

Conclusies visie hoofdwegenstructuur2002

De gemeente Houten wordt de komende jaren geconfronteerd met een sterke toename van het verkeer. Op De Staart stijgt de intensiteit bijvoorbeeld met 30 tot 40%, waardoor het verkeer zonder maatregelen zal vastlopen. In de periode tot 2008, wanneer de gehele VINEX gerealiseerd is, zal het aantal knelpunten ten aanzien van doorstroming, veiligheid en leefbaarheid toenemen.

Een deel van de knelpunten wordt opgevangen door de maatregelen die zijn voorzien in het kader van de VINEX. Bedoeld worden aanleg van de Meerpaalweg, Rondweg Zuid en het treinstation Castellum. Uit de analyse van ongewijzigd beleid blijkt echter dat met deze maatregelen het Houtense verkeerssysteem overbelast blijft. Terugslag vanaf De Staart op de Rondweg van Houten betekent dat niet alleen de externe, maar ook verplaatsingen binnen Houten niet meer mogelijk zijn. Ook voor het HVS-bussysteem, de brandweer en andere hulpdiensten zal de doorstroming niet kunnen worden gegarandeerd. Een belangrijk deel van de knelpunten kan worden opgelost door Houten meer goede ontsluitingsmogelijkheden richting A12 en/of A27 te bieden.

Aanpak bij de bron

Stimuleren fiets- en openbaar-vervoergebruik

De gemeente Houten wil knelpunten in eerste instantie aanpakken bij de bron. Door goede alternatieven te bieden wil de gemeente het niet noodzakelijke autogebruik (en bezit) beperken. Binnen dit project zijn enkele suggesties naar voren gekomen, die passen binnen het beleid van de gemeente:

- Een extra treinstation bij De Koppeling, met name gericht op de werklocaties en nabijgelegen woonwijken;
- Inzetten op een betere openbaar-vervoerverbinding richting Nieuwegein, met name in dal- en avonden;
- Een directe en veilige fietsverbinding richting Bunnik, zodat mensen vanuit Houten snel naar het treinstation in Bunnik kunnen fietsen;
- Stimuleren van initiatieven voor deelautogebruik;
- Vervoermanagement bij bedrijven;
- Parkeer- en stallingsbeleid in het centrum (fietsen gratis stallen en voor parkeren betalen).

Uit de resultaten van dit onderzoek is gebleken dat bovenstaande suggesties niet voldoende zullen zijn om alle knelpunten op de hoofdwegenstructuur het hoofd te bieden.

Naar een extra aansluiting(en) voor Houten

Om de bereikbaarheid te kunnen garanderen is een extra aansluiting van Houten op het autosnelwegennet noodzakelijk

Houten heeft nu slechts één directe aansluiting op het autosnelwegennet: De Staart. Daarnaast is er een indirecte ontsluiting via de Utrechtseweg. Voor een plaats met de omvang van Houten en gezien de congestiegevoelige omgeving, is dit onvoldoende. Geadviseerd wordt in te zetten op meerder ontsluitingsmogelijkheden. Met verbindingen zowel richting A27 als A12 ontstaat een evenwichtiger verkeersbeeld op de Rondweg en heel Houten. Binnen dit project zijn hiervoor drie tracévarianten onderzocht op planologische haalbaarheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, kosten en realisatietermijn.

Een verbindingsweg naar de A12 scoort beter op aspecten bereikbaarheid en leefbaarheid, maar is gezien de planologische haalbaarheid en kosten pas op langere termijn te realiseren. Dit leidt tot de volgende conclusies:

1. Korte termijn (tot 2006): opwaarderen Kanaaldijk Zuid biedt op korte termijn lucht voor een betere doorstroming op De Staart en de Meerpaalweg.

Een nieuwe weg langs de Kanaaldijk Zuid kan relatief snel worden gerealiseerd. Een volwaardige verbinding via de Kanaaldijk Zuid naar de A27 leidt gedurende de spitsuren tot een afname van de intensiteit op De Staart en de Meerpaalweg. Ondanks dat de afname slechts 10% is, is het wel afdoende om de doorstroming op De Staart en de Meerpaalweg in ieder geval tot 2015 te garanderen.

Een nieuwe weg en brug over het Amsterdam-Rijnkanaal biedt voor De Staart en Meerpaalweg nog meer lucht. Deze verbindingsweg is echter op korte termijn, gezien de kosten en planologische inpassing, niet haalbaar. Bovendien worden de problemen ten aanzien van leefbaarheid en verkeersveiligheid in de omgeving van Schalkwijk en Tull en 't Waal niet opgelost. Reden te meer om in te zetten op een verbinding via de Kanaaldijk Zuid. Omdat al het doorgaande verkeer in het gebied ten zuiden van het Amsterdam-Rijnkanaal gebruik maakt van de Kanaaldijk Zuid, worden de Lekdijk en de Waalseweg op een natuurlijke manier rustige wegen voor bestemmingsverkeer. De leefbaarheid en verkeersveiligheid zullen hierdoor verbeteren. Er zijn naar verwachting geen extra snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk om het doorgaande verkeer van deze wegen te weren.

2. Lange termijn (2015): inzetten op volwaardige verbinding richting de A12

De Kanaaldijk Zuid biedt tot 2010/2015 voldoende ontlasting voor De Staart en de Meerpaalweg. Om na deze periode de bereikbaarheid van en naar Houten te kunnen garanderen, is een verbinding vanaf de Rondweg Noord via de Rijsbruggerweg, parallel aan de A12 richting de Randweg Bunnik, gewenst. Dit leidt tevens tot minder doorgaand verkeer en dus een hogere verkeersveiligheid op de Kruisweg, Binnenweg, het Oosteromdijkje en de Beusichemseweg. De verbinding leidt daarnaast tot een substantiële ontlasting van de Utrechtsweg en De Staart, mits de aansluiting Bunnik gereconstrueerd wordt. Voor het langzaam agrarisch verkeer en het fietsverkeer blijft de aanwezige structuur gehandhaafd (zo nodig met aanvullende snelheidsremmende maatregelen), maar vanwege de vermindering van de verkeersdruk verbetert de situatie. Indien een nieuwe verbindingsweg naar de A12 op korte of langere termijn niet haalbaar is, zullen de problemen op de Kruisweg, De Binnenweg, het Oosteromdijkje en de Beusichemseweg verder toenemen. Ook dan zullen ingrijpende maatregelen moeten worden getroffen om de wegen veilig en de omgeving leefbaar te houden.

Overige aanbevelingen

Ontsluiting Wijk bij Duurstede en omgeving vraagt om regionaal onderzoek

Het verkeer van en naar Wijk bij Duurstede rijdt voor een deel via de N229 richting de A12. Voor het verkeer richting Houten en de A27 zijn de Beusichemseweg, het Oosteromdijkje en de weg via Schalkwijk veelal de kortste verbindingen. Dit is dus ook geen sluipverkeer. Wel zorgt het verkeer voor leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in de kernen 't Goy en Schalkwijk. Verdergaande verkeersremmende maatregelen nemen zonder een goed alternatief aan te bieden, is niet reëel. Derhalve zal door gemeenten samen met Provincie en BRU naar een oplossing moeten worden gezocht. Zoals eerder aangegeven is het doortrekken van de Kanaaldijk Zuid hierbij een optie die het onderzoeken waard is.

Wegen in het buitengebied 60 km/h zone.

Voorgesteld wordt alle wegen binnen de bebouwde kom die geen deel uitmaken van de hoofdwegenstructuur, in te richten als 60km/h-zone. Dit betekent onder andere duidelijke poorten bij de entree van de gebieden en snelheidsremmende maatregelen op kruisingen of wegvlakken. Zodra er goede alternatieven aanwezig zijn, kunnen op hardnekkige sluiproutes verdergaande maatregelen als afsluitingen worden overwogen.

Aanvullend onderzoek verkeersstromen in spitsuren gewenst

Om een goed beeld te krijgen van de verkeersstromen in een spitsgevoelige omgeving als in Houten en de mate waarin de voorgestelde verbindingen hierin kunnen functioneren is aanvullend onderzoek met een spitsmodel gewenst. Binnen het BRU wordt momenteel een spitsmodel ontwikkeld, waarin ook Houten is opgenomen. Zodra dit model operationeel is, kan het effect van de voorgestelde verbindingen op de verkeersstromen (inclusief sluiproutes) nog beter inzichtelijk worden gemaakt.