

Behandelingsvoorstel voor de commissie IME

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

Cie-datum : 12 juni 2003

Cie-nummer: 2003IME05

Procedure: in GS (na Cie. Vergadering) op n.v.t.	inspraak:nee
eerdere behandeling in cie: nee	op: n.v.t.
in PS: nee	op: n.v.t.

Behandelend ambtenaar: Frans Wessels
Portefeuillehouder: G. Mik

toestel: 3970 b.g.g. 3410

Inleiding

De capaciteit van rijksweg A12 ten oosten van Utrecht zal worden vergroot. Voor het traject Lunetten-Driebergen zal dat gaan in de vorm van fysieke verbreding. Voor het traject oostelijk van Driebergen (tot Maarsbergen) zal voorlopig worden volstaan met benuttingsmaatregelen (plusstroken). De verschillende aansluitingen zullen eveneens worden aangepast. De plannen zijn een direct gevolg van de Tracé/MERstudies die in het kader van het project HSL-Oost/A12 zijn uitgevoerd en de besluiten die daarop op rijksniveau zijn genomen. Inmiddels is de Tracé/MER-procedure stopgezet. Het A12-traject Lunetten-Maarsbergen is thans opgenomen in de lijst van projecten, waarvoor de Spoedwet wegverbreding van toepassing is.

In de loop van dit jaar wenst Rijkswaterstaat het plan en de procedure voor de uitvoering van de capaciteitsvergroting van de A12 gereed te hebben. Voor zover in dit kader relevant, gaat het daarbij om verbreding van de weg tussen Bunnik en Driebergen tot 2x3 rijstroken met plusstrook (thans 2x2), een afvlakking van de aanwezige bocht in de rijksweg en een aanpassing en verruiming van de aansluiting Driebergseweg/Hoofdstraat (N225) op de A12.

De twee betrokken gemeenten, Driebergen-Rijsenburg en Zeist, hebben voor wat betreft de aansluitingssituatie een alternatieve oplossing uitgewerkt. Dat is gedaan omdat het plan van Rijkswaterstaat niet toekomstvast wordt geoordeeld. Voor dat plan is immers als tijdshorizon het jaar 2010 aangehouden. Verkeersprognoses wijzen echter uit dat binnen enkele jaren na oplevering er weer stremmingen gaan ontstaan op het onderliggende wegennet (N225) en daardoor ook op de A12. Aan deze stremmingen kan uitsluitend het hoofd worden geboden wanneer de Driebergseweg/Hoofdstraat zowel ten noorden als ten zuiden van de A12 over een lengte van ca. 1.500 m. aanzienlijk wordt verbreed. Het betreft hier echter een belangrijk gedeelte van de Stichtse Lustwarande. De aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarden verzetten zich nadrukkelijk tegen een dergelijke verbreding.

Het alternatief van beide gemeenten gaat uit van een splitsing van de huidige aansluiting. Daarbij blijft de aansluiting richting en vanaf Arnhem op de huidige locatie liggen en wordt er ca. 300 m. westelijk daarvan een nieuwe halve aansluiting geprojecteerd voor het verkeer richting en vanaf Utrecht. Met deze oplossing wordt bereikt dat:

- een toekomstige zeer ongewenste verbreding van de Driebergseweg/Hoofdstraat wordt voorkomen;
- er een verkeerskundig goede oplossing ontstaat, waarbij het station (een cruciale Randstadspoorhalte en een belangrijk knooppunt ov-ov, auto-ov, en fiets-ov) blijvend goed bereikbaar is.

Wij en met ons het BRU hebben ons achter het gemeentelijk alternatief geschaard. Wij menen dat een toekomstige verbreding van de N225 op voorhand dient te worden uitgesloten, zowel gelet op de kwaliteiten van het gebied, als op de functie van het station. Wij hebben overigens aan onze steun aan het gemeentelijke alternatief de voorwaarde verbonden dat maximale inzet wordt betracht voor een goede landschappelijke inpassing van de nieuwe ontsluitingssituatie, waar een nieuwe verbinding tussen de Odijkerweg en de nieuwe halve aansluiting onderdeel van uitmaakt.

Vervolg inleiding op pagina 2 ja

Wordt geagendeerd:

Voor bespreking.:

In bijgevoegde brochure wordt uitvoerig ingegaan op de inhoud van de oplossing van de aansluitingsproblematiek door middel van de gesplitste aansluiting. Deze brochure is in februari j.l. aan de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden. Deze heeft vervolgens schriftelijk meegedeeld bereid te zijn de gesplitste aansluiting in overweging te nemen mits de meerkosten daarvan ten opzichte van de uitvoering van de huidige rijksplannen ter plaatste door de regionale partijen worden gedekt. In verband met de uitvoering van de Spoedwetprocedure wenst de minister op korte termijn hierover uitsluitsel.

De meerkosten belopen een bedrag van tussen € 20 mln. en € 25 mln., afhankelijk van te treffen inpassingsmaatregelen. Bestuurlijk is tussen de vier betrokken partijen, de twee gemeenten, BRU en provincie, afgesproken dat zal worden bevorderd dat een verdeling tot stand komt van 4x25%.

Wij hebben inmiddels besloten in de meerkosten te participeren en de daarover bestuurlijk gemaakte afspraak van 25% per partij als onderhandelingsresultaat te beschouwen. Aan onze bereidheid te participeren zullen wij de voorwaarden verbinden dat:

- in het definitieve planontwerp maximaal wordt ingezet op de landschappelijke inpassing, waarvoor concrete condities vanuit het project "Stichtse Lustwarande" zullen worden aangeduid;
- de provinciale bijdrage wordt gesteld op 25% van de meerkosten met een maximum van € 6 mln., waarbij wordt uitgesproken dat op geen enkele wijze overschrijding van dit gestelde maximum kan plaatsvinden.

In een op te stellen bestuursovereenkomst zullen de afspraken tussen de vier partijen nader moeten worden verduidelijkt. Daarbij zullen de genoemde voorwaarden voor de provincie uitgangspunt zijn.

Het project van de gesplitste aansluiting maakt onderdeel uit van het richtprogramma van het ontwerp-SMPU, waarvoor een bedrag is opgenomen van € 4 mln. Bovendien is met dit plan ook rekening gehouden in de projectbegroting voor het Agenda 2010-project "Stichtse Lustwarande". Nadere besluitvorming zal nog moeten plaatsvinden over de vraag op welke wijze de dekking van de provinciale bijdrage over de beide bronnen zal worden verdeeld.

Beoogd effect

Een gezamenlijk 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. Dat gezamenlijk optreden is inhoudelijk tot nu toe weliswaar duidelijk geweest, maar mist nog de noodzakelijke financiële concretisering om echt serieus te zijn.

Met de gesplitste aansluiting wordt voorkomen dat op termijn een noodzakelijke significante verbreding van de Hoofdstraat moet worden uitgevoerd

Argumenten

Het participeren in de meerkosten van de gesplitste aansluiting door de provincie is gerechtvaardigd, gelet op de provinciale belangen die er in het geding zijn.

- De regionale voorkeur betekent het voorkomen van een ernstige aantasting van landschappelijke en cultuurhistorische waarden in dit belangrijke onderdeel van de Stichtse Lustwarande. Het behoud en versterking van de kwaliteiten van dit gebied is een van de belangrijke speerpunten van het provinciaal beleid, hetgeen blijkt uit de opname van dit project in de Agenda 2010.
- Het station Driebergen-Zeist is nu reeds een knooppunt van openbaar vervoer. Het belang van dit knooppunt zal in de toekomst alleen maar toenemen. Het blijft een NS-Intercitystation en zal een belangrijke halteplaats zijn voor Randstadspoor. Het station is voorts een begin- en eindpunt van regionaal openbaar vervoer per bus. Het zal gaan functioneren als "Poort van de Heuvelrug". Een goede overstapkwaliteit en een goed functionerende "Poort" zal bevorderend werken op het gebruik van het OV en aldus op beperking van de automobiliteit in het Heuvelruggebied. Voorwaarde om een voldoende kwaliteit te halen is uiteraard een goede bereikbaarheid van dit station. Met een gesplitste aansluiting kan deze aanmerkelijk beter worden gegarandeerd.
- In het SMPU gaat uit van de netwerkbenadering. De A12 en aansluitingen maken deel uit van een netwerk dat zich verder uitstrekt dan de directe omgeving. Uiteraard betreft het ter plaatse BRU-gebied en is de N225 bij Driebergen-Zeist niet in beheer bij de provincie maar bij de twee gemeenten. Dit neemt niet weg dat het ook een provinciaal belang is dat hier voor een goede verkeerskundige oplossing wordt gekozen. Dat komt de kwaliteit van het netwerk ten goede.

Kantttekeningen:

Het dekken door de regionale partijen van de meerkosten betekent nog niet dat de gesplitste aansluiting zal worden uitgevoerd. Immers de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat heeft niet meer gezegd dan dat hij de financiële zekerheidsstelling noodzakelijk acht alvorens hij de regionale voorkeursvariant in verdere overweging neemt.

Daarbij doelt hij op het tijdsaspect en op nog een zelfstandige beoordeling van alle betrokken belangen, waaronder ook die van natuur- en landschappelijke en van cultuurhistorische aard.

Voor wat betreft het tijdsaspect is het volgende nog van belang. Recent is door het ministerie aangegeven dat jurisprudentie zich verzet tegen het parallel laten lopen van procedures op grond van Tracéwet en Spoedwet met procedures op andere wettelijke basis, zoals bijv. bestemmingsplanprocedures. Deze procedures dienen dus volgtijdelijk plaats te vinden. In het gegeven geval betekent dit dat het Spoedwet-project betrekking heeft op de aanpassing van de A12, incl. aansluitingen, doch dat voor de nieuw aan te leggen infrastructuur richting nieuwe aansluiting bestemmingsplanprocedures gevolgd dienen te worden. Zeker als deze procedures volgtijdelijk moeten plaatsvinden zal dit de uitvoering van het totale project vertragen, hetgeen voor de minister niet aanvaardbaar zal zijn. Er bestaat dan ook een reëel risico dat de gesplitste aansluiting om juridische en procedurele redenen niet tot uitvoering zal komen. Dit zou dus betekenen dat om formele redenen een door alle betrokken regionale overheden gewenste oplossing, die inmiddels ook in het ontwerp-streekplan is opgenomen, moet gaan wijken voor een oplossing die op de langere termijn onaanvaardbare consequenties heeft. Een keuze nu voor een aanpassing van de huidige aansluiting (cfm. huidige voorkeur RWS) is onomkeerbaar, d.w.z. dat een gesplitste aansluiting in een later stadium niet meer serieus in beeld kan worden gebracht.

Inmiddels hebben de regionale partners de Tweede Kamer en de minister op de gevolgen van de bedoelde jurisprudentie gewezen en gevraagd de ongewenste effecten daarvan weg te nemen. De minister is voorts gevraagd om een overleg over deze situatie, waarbij ook het financiële aanbod van de regionale partijen zal kunnen worden besproken. Op dat moment dient over de concrete financiële bijdrage van elk der partijen wel duidelijkheid te bestaan.

Financiën

De meerkosten van de gesplitste aansluiting worden geraamd op een bedrag van € 20 mln. a € 25 mln. Hierboven is reeds aangegeven dat wij hebben besloten de bijdrage te bepalen op 25% met een absoluut maximum van € 6 mln.

Dekking kan worden gevonden uit de middelen die beschikbaar komen voor de uitvoering van het richtprogramma van het SMPU en voor het Agenda 2010-project "Stichtse Lustwarande".

Realisatie

Zoals in de inleiding reeds is aangegeven zal een besluit van de vier partijen om voor 25% te participeren nader moeten worden uitgewerkt in een bestuursovereenkomst. Primair gaat het er nu om in de richting van de minister met voldoende hardheid te kunnen stellen dat de regionale partijen garanderen dat ze volledige meerkosten van de gesplitste aansluiting voor hun rekening zullen nemen.

Communicatie

Ons besluit zal na behandeling van dit onderwerp in uw commissie aan de overige partners worden bekend gemaakt. Voorts zullen gezamenlijk voorbereidingen worden getroffen voor het eventuele overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat.

Op verzoek van de voorzitter van uw commissie zal tijdens de commissievergadering het project van de gesplitste aansluiting inhoudelijk nog kort worden toegelicht. De korte presentatie zal worden verzorgd door de heer ir. P.J.M. Kuypers, adjunct-directeur van de dienst WVV.

Bijlagen

- Brochure "Regionale oplossing A12/knooppunt Driebergen-Zeist".