.1: bestaande tankstations

Eind 2015 zijn, op verzoek van de Provincie Utrecht, door Terra Incognita een aantal mogelijkheden onderzocht om de tankstations te verplaatsen naar een andere locatie. Dit is in een workshop met diverse stakeholders uitgevoerd, waarbij 8 potentiële locaties zijn beoordeeld. Drie daarvan zijn als meest kansrijk aangemerkt. Daarnaast zijn nog een 2-tal alternatieve locaties toegevoegd en nader beschouwd.

Het integrale onderzoek bestaat uit 3 onderdelen.

- 1 Onderzoek van schadeloosstellingen bij of bedrijfsbeëindiging (liquidatie) of verplaatsing (reconstructie) van de tankstations. Dit onderzoek is uitgevoerd door het specialistische bureau BZO Tankstations;
- 2 Onderzoek (schetsontwerpen) naar inpassing van mogelijke alternatieve locaties voor de tankstations;
- 3 Integraal opgave van voor - en nadelen van de diverse oplossingen, incl. totale kostenindicatie van de verschillende oplossingen.

1.2 Scope

De te onderzoeken locaties betreffen een 5-tal gebieden, waarvan 4 stuks langs de N226 liggen (variant A t/m D) en de vijfde ter plaatse van de carpoolplaats langs de A-12 ligt (Engweg, variant E). A, B en C, zijn de 3 meest kansrijke locaties uit het onderzoek van Terra Incognita. Locaties D en E zijn in overleg met de Provincie toegevoegd.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de schetsontwerpen van de diverse mogelijke locaties toegelicht, in Hoofdstuk 3 is het onderzoek van BZO met betrekking tot kosten van schadeloosstelling bij opheffing samengevat, waarna in Hoofdstuk 4 de voor- en nadelen van verplaatsen van de tankstations, incl. kostenindicatie zijn aangegeven. In Hoofdstuk 5 is een overzicht van vergunningen weergegeven. In hoofdstuk 6 wordt tenslotte een aantal risico's en aandachtspunten meegegeven.

2 Inpassingsschetsen varianten A t/m E

2.1 Inleiding

De te onderzoeken locaties/varianten zijn weergegeven in onderstaande afbeelding 2.1.

Van noord naar zuid betreft het:

Locatie A = ten noorden van de Griftdijk (twee tankstations);

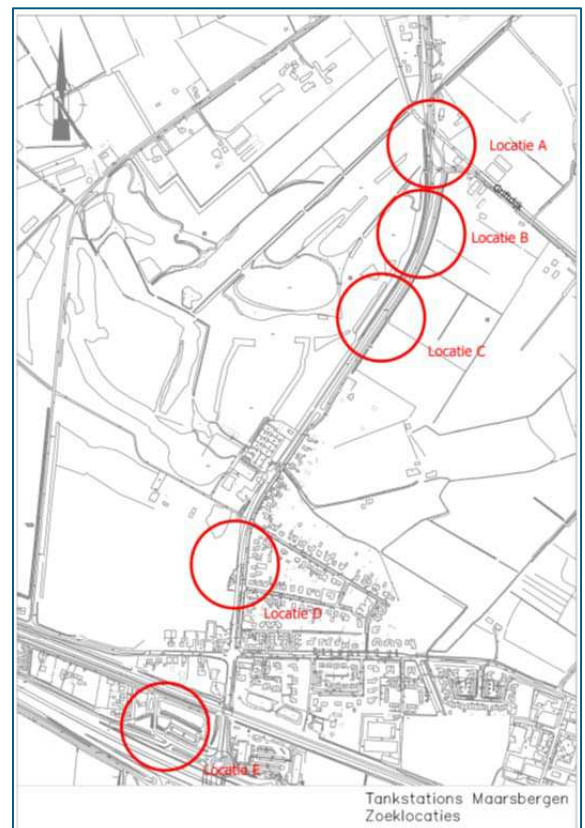
Locatie B = ten zuiden van de Griftdijk / Bocht N226 (twee tankstations);

Locatie C = t.p.v. Veendepot (twee tankstations);

Locatie D = Bestaande locatie Maarsbergen (hierbij blijft één tankstation bestaan (Shell));

Locatie E = Engweg/A12, waarbij gekeken is naar de inpassing van één groter tankstation.

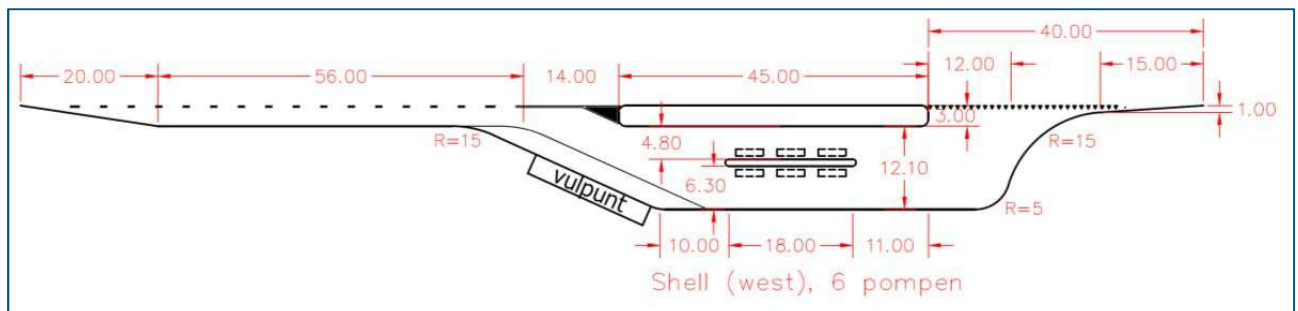
In bijlage I zijn de schetsen van de mogelijke oplossingen opgenomen.



Afbeelding 2.1: te onderzoeken locatie tankstations

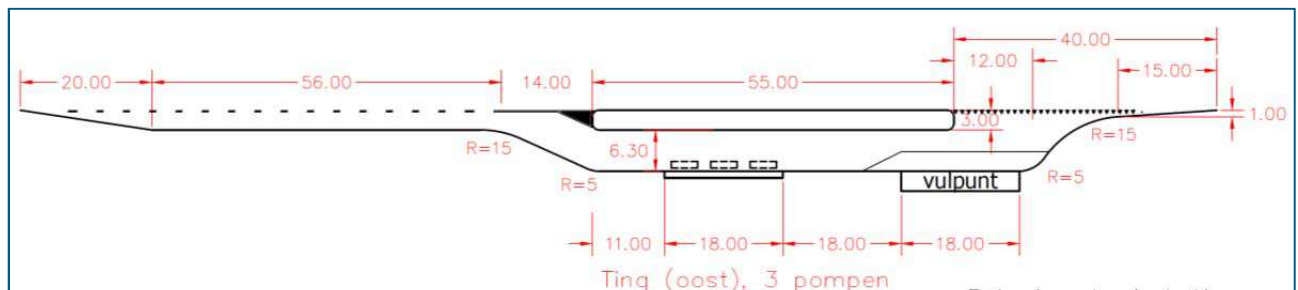
2.2 Principe tankstation

Voor de inpassing van de tankstations op de diverse locaties is uitgegaan van de configuratie, zoals deze in de bestaande situatie nu is. Voor Shell bestaat het huidige tankstation op dit moment uit vier pompen. Er is een vergunning verleend voor uitbreiding naar zes pompen. Zes pompen is dan ook als uitgangspunt gehanteerd, zie afbeelding 2.2



Afbeelding 2.2: Configuratie tankstation Shell

Het tankstation van Tinq bestaat in de huidige situatie uit drie pompen achter elkaar, zie afbeelding 2.3



Afbeelding 2.3: Configuratie tankstation Tinq

Bij Tinq ligt het vulpunt nu direct langs de N226 en dat is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet gewenst. Daarom is dat in de configuratie van Tinq aangepast.

2.3 Schetsontwerpen

In bijlage I zijn de schetsen van de varianten A t/m E opgenomen.

Locatie A = Ten noorden van de Griftdijk (twee tankstations):

Op deze locatie zijn een viertal varianten geschetst, waarbij de inpassing nabij het kruispunt met verkeerslichten moeilijk inpasbaar is. Vooral aan de oostzijde van de N226 is de ruimte te beperkt om een goede en veilige verkeerskundige inpassing mogelijk te maken. Verkeerskundig zijn deze varianten in combinatie met de VRI ongewenst.

Locatie B = Ten zuiden van de Griftdijk / Bocht N226 (twee tankstations):

Op locatie B is het ten zuiden van de Griftdijk aan de oostzijde verkeerskundig ongewenst om een tankstation aan te leggen vanwege de combinatie met een rechtsaffer richting de Griftdijk. Aan de westzijde is een tankstation verkeerskundig wel mogelijk. Iets zuidelijker in de bocht van de N226 is aan twee zijden eenvoudig een tankstation in te passen. Verkeerskundig is een goede bereikbaarheid te waarborgen, alleen aan de oostzijde komt direct na het invoegen al de rechtsaffer richting de Griftdijk en dat kan voor onduidelijkheid en verkeersonveiligheid zorgen.

Locatie C = t.p.v. veendepot (twee tankstations):

Op locatie C is, nog overzichtelijker als bij locatie B, aan twee zijden eenvoudig een tankstation in te passen. Verkeerskundig is een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen.

Locatie D = Bestaande locatie Maarsbergen (één tankstation (Shell)):

Locatie D betreft de huidige situatie met handhaving van het Shell-station en het vervallen van het Tinq-station.

Bij handhaving van alleen Shell, is ten behoeve van een veilige verkeersafwikkeling, waarbij verkeer vanuit het zuiden wil tanken, een linksaffer vereist. Dit betekent dat daar waar nu het tankstation Tinq ligt, straks dan de rechtdoorstrook van de N226 komt te liggen, ofwel de rijstrook van de N226 richting Woudenberg komt dicht bij de bebouwing aan de oostzijde te liggen. Qua inpasbaarheid (noodzakelijke lengte linksaffer versus verkeersveiligheid) is de beschikbare ruimte krap.

Locatie E = Engweg/A12 (één tankstation (Shell)):

Ter plaatse van locatie E is rekening gehouden met acht in plaats van zes pompen. De beschikbare ruimte op deze locatie in combinatie met de carpoolplaats is zodanig dat de inpasbaarheid verkeerskundig goed en verkeersveilig kan worden gerealiseerd.

3 Kosten opheffing

3.1 Inleiding

Door BZO is een studie uitgevoerd naar de mogelijke schadeloosstelling als gevolg van verplaatsing/opheffing van de tankstations te Maarsbergen.

In rapportage van BZO, met kenmerk bzo.rap.016.0902.4, d.d. 19 december 2016 is de economische haalbaarheid van de verschillende alternatieve locaties voor verplaatsing onderzocht, en zijn de financiële implicaties van volledige en gedeeltelijke uitkoop of verplaatsing van de varianten onderzocht.

Uiteindelijk zijn door BZO globaal en indicatief de kosten bepaald. Hierbij is geen rekening gehouden met kosten, zoals:

- saneringskosten en eventuele aanpassingen aan de infrastructuur bestaande tankstations;
- grondverwerving, bouwrijp maken, aanpassingen infrastructuur, etc. bij de alternatieve locaties.

3.2 Indicatieve schadeloosstelling bij bedrijfsbeëindiging.

De kosten voor bedrijfsbeëindiging staan vermeld in tabel 3.1.

Object	Kosten (indicatief) x € 1000	Opmerking
--------	------------------------------	-----------

Totale indicatie kosten:	2.800 - 3.600	
---------------------------------	----------------------	--

Tabel 3.1: Indicatieve kosten schadeloosstelling bij bedrijfsbeëindiging

4 Totaal overzicht verplaatsen

4.1 Kosten

De kosten van het verplaatsen van de tankstations heeft een aantal kostencomponenten:

1. Schadeloosstelling, incl. sloop - en nieuwbouwkosten benzinemaatschappij(en), kosten conform rapportage BZO
2. Sanering oude locaties, zie bijlage III;
3. Aanleg infrastructuur nieuwe locatie, zie bijlage IV;
4. Overige kosten opdrachtgever, geschat op ca. 350k (incl. grondaankoop/onteigening).

In onderstaande tabel zijn de kosten (investeringskosten, excl. BTW) weergegeven.

Kosten zijn excl. BTW. De ingeschatte bandbreedte van de raming is ca. 30%.

Variant	Locatie	Schadeloosstelling Verplaatsen (% mio)	Saneringskosten bestaande locatie	Aanleg Infra	Overige Kosten OG	Totale kosten (excl. onteigeningskosten gronden/vastgoed)	Opmerking
A	Griftdijk	1,5 - 1,9	0,1 - 1,0	0,6 - 0,7	0,35	2,55 - 3,95	
B	Bocht N226	1,5 - 1,9	0,1 - 1,0	1,1 - 1,2	0,35	3,05 - 4,45	
C	Veendepot	1,5 - 1,9	0,1 - 1,0	1,1	0,35	3,05 - 4,35	
D	Bestaand	1,0	0,1 - 1,0	0,5 - 0,9	0,35	1,95 - 3,25	
E	Engweg	1,0	0,1 - 1,0	0,9	0,35	2,35 - 3,25	

Tabel 4.1: kostenoverzicht verplaatsen tankstations

4.2 Trade off

In onderstaande tabel is een overzicht van de 5 locaties weergegeven, waarin elke locatie op een aantal aspecten onderling is beoordeeld/gewogen.

Variant	Locatie	Kosten	Verkoop/omzet verwachting	Verkeers kundig	Ontwerptech nisch	Landschap	Opmerking
A	Griftdijk	-	-	--	--	+	Niet inpasbaar
B	Bocht N226	-	-	0	0	-	Oostzijde niet inpasbaar
C	Veendepot	-	-	++	+	-	Goed inpasbaar
D	Bestaand	+	+	-	0	0	Meer overlast bewoners N226 en moeilijk inpasbaar
E	Engweg	+	++	++	++	+	Goed inpasbaar

Tabel 4.2: trade off

5 Vergunningen.

In bijlage II zijn in tabelvorm de met het verplaatsen van de tankstations gemoeide vergunningen weergegeven.

Een aantal vergunningen hebben een doorlooptijd van 26 weken.

6 Aandachtspunten / risico's

In deze studie is alleen het technische (verkeerkundige) ontwerp onderzocht. Overige aspecten, zoals geluid, milieu, fijnstof, ecologie, kabels & leidingen en overige conditioneringsaspecten, etc. dienen bij een eventueel vervolg nog nader beschouwd/onderzocht te worden, en zijn dan ook niet verder opgenomen in de kostenraming.

Aandachtspunten / Risico's:

- afhankelijkheid aanleg tankstations. Aanvraag vergunningen 1 jaar, bouw nieuwe locaties 1 jaar, sanering gronden bestaande tankstations 1 jaar. Dit betekent dat bij aanleg van variant onderdoorgang, waarbij de noordelijke rotonde ter plaatse van de Shell-locatie gesitueerd is, rekening moet worden gehouden met genoemde extra voorbereidende doorlooptijden;
- aanleg VRI bij de Griftdijk dient plaats te vinden voor aanleg onderdoorgang spoor, maar wel eventueel in combinatie met verplaatsing tankstations;
- indien toch voor locatie A wordt gekozen dient vooral aan de oostzijde, maar ook aan de westzijde rekening te moeten worden gehouden met grondaankoop en wellicht langdurige procedures. Daarnaast is het kunstwerk over de Grift en het daar aanwezig transportbedrijf ook een risico in de haalbaarheid;
- indien voor locatie D wordt gekozen dient de N226 te worden omgelegd in oostelijke richting over het huidige Tinq-station heen. Op deze manier wordt er ruimte gecreëerd voor een linksaffer naar het Shell-tankstation aan de westzijde. De haalbaarheid van het verleggen van de N226 is een risico (meer overlast voor huidige bewoners aldaar);
- indien voor locatie E wordt gekozen is dit goed inpasbaar in combinatie met de carpoolplaats aldaar. De bewoners van de Engweg vormen hierin een groot aandachtspunt voor wat betreft haalbaarheid.