

Aan de leden van
Commissie Ruimte Groen en Water van Provinciale Staten Utrecht

Utrecht, 8 april 2010
Kenmerk: 17/2010/PB/209.4
Betreft: Inpassingsplan voor Rijsbruggerwegtracé

Geacht Statenlid,

De Natuur en Milieufederatie Utrecht informeerde provinciale staten al vaker over de diverse aspecten van het project SALTO en het Rijsbruggerwegtracé. Meestal richting de commissie MME. Dat de commissie RGW zich nu buigt over SALTO is ons inziens een juist vervolg. De lokale verkeerskundige winst is beperkt ten opzichte van het verlies aan landschaps- en natuurwaarden voor de regio en de provincie Utrecht. Het sterkste provinciale belang zien wij dan ook in het behoud van het landschap.

Landschap

Het landschap wordt aangetast door deze nieuwe weg. De weg loopt langs en door de Nieuwe Hollandse Waterlinie en het Rivierengebied. Deze gebieden kregen niet voor niets de status van nationale landschappen. De directe omgeving laat zien welke grote potentie het gebied heeft om de landschapskwaliteit verder te vergroten. Zwaarwegende argumenten om dit landschap te mogen doorkruisen ontbreken.

De nabije en groeiende verstedelijking vraagt juist om ontwikkeling van de (recreatieve) kwaliteit. Fort Vechten en bos Nieuw Wulven bieden daar alle kansen toe. Het Rijsbruggerwegtracé blokkeert die mogelijkheden. De bebouwing van polder Rijnenburg en de hoge recreatiedruk op Amelisweerd onderstrepen het belang van meer en betere recreatiemogelijkheden ten (zuid)oosten van Utrecht.

Nut en Noodzaak

Geen enkele van de onderzochte varianten heeft het vermogen alle problemen op te lossen. Het Houtense verkeersprobleem is ook niet op te lossen met de nieuwe weg. De NMU is van mening dat de oplossing gezocht moet worden in het verbeteren van de huidige ontsluitingen, aan de westzijde via de Utrechtseweg/Laaggravenseweg (N408/N409) en de oostzijde via Odijkse (N410/N229). Deze verbeteringen zouden gecombineerd moeten worden met alternatief vervoer zoals de fiets of openbaar vervoer en het verkeersluw maken van het gebied tussen Houten en de A12. Het probleemoplossend vermogen N408/N409 zelfstandig bleek bijna gelijk aan het Rijsbruggerwegtracé. Hetzelfde geldt voor de N410/N229. Naar onze inschatting is combinatie van beide alternatieven verkeerskundig mogelijk een betere oplossing is dat het Rijsbruggerwegtracé.

- Een kansrijk alternatief over bestaand wegennet, N410/N229 gecombineerd met N408/N409, is *niet onderzocht*.

Het eindbeeld van SALTO is niet het Rijsbruggerwegtracé, maar de combinatie met de omlegging van de N229 bij Odijk, de mogelijke aanpassing van de N410 (Houten-Odijk) en/of een parallelbaan aan de A12. Deze eindbeelden zijn echter nauwelijks onderzocht op de milieueffecten. Zelfs zonder deze maatregelen is het voorkeurstracé beslist niet het meest milieuvriendelijk alternatief.

- De MER heeft alleen de effecten van het onderdeel Rijsbruggerwegtracé onderzocht en niet de effecten van SALTO als geheel.


Het verkeersbeeld in de Regio Utrecht zal de komende jaren zeer ingrijpend veranderen, zoveel is zeker. De capaciteitsverruiming op de rijkswegen zal nut en noodzaak van het Rijsbruggerwegtracé nog verder ondermijnen, omdat de doorstroming op de snelwegen toeneemt. De voorliggende MER is incompleet en door vele veranderingen in de omgeving snel verouderd. De Natuur en Milieufederatie Utrecht doet daarom de suggestie dat de provincie beter de definitieve onderzoeken naar de Ring Utrecht kan afwachten en op basis van de voorkeursvariant een goed overwogen besluit kan nemen voor de ontsluiting van Houten.

- De omgeving verandert snel. En elke nieuwe ontwikkeling lijkt het Rijsbruggerwegtracé minder noodzakelijk te maken.

Op basis van voornoemde overwegingen vragen wij u te besluiten om geen inpassingsplan op te stellen voor het Rijsbruggerwegtracé.

Met vriendelijke groet,

Namens de Natuur en Milieufederatie Utrecht


Ir. J.A.C. Hogenboom
directeur

