

4.

de Liberalen

Aan de Staten van de provincie Utrecht
Postbus 80300
3508 TH Utrecht

Bunnik, 16 maart 2010
betreft: Salto A12

Geachte leden van de Staten,

Binnenkort wordt u door GS het voornemen tot inpassing van de Rijsbruggerwegtracé in het kader van Salto A12 ter behandeling aangeboden. Ter voorbereiding van uw standpuntbepaling verzoekt de fractie van De Liberalen van de gemeenteraad Bunnik uw aandacht voor onderstaande argumenten om tot een hernieuwde integrale afweging te komen van Salto A12 in het algemeen en een heroverweging van het Rijsbruggerwegtracé in het bijzonder.

Hoe verder met Salto A12?

De gemeenteraad van Bunnik heeft tot op heden nog geen besluit genomen over een voorkeursvariant voor de aansluiting van Houten op het rijkswegennet, maar heeft alleen ingestemd met de resultaten van het MER. In juni 2009 is een bestuursovereenkomst gesloten, waarin is vastgelegd, dat de gemeenteraad van Bunnik pas een besluit kan nemen over de aansluiting van Houten op het rijkswegennet, als voor Bunnik een duurzame oplossing is overeengekomen voor de verkeersproblemen in het Buitengebied en tussen Zeist en Bunnik. Er zijn derhalve open einden. Zo is er voor Bunnik nog steeds geen integrale oplossing voor de verkeersproblemen. Er is evenmin duidelijkheid over de verkeersafwikkeling van Houten naar het oosten. Ondertussen is een vloed aan plannen voor het hoofdwegennet en openbaar vervoer op gang gekomen. Nu GS onlangs heeft besloten zelf het inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé te gaan maken is het tijd om de balans op te maken en nut en noodzaak van Salto A12 te actualiseren.

De Liberalen, en met ons de overige fracties in de gemeenteraad van Bunnik, zijn er daarom van overtuigd dat het presenteren van het inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé prematuur is. Hebben de handtekeningen van de betrokken partijen, inclusief die van GS, onder de bestuursovereenkomst dan geen enkele waarde meer?

Waarom actualiseren?

In de Richtlijnen voor het MER van november 2006 staat letterlijk:

"de probleemanalyse uit de Haalbaarheidsstudie moet in het MER geactualiseerd worden op basis van recente ontwikkelingen en inzichten, zoals de Verkenning Ring Utrecht."

Omdat het MER reeds in oktober 2007 klaar was, is dat niet gebeurd. Pas in december 2008 zijn er - zeer verreikende - planalternatieven voor de Ring Utrecht gepresenteerd. Het MER voor Salto A12 is in december 2007/januari 2008 door de gemeenteraden van Bunnik en Houten aanvaard zonder kennis van die plannen. Ondanks de impact heeft de planstudie Ring Utrecht hierdoor geen rol gespeeld in de besluitvorming over Salto A12.

De Liberalen zijn van mening dat, conform de Richtlijnen voor het MER, recente ontwikkelingen en inzichten moeten worden meegenomen. Het is niet terecht, dat een zo ingrijpende planstudie als die voor de Ring Utrecht nog steeds buiten Salto A12 wordt gehouden.

Nieuwe ontwikkelingen

Behalve de planstudie Ring Utrecht zijn er meer ontwikkelingen, die ervoor pleiten Salto A12 in een breder verband opnieuw te bekijken:

1. de oostelijke aansluiting op de A12 doet mee in de budgetonderhandelingen voor de planstudie Ring Utrecht. In de studie van Grontmij, die op 25 februari 2009 aan gemeenteraden is gepresenteerd, zijn meer mogelijkheden bekeken. Verbetering van N410/ Burgweg, een van de alternatieven uit Salto A12, lijkt volgens deze studie zonder meer noodzakelijk te zijn.

564

| | | |
|-------------------|-------------------|-------------------|
| DOCUMENTBEHEER H2 | provincie Utrecht | DOCUMENTBEHEER H2 |
| Inboeknummer: | 2010 ONT 200406 | Inboeknummer: |
| Bijl. | 22 MRT 2010 | Bijl. |
| Zaaknummer: | 2010 564 2000170 | Zaaknummer: |

2. de aanleg van vrijliggende fietspaden langs het Oostromsdijkje en N410/Burgweg zal snel moeten gebeuren (Bestuursovereenkomst 2009). De veiligheid op deze wegen is een acuut probleem.
3. station Houten Castellum wordt eind 2010 in gebruik genomen, tegelijk met een nieuwe dienstregeling. De capaciteit van het OV neemt hierdoor aanzienlijk toe. Het nieuwe station Houten en de spoorverdubbeling naar Utrecht zullen daarna hun vruchten afwerpen.
4. er wordt gestudeerd op een nieuwe spoorverbinding Almere-Utrecht-Breda. Medio 2010 wordt een besluit verwacht over het al dan niet in voorbereiding nemen van dit plan.
5. wegverbredingen en spitsstroken langs A27 en A12, waarnaar onderzoek loopt of waartoe al besloten is, zullen de komende jaren tot effecten leiden. Knelpunten in wegcapaciteit worden dus al aangepakt.
6. het stationsgebied van Driebergen-Zeist wordt een compacte OV-knoop; de N225 zal in een tunnel onder de toekomstige vier sporen worden geleid (stuurgroep februari 2010).

De Liberalen vinden dat er zoveel ontwikkelingen zijn die invloed hebben op Salto A12, c.q. het Rijsbruggerwegtracé, dat een integrale afweging in het bestemmingsplan moet worden gemaakt van de verkeers- en vervoersproblematiek in de hele regio Utrecht/ Houten/ Bunnik-Odijk/ Driebergen-Zeist. Zo dreigt nu een weg te veel van Houten naar het oosten te worden aangelegd.

Nieuwe inzichten

De vele studies en besluiten leiden vervolgens ook tot nieuwe inzichten. Wij noemen:

7. los van de voorkeur voor OV of wegvarianten is het vrijwel zeker dat in de planstudie Ring Utrecht wordt gekozen voor aanpassingen op het verkeersknooppunt Lunetten.
8. het Rijsbruggerwegtracé sluit in het oosten aan op de rondweg om Houten, terwijl het meeste verkeer naar het westen moet. Het verkeer wordt de verkeerde kant opgestuurd met extra kilometers en extra files op de Rondweg tot gevolg.
9. er wordt in nieuwe wegenplannen zoals Ring Utrecht en voor de A27 Lunetten-Hooipolder veel meer nadruk gelegd op het ontweven van verkeer om files te vermijden. Met deze benadering kunnen ook bij Salto A12 andere alternatieven naar voren komen.
10. de invoering van het beprijzen van afgelegde autokilometers heeft gevolgen voor de mobiliteit. Voor de Ring Amsterdam is zelfs al een besluit voor een spitsheffing genomen.
11. het Rijsbruggerwegtracé blijkt verkeerstechnisch een lastige keuze te zijn; de ligging van aansluitpunt Bunnik achter het drukke knooppunt Lunetten is heel onhandig gekozen en zal tot extra files zorgen.
12. mede hierdoor worden in de recent gepubliceerde analyse van Goudappel Coffeng (eind 2009) minder auto's verwacht over het Rijsbruggerwegtracé (9000 ipv 23000 voertuigen per etmaal) dan bij de keuze voor dit tracé werd aangenomen.

De Liberalen zijn ervan overtuigd dat deze nieuwe inzichten een ander licht werpen op de in 2008 gekozen oplossing van het Rijsbruggerwegtracé. Er zijn andere oplossingen mogelijk waaronder verhoging van capaciteit van OV en ook kortere verbindingen voor de belangrijkste routes voor het autoverkeer van Houten naar het westen zonder het autoverkeer te stimuleren. Wij denken daarbij ook aan de Meerpaalvariant voor de extra ontsluiting van Houten op het rijkswegennet. Wij pleiten ervoor dat die alsnog worden onderzocht.

Op basis van bovengenoemde ontwikkelingen en nieuwe inzichten roepen wij u als Staten op de verantwoordelijke gedeputeerde zorg te laten dragen voor een hernieuwde integrale afweging van Salto A12 en heroverweging van het Rijsbruggerwegtracé. Wij stellen u met name de vraag: voor welke files en vertragingen het Rijsbruggerwegtracé een oplossing zal zijn. Kortom, bezint eer gij begint!

Namens de fractie van De Liberalen
In de gemeenteraad van Bunnik



J. Buzepol
Fractievoorzitter