

Behandelingsvoorstel voor de commissie IME

Onderwerp : Stand van zaken gesplitste aansluiting Driebergen/Zeist

Cie-datum : 4 maart 2004

Cie-nummer: 2004IME11

Procedure : in GS (na Cie. Vergadering) op: -
eerdere behandeling in cie: ja
in PS: nee

inspraak: nee
op: 18sept 2003
op: -

Behandelend ambtenaar: L.J.Scheffe
Portefeuillehouder: G.Mik

toestel: 3471

Inleiding

Bij de behandeling van het onderwerp “gesplitste aansluiting Driebergen/Zeist“ in uw Commissie IME is gevraagd om regelmatig geïnformeerd te worden over de ontwikkelingen ter zake. Ter voldoening aan dit verzoek is in deze notitie de huidige stand van zaken beschreven. Deze stand van zaken sluit aan bij de informatie die in uw vergadering van 18 september 2003 is aangeleverd. Ter wille van de leesbaarheid is nog even een korte probleemschets opgenomen

Probleemschets

De regionale partijen Driebergen, Zeist, BRU en Provincie Utrecht hebben bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat gepleit voor een gesplitste aansluiting van Driebergen/Zeist op rijksweg A12. Op deze wijze wil de regio de N225 ontlasten van een verwachte verkeersomvang die verbreding van de Hoofdstraat in Driebergen nodig zal maken. Een ontwikkeling die vooral vanuit cultuurhistorisch oogpunt dient te worden voorkomen.

De gesplitste aansluiting op A12 is echter in strijd met de geplande rijkswegverbreding in het kader van de Spoedwet. Voormalig minister de Boer heeft alleen met een gesplitste aansluiting willen instemmen als de regio de meerkosten voor haar rekening zou nemen. Op basis daarvan zou hij bereid zijn om met de regio te overleggen over verdere inpassing. Zoals bekend hebben alle regionale partijen vóór de zomer 2003 besloten de geraamde meerkosten voor hun gezamenlijke rekening te nemen.

Ook is de regio voorstander van een ongelijkvloerse spoor kruising bij het station Driebergen/Zeist met de N225. Vanwege de bereikbaarheid van het station heeft de regio een sterke voorkeur voor een verhoogde ligging van het spoor. Er is sprake van een inhoudelijke relatie tussen de spoor kruising en de gesplitste aansluiting.

Het rijk heeft destijds in het kader van de HSL-oost besloten dat de spoorwegovergangen in Zeist/Driebergen ongelijkvloers zullen worden uitgevoerd. Echter de regionale wens ten aanzien van een dergelijke ongelijkvloerse spoor kruising wijkt af van de voorkeur van het ministerie. Het ministerie heeft een voorkeur voor een spoor kruising op maaiveld omdat deze oplossing het minst duur zou zijn.

Ontwikkelingen vanaf 18 september (laatste informatie aan Cie IME).

Op 29 oktober 2003 hebben de regionale besturen in een gemeenschappelijke brief aan minister Peijs gevraagd om een onderhoud. Aanleiding hiertoe was de brief van 5 aug waarin namens minister Peijs werd aangegeven dat er voor het ministerie “*geen zwaarwegende argumenten zijn om te kiezen voor de gesplitste aansluiting*” In een regionaal bestuurlijk overleg stelden de bestuurders vast dat de argumenten in deze brief aanvechtbaar zijn.

Op 18 november vond het gevraagde bestuurlijke overleg plaats in het kader van het MIT. In haar rapportage aan de Tweede Kamer over dit MIT-overleg is inzake de gesplitste aansluiting het volgende opgenomen:

“De regio wenst in afwijking van het ZSM-I project een gesplitste aansluiting. Daartoe is afgesproken dat de procedurele mogelijkheden bekeken zullen worden. Daarbij wordt ook de landsadvocaat betrokken. Indien het juridisch mogelijk is, kan onder vervulling van de volgende voorwaarden een gesplitste aansluiting worden gerealiseerd

- *de regio verkrijgt draagvlak voor de gesplitste aansluiting van VROM, LNV en maatschappelijke organisaties die nu tegen zijn;*
- *alle extra kosten van de gesplitste aansluiting zijn voor rekening van de regio zoals extra geluidsmaatregelen en planschade;*

- *het alternatief van de regio mag niet tot vertraging leiden voor de aanpak van de A12 zoals nu beoogd is met de Spoedwet. De regio dient over een onherroepelijk vrijstellingsbesluit te beschikken op het moment dat het Wegaanpassingsbesluit (WAB) voor dit deel klaar is. Dat is naar verwachting medio 2004”.*

Over de ongelijkvloerse kruising bij Driebergen is in diezelfde rapportage aan de Tweede Kamer het volgende opgenomen:

- *“ De ongelijkvloerse kruisingen maken onderdeel uit van de HSL-Oost. De aanpak van deze kruisingen zit nog in het MIT maar zijn opgeschoven naar de periode 2009-2014. Een eerdere aanpak is niet mogelijk;*
- *De ongelijkvloerse kruising bij Driebergen betekent dat de weg onder het spoor door gaat. Dit staat ook in het kabinetsstandpunt over de HSL-Oost en is bekend bij de regio en de Tweede Kamer. De door de regio gewenste verhoogde ligging van het spoor zou een mogelijkheid zijn als de regio daar de middelen toe verstrekt en de meerwaarde van de verhoogde ligging kan aangeven.”*

De regio heeft zich naar aanleiding van het standpunt van de minister intensief bezig gehouden met het onderzoek naar de mogelijkheden om, voor wat betreft de gesplitste aansluiting, aan bovengenoemde voorwaarden te voldoen. Het voorlopige resultaat van de verkenning is als volgt:

1. Juridisch: Uit overleg met de landsadvocaat blijkt dat een inpassing van de gesplitste aansluiting in de Spoedwet **strikt juridisch** gezien mogelijk is;
2. Draagvlak: Onderkend wordt dat de gesplitste aansluiting niet door iedereen zal worden onderschreven. LNV en VROM zijn daarbij belangrijke partijen. Gedeputeerde Mik zal initiatief nemen voor overleg met beide genoemde ministeries met het doel het gewenste draagvlak te verwerven. De gemeenten zoeken draagvlak bij de maatschappelijke organisaties;
3. Financiën: De regio houdt vast aan het bedrag van € 25 mio dat eerder door toenmalig minister de Boer is genoemd. Overigens zijn naar de mening van de regio in dit bedrag weldegelijk ook de, in de brief van 5 augustus genoemde, kostenelementen planschade compensatie, kabels en leidingen opgenomen;
4. Geen vertraging Spoedwet: Deze voorwaarde is geformuleerd als *“een onherroepelijk vrijstellingsbesluit op het moment dat het WAB voor dit deel klaar is; naar verwachting medio 2004”*. Gelet echter op de wettelijke inspraak- en beroepsmogelijkheden en bijbehorende termijnen bij een ontwerp bestemmingsplan is deze voorwaarde feitelijk niet haalbaar. Deze termijnen zullen nog verder toenemen wanneer behandeling tot de Raad van State nodig is (dit geldt ook voor een art. 19 WRO-procedure). Formeel is pas ná behandeling in de RvS sprake van een onherroepelijk (vrijstellings)besluit.

Na overleg met Rijkswaterstaat en de landsadvocaat stelt de regio een procedure voor op basis van art. 6a WRO. Deze procedure verplicht gemeenten om bij de voorbereiding van structuur-en bestemmingsplannen toepassing te geven aan de gemeentelijke inspraakverordening. Dit betekent dat de gemeente Driebergen nu een bestemmingsplan opstelt en dat direct in de inspraak brengt. Deze procedure die medio 2004 kan zijn afgerond, geeft inzicht in het draagvlak voor de gesplitste aansluiting. Op basis van het resultaat van deze procedure zou de minister kunnen besluiten om bij het WAB de gesplitste aansluiting op te nemen in de Spoedwet.

Op 23 jan 2004 zijn de voorlopige bevindingen van de regio in een bestuurlijk overleg doorgesproken met de HID van RWS- Utrecht. De HID heeft daarbij de voorwaarden van minister Peijs herhaald. Het rijk heeft nog niet met de door de regio voorgestelde procedure ingestemd.

Wat betreft de spoorwegkruising zijn er inmiddels signalen dat de voorkeursvarianten van de regio enerzijds en van het ministerie anderzijds elkaar financieel niet veel ontlopen. Bij het ministerie zal er op worden aangedrongen dat Pro Rail de opdracht krijgt om de diverse varianten nog eens door te rekenen.

Vervolg inleiding op pagina 2 nee

Wordt geagendeerd:

- X ter kennisneming, het stuk wordt niet besproken.