

Vragen en opwaardering m.b.t. Verkenning Alternatief Ring Utrecht

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
VVD	1	<p>Opwaardeerverzoek: In het landelijk regeerakkoord wordt de mogelijkheid geboden om met een alternatief te komen voor het huidige Tracébesluit A27/Amelisweerd. Inmiddels heeft het college de eerste verkenning met denkrichtingen gepresenteerd, waarop een daadwerkelijk alternatief voorstel zou moeten worden gebaseerd.</p> <p>Tijdens de presentatie op 1 februari jl. viel het op dat er geen directe relatie werd gelegd met de ontsluiting via (hoogwaardig) OV én auto van m.n. Rijnenburg als nieuw woongebied in de regio. Dat is opvallend, omdat het regeerakkoord m.n. Rijnenburg als te ontsluiten nieuw woongebied en daarmee expliciet als voorwaarde benoemd voor een acceptabel alternatief. Ook in de onderliggende rapportage, die is bijgevoegd bij de komende commissie M&M, wordt niet over m.n. Rijnenburg gesproken, maar over Lunetten-Koningsweg (NB 'in de nabijheid van de A27'), Groot Merwede (NB 'autoluw') en verder ook Rijnenburg ('...') als voorbeelden van diverse nieuwe grootschalige woongebieden.</p> <p>Wij zijn van mening dat het college te eenzijdig slechts focust op het alternatief voor het Tracébesluit, het verminderen van de groeiende vraag naar automobilititeit en het toenemende gebruik van OV. En daarmee dus niet tevens en in het bijzonder ('m.n.') ook op de ontsluiting van Rijnenburg. Daarmee gaat zij voorbij aan de aanvullende intentie van de tekst in het regeerakkoord om woningzoekenden vooral ook perspectief te bieden op een via (hoogwaardig) OV én auto bereikbare woning in Rijnenburg. Daarom wil de VVD op dit aspect graag nader in gesprek met de gedeputeerde en zijn wij benieuwd hoe andere partijen hier tegenaan kijken.</p>	<p>Het alternatief gaat uit van de 3 pijlers (1) verminderen van autogebruik, (2) maximale capaciteit in bestaande profiel, en (3) slim verdelen van autoverkeer. Bij de invulling van het alternatief zullen alle aspecten uitgewerkt worden en beoordeeld op effectiviteit.</p> <p>Ook houden we rekening bij het alternatief met nieuwe woongebieden.</p> <p>Het regeerakkoord is wat het college betreft duidelijk: ontsluiting van nieuwe woongebieden in regio via (hoogwaardig OV) en de auto moet onderdeel zijn van het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek via een alternatieve invulling van de A27 binnen de bestaande bak. Rijnenburg wordt hierbij met name benoemd. Maar dit betekent niet dat de aandacht hierbij exclusief gericht moet zijn op de ontsluiting van Rijnenburg, ook de ontsluiting van andere (mogelijke nieuwe) regionale woongebieden zoals Lunetten-Koningsweg en Groot Merwede behoeft de aandacht. In de voorbije fase heeft de focus vooral gelegen op het inventariseren en verkennen van mogelijke bouwstenen voor het Alternatief, vandaar dat daar zowel in de presentatie als in de rapportage de meeste aandacht naar is uitgegaan. Mogelijke woningbouw is input voor het verkeersmodel, maar zowel het tracébesluit als het alternatief hebben ook impact op welke ruimtelijke ontwikkeling (woningbouw) mogelijk is: wel, niet of alleen met aanvullende maatregelen). Die impact wordt bij het uitwerken van het alternatief bepaald en betrokken bij de besluitvorming. We sluiten bij de verkeersberekeningen van het alternatief aan op bestaand en lopend onderzoek over Rijnenburg. De inzichten die dit oplevert ten aanzien van de benodigde ontsluiting van Rijnenburg (per OV, fiets en auto) zullen wij ook rapporteren.</p>
CDA	2	<p>Opwaardeerverzoek: Bij het onderzoeken van een alternatief binnen de bak is een oplossingsrichting gelegen in 'slim verdelen' over het omliggende verkeersnetwerk' .</p> <p>-De vraag is wat het CDA betreft hoe slim dit daadwerkelijk is. De betreffende lokale en provinciale wegen zullen (veel) drukker worden. Kan in het plan worden aangegeven hoeveel verkeer en meer dan nu, verwacht kan worden op deze wegen? En om welke lokale wegen het gaat?</p>	<p>Ja, wij zullen in het plan gaan uitwerken om welke wegen het gaat en in welke mate het verkeer op deze wegen toeneemt. Dit is ook noodzakelijk om goed te kunnen beoordelen of de veiligheid en leefbaarheid op en langs deze wegen in voldoende mate gewaarborgd blijft. Hierbij worden in ieder geval de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de waterlinieweg opgenomen.</p>

		-Op welke wijze worden inwoners bij dit alternatieve plan betrokken en gehoord?	Inwoners worden in deze fase niet direct betrokken bij de ontwikkeling van het alternatieve plan. Daarvoor ontbreekt het eenvoudigweg aan tijd. De focus ligt nu vooral op de inhoudelijke haalbaarheid van het plan, waarbij we uiteraard wel oog houden voor belangrijke aspecten als leefbaarheid en veiligheid. Het alternatief past binnen de vastgestelde beleidskaders zoals de provinciale omgevingsvisie. Op het moment dat er een ingevuld alternatief ligt dat door de regio als haalbaar wordt beoordeeld en dat door het Rijk wordt overgenomen als alternatief voor het tracebesluit, zullen inwoners bij de verdere uitwerking en (formele) planvorming worden betrokken.
		-Daarnaast zou denkbaar zijn dat een serie extra maatregelen wordt genomen om de veiligheid voor fietsers en voetgangers te borgen (op de lokale wegen waar 'slim' verdeeld wordt). Dat is nu niet terug te vinden als onderdeel van het alternatief. In hoeverre maakt dat onderdeel van het plan resp. kan dat worden toegezegd?	De invulling en uitwerking van 'slim verdelen' bouwstenen worden op capaciteit, maar ook naar leefbaarheid en veiligheid beoordeeld. Daar waar leefbaarheid en veiligheid (extra) onder druk staan wordt ook, in overleg met betrokken gemeenten, naar aanvullende mitigerende maatregelen gezocht.
		-Maatregelen om de bereikbaarheid van lokale erven en kernen op en langs deze wegen (in de spits) te garanderen: idem.	Naast de leefbaarheids- en veiligheidsbeoordeling wordt de bereikbaarheid, ook voor lokaal (bestemmings)verkeer beoordeeld. Mocht dit bij de uitwerking (extra) onder druk komen te staan, dan wordt ook naar aanvullende mitigerende maatregelen gezocht.
		-Is ook een alternatief van een rijbaan 'onder de bak' ook overwogen? Zou dit meegenomen kunnen worden?	Capaciteitsuitbreiding onder (en boven) de bestaande rijstroken ter hoogte van de bak zitten niet in dit alternatief. Deze uitbreidingen zijn technisch zeer uitdagend en naar verwachting vele malen duurder dan de beschikbare middelen voor het huidige tracebesluit (€1,64 mrd). Daarom vallen dit type maatregelen buiten de scope van het alternatief.
ChristenUnie	3	<p>Opwaardeerverzoek: Wij hebben de informatiesessies goed kunnen volgen maar we missen de concreetheid. Nog veel moet worden onderzocht. Daarnaast missen we de concretisering van de plannen rond de NRU, die toch randvoorwaardelijk zijn om de verkeersdruk op de A27 (tussen aansluiting A12 en A28) te verminderen. Wij maken ons ernstig zorgen of onze plannen tijdig concreet genoeg zijn. Graag ontvangen wij een reflectie van de gedeputeerde.</p> <p>Om de verkeersdruk te verminderen op dit Tracé is hoogwaardig Openbaar Vervoer een belangrijke sleutel. Is het niet wenselijk om nu al punten op te nemen in onze vervoersplannen 2024 om heel concreet het</p>	<p>Het klopt dat concretisering van het Alternatief Ring Utrecht een randvoorwaarde is om tot een kwalitatief vergelijkbaar alternatief te kunnen komen. Doorrekeningen die gemaakt worden gaan uit van concrete maatregelen. Dit gaat dan oa over inrichting van stroken in de bak, wijze van invoering van parkeerbeleid, locaties van nieuwe woningen, infrastructurele aanpassingen van regionale wegen (zoals NRU) en nieuw OV.</p> <p>In het OV netwerkperspectief is vastgelegd hoe ons toekomstig OV netwerk er uit moet komen te zien. Dit is ook de basis van wat in het Alternatief opgenomen is en wat er doorgerekend wordt.</p>

		OV te verbeteren zodat ook van die kant commitment wordt gegeven.	GS werken nu ook al aan de invulling van het OV Netwerkperspectief door de te sturen op de vervoerplannen van de vervoerders.
GroenLinks	4	Opwaardeerverzoek: De vraag is wat het GroenLinks betreft hoe slim dit daadwerkelijk is. De betreffende lokale en provinciale wegen zullen (veel) drukker worden. Kan in het plan worden aangegeven hoeveel verkeer en meer dan nu, verwacht kan worden op deze wegen? En om welke lokale wegen het gaat?	Ja, wij zullen in het plan gaan uitwerken om welke wegen het gaat en in welke mate het verkeer op deze wegen toeneemt. Dit is ook noodzakelijk om goed te kunnen beoordelen of de veiligheid en leefbaarheid op en langs deze wegen in voldoende mate gewaarborgd blijft. Hierbij worden in ieder geval de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de waterlinieweg opgenomen.
		Vraag 2: Hoe wordt de regio (omliggende gemeenten) verder meegenomen	In het Utrechts verkeer en vervoerberaad (UVVB) worden de portefeuillehouders in de provincie geïnformeerd. Bestuurlijk zijn en worden U10 wethouders regelmatig geïnformeerd over de inhoud van het Alternatief. In het Utrechts verkeer en vervoerberaad (UVVB) worden de portefeuillehouders in de provincie geïnformeerd. Met de direct omliggende gemeenten (De Bilt, Bunnik, Nieuwegein en Houten) hebben we aanvullend overleg over het uitwerken van het alternatief en de aandachtspunten daarbij. Raadsleden ontvangen dezelfde informatie als uw raad en desgevraagd worden informatiesessies gehouden.
		Vraag 3: hoe wordt de vermindering van verkeer als gevolg van minder aanbod meegenomen in de analyse?(zal ik mondeling toelichten).	Als er meer capaciteitsaanbod is op wegen, zoals bij het TB, dan zien we dat de er extra automobilititeit “aangetrokken” wordt (latente vraag). Het omgekeerde wordt ook waargenomen: als er minder capaciteit is, dus veel files, dan schrikt dat automobilisten af en ontstaat er een (extra) daling van automobilititeit. Verkeersmodellen maken een zo goed mogelijke inschatting van de aanwezige automobilititeit rekening houdend met de vraag en de beschikbare capaciteit op alle netwerken. Dus ook met bovenstaande gedragseffecten wordt rekening gehouden. Wij maken gebruik van de meest actuele modellen, maar uiteindelijk blijft het altijd een inschatting. De echte werkelijkheid laat zich nooit precies voorspellen.