



Datum : 30 juni 2003
Dienst/sector : WVV
Registratienummer :

Nummer PS : PS2003WVV01
Commissie : WVV
Portefeuillehouder : G. Mik

Titel : Participatie in meerkosten gesplitste aansluiting Driebergen en Zeist op rijksweg A12

Inhoudsopgave

Ontwerpbesluit	pag. 3
Toelichting	pag. 5
Bijlage(n):	3

Inleiding

In de commissievergadering IME van 12 juni 2003 is het onderwerp "Participatie in meerkosten gesplitste aansluiting Driebergen en Zeist" besproken. De commissie heeft te kennen gegeven dit stuk te willen agenderen voor de PS-vergadering van 30 juni.

Tijdens de bijeenkomst zijn vragen gesteld over de volgende punten:

1. Is er een noodzaak van de gesplitste aansluiting? Is ook gekeken naar de optie om de infrastructuur niet uit te breiden, bijvoorbeeld door stimuleren van openbaar vervoer/bus?
2. Wat vinden natuurorganisaties van gesplitste aansluiting (n.a.v. ingekomen stuk vergadering)?
3. Wat is de relatie met het spoor?
4. Dekking van de provinciale bijdrage van € 6 mil.

Besluit

Besluit van 3 juni 2003 tot participatie in de meerkosten van de realisering van een gesplitste aansluiting van Driebergen en Zeist op de rijksweg A12,

Provinciale staten van Utrecht;

Op het voorstel van gedeputeerde staten van 3 juni 2003, dienst/sectorWVV/VBV, nummer 2003WVV000856i;

Gelezen het behandelingsvoorstel voor de commissie IME van 12 juni, nummer 2003IME05;

Overwegende dat:

- de minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven de gesplitste aansluiting in overweging te willen nemen mits de meerkosten daarvan volledig door de regionale partijen voor hun rekening zullen worden genomen

Gelet op:

- de afspraak met de regionale partners om ieder van de partijen op basis van de 4x25%-verdeling een uitspraak in eigen kring te bevorderen;

-

Besluiten:

- ❶ In te stemmen met de lijn van GS om antwoord te geven op de vraag van de minister van Verkeer en Waterstaat naar de door de regionale partijen te dekken meerkosten voor een gesplitste aansluiting Driebergen en Zeist op de A12
- ❶ In te stemmen met het in principe dekken van de provinciale bijdrage van maximaal €6 miljoen uit de middelen die beschikbaar komen voor het project "Stichtse Lustwarande" en voor de uitvoering van het SMPU.
- ❶ Gedeputeerde Staten uit te nodigen te zijner tijd een uitgewerkt plan aan de provinciale staten voor te leggen waarin het voorstel voor de dekking van de meerkosten wordt uitgewerkt.

voorzitter,

secretaris,

Aan Provinciale Staten,

Beoogd effect

Een gezamenlijke optreden van de betrokken regionale partijen in de richting van het rijk zal betekenen dat de gewenste optie m.b.t. de aansluitingssituatie dichterbij wordt gebracht.

Argumenten

Ad 1 Noodzaak gesplitste aansluiting

Tijdens het proces zijn verschillende verkeersonderzoeken en verkeersmodellen uitgevoerd in opdracht van de gemeenten (in eerste instantie gezamenlijk met RWS) naar de situatie van het verkeer in 2010 en 2015 op het onderliggend wegennet.

De onderzoeken zijn gedaan door Grontmij (De Bilt).

De uitgangspunten zijn samen met RWS directie Utrecht vastgesteld. Verschillende scenario's zijn onderzocht. In de laatste berekeningen is uitgegaan van ongelijkvloerse kruisingen bij station Driebergen-Zeist (nog te realiseren, onduidelijk wanneer), geen enkele ruimtelijke ontwikkeling in het stationsgebied en geen toename van P&R bij het station (bevrozing huidige situatie).

De onderzoeken wijzen uit dat rond 2010 tot 2015 uitbreiding van het onderliggende wegennet noodzakelijk is.

De uitbreiding van het onderliggend wegennet kan op twee manieren:

1. verbreding van de Hoofdstraat over circa 3 km (bij enkele aansluiting);
2. de gesplitste aansluiting (voorkeur van regionale partijen).

Waarom nu beslissen?

De tendens is duidelijk; ook bij de louter autonome ontwikkelingen voldoet de huidige capaciteit op den duur niet. De verbreding van de A12 biedt nu de gelegenheid voor een toekomstvaste oplossing voor het gebied te kiezen, de gesplitste aansluiting. De gesplitste aansluiting heeft directe invloed op het ontwerp van de A12: de hoogteligging, de afritten en opritten zijn anders dan bij de enkele aansluiting.

Als deze gelegenheid nu niet wordt gebruikt, zal een enkele aansluiting worden gerealiseerd. Dan is een goede oplossing voor alle verkeerssoorten met behoud van de waarden in het gebied niet meer mogelijk.

De laatste onderzoeken over verkeer zijn bijgevoegd (Grontmij, januari 2003).

Stimuleren openbaar vervoer in plaats van uitbreiden?

Hierbij zijn de volgende punten van belang.

- De huidige verkeersmodaliteit van het stationsgebied: 1/3 auto, 1/3 bus, 1/3 fiets, hetgeen reeds een (relatief) hoog OV-aandeel betekent.
- Station Driebergen-Zeist is excentrisch gelegen, hierdoor is voortransport met auto een logische mogelijkheid.
- Eén van de uitgangspunten van het doorlopen traject is om het openbaar vervoer te stimuleren. De gesplitste aansluiting zorgt op twee manieren voor een stimulans:
 - De bus kan bij de gesplitste aansluiting een snelle, maar vooral betrouwbare dienst leveren.
 - Een goede bereikbaarheid van het stationsgebied voor alle vervoerssoorten komt het station Driebergen-Zeist ten goede.

Het is dus niet zo dat door het stimuleren van het openbaar vervoer uitbreiding van de wegecapaciteit niet meer nodig is. Eerder het omgekeerde: om het openbaar vervoer te stimuleren is juist uitbreiding van het lokale wegennet noodzakelijk.

Ad 2 Opinie natuurorganisaties

In het doorlopen traject is veelvuldig overlegd met belangenorganisaties, ook door middel van een klankbordgroep waarin lokale natuurorganisaties zijn vertegenwoordigd.

De lokale natuurorganisaties en Stichting Utrechts Landschap zijn geen voorstander van de gesplitste aansluiting, maar ook geen voorstander van de verbreding van de Hoofdstraat. De natuurorganisaties zijn van mening dat een uitbreiding van het lokale wegennet niet nodig is. Verkeersonderzoeken wijzen echter anders uit.

De scepis bij natuurorganisaties kan te maken hebben met het idee dat als er een goede bereikbaarheid is, er een enorme uitbreiding zal zijn van werken en wonen in dit gebied en Driebergen en Zeist aan elkaar gaan groeien.

De gemeenten hebben in de integrale visie op het stationsgebied een intensivering van het stationsgebied binnen huidige rode contouren voorgenomen, met een uitbreiding van P&R, fietsenstallingen en een verbetering van de bereikbaarheid voor bussen. Hierover moet echter nog op alle vlakken besluitvorming plaatsvinden.

Bij het plan voor de gesplitste aansluiting hoort een uitgebreid pakket aan ecologische maatregelen om het verlies van natuur te compenseren. In de plannen is hiervoor € 5,1 mil. opgenomen. Daarnaast is het ontwerp zodanig dat het optimaal oversteekbaar is (groene tussenbermen).

In de brief staat ook aangegeven dat de P&R uitgegaan zal worden van 800 tot 1000 voertuigen (huidig aantal: circa 500).

Zie ook brief van provincie aan natuurorganisaties van 19 februari 2003 (kenmerk: 2003wvv00029li).

Ad 3. Relatie met het spoor

Er zijn veel relaties tussen de A12 en het spoor. Van het eerste moment zijn de voorgenomen aanpassingen aan het spoor en A12 samen en integraal behandeld door provincie, BBG en gemeenten.

Ter plaatse van Driebergen en Zeist is de relatie tussen spoor en snelweg groot: verkeerskundig en in keuze voor een alternatief.

Verkeerskundig

De huidige congestie op de N225 en soms zelfs de A12 komt voor een groot deel door het spoor. In de spits (bij mooi weer) zijn de spoorbomen bijna de helft van de tijd gesloten.

In het kabinetsstandpunt (15 juni 2001) over spoor en A12 is aangegeven dat de kruisingen bij station Driebergen-Zeist ongelijkvloers zullen worden gemaakt (in de periode 2006-2010).

Laatste ontwikkelingen aan Rijkszijde zijn dat de structurele aanpassingen aan het spoor steeds meer naar achteren worden geschoven. De A12 aanpassingen gaan wel op korte termijn plaatsvinden. Dit heeft te maken met beschikbare budgetten en prioriteiten bij het Rijk.

Hierdoor is het onzeker tot onwaarschijnlijk dat de ongelijkvloerse kruisingen in 2010 zijn gerealiseerd. RWS gaat in zijn berekeningen voor de A12, waarbij gekozen is voor een horizon van 2010, uit van ongelijkvloerse kruisingen.

Bij gelijkvloerse kruisingen loopt ook in 2010 de N225 vast en dat heeft ook congestiegevolgen voor de verbrede A12.

Alternatief

De gemeenten hebben een voorkeur uitgesproken voor een verhoogde ligging van het spoor bij ongelijkvloerse kruisingen.

Het spoor op maaiveld in combinatie met tunnelbakken voor autoverkeer leidt tot een lastige ontsluiting van het stationsgebied en aantasting van de Stichtse Lustwarande.

Omleggen van de Odijkerweg, ten Westen van de huidige bebouwingscontour (door EHS-gebied) is dan noodzakelijk.

Ook bij het uitspreken van een voorkeursvariant voor de kruisingen bij het spoor zijn nadrukkelijk de cultuurhistorische, ecologische en functionaliteit van het station en de OV-knoop meegenomen.

Ad 4. Dekking van de provinciale bijdrage van € 6 mil.

Dekking van de provinciale bijdrage in de meerkosten, zijnde maximaal € 6 mil. kan worden gevonden uit het Agenda 2010-project "Stichtse Lustwarande" en uit de t.b.v. de realisering van het SMPU beschikbaar te stellen middelen. In het projectplan van "Stichtse Lustwarande" is de financiële participatie in de meerkosten van de gesplitste aansluiting als deelproject opgenomen, met een gelabeld bedrag van € 3,5 mil. De gesplitste aansluiting is ook opgenomen in het richtprogramma van het SMPU, met daaraan een bedrag gekoppeld van € 4 mil.

Voorgesteld wordt om, voor de dekking van de provinciale bijdrage in principe uit te gaan van een verdeling uit het project "Stichtse Lustwarande" en het SMPU. Een definitieve kostenverdeling en de dekking ervan zullen te zijner tijd worden gemaakt aan de hand van een concreet uitwerkingsplan.

Beide programma's zijn nog niet definitief vastgesteld. Door deze programma's aan te wijzen voor dekking van de meerkosten van de gesplitste aansluiting, kunnen de bedragen te zijner tijd als prioriteit worden opgevoerd voor de uitvoering van deze programma's.

Communicatie

Het GS-besluit zal aan de overige partners worden bekend gemaakt. Voorts zullen gezamenlijk voorbereidingen worden getroffen voor het eventuele overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat.

Bijlagen

1. Brief van de Provincie Utrecht aan de lokale natuur- en milieuorganisaties omgeving Driebergen-Zeist
2. Simulatie aansluitingsvarianten A12-Driebergen/Zeist, Verkeersafwikkeling op de Hoofdstraat opgesteld door Grontmij i.o.v. gem. Driebergen en Zeist (jan.2003)
3. Sheets t.b.v presentatie in de cie IME van 12 juni

Ter inzage op het secretariaat VBV, kr. J4.41:

- De tracés van de HSL-Oost en de A12 in ecologisch perspectief, de gevolgen van de diverse planvarianten voor de natuurwaarden in de gemeenten Driebergen en Zeist (maart 2002)
- Aansluitingsvarianten A12 – inpassing van infrastructuur in een beschermd stadlandschap, gemeenten Driebergen en Zeist (juni 2002)

Gedeputeerde staten,

voorzitter, Mr B. Staal

secretaris, Drs. H.H. Sietsma