

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

DATUM	15-6-2021	NUMMER PS	Voegt de griffie toe
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	Milieu en Mobiliteit
STELLER	Drs. R. Koopman	TELEFOONNUMMER	06 40540719
NUMMER	8226307E	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

Bereikbaarheid Kromme Rijn Gebied

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting

De bereikbaarheid in het Kromme Rijn Gebied staat onder druk. De gemeenten Houten en Bunnik, Rijkswaterstaat (RWS) en de Provincie Utrecht hebben een netwerkanalyse uitgevoerd naar mogelijke aanpassingen van de infrastructuur in het Kromme Rijn gebied, rekening houdend met de aanvullende woningbouwopgave in het gebied tot 2030. Uit die netwerkanalyse blijkt dat, zonder aanpassing van het hoofdwegennet, de onderzochte infrastructurele maatregelen onvoldoende toekomstvast zijn. Om de bereikbaarheid te verbeteren zal een stevige en structurele netwerkoplossing nodig zijn, bestaande uit grootschaligere maatregelen voor de hele regio.

Eén van die maatregelen betreft de aansluiting op het hoofdwegennet Houten Oost van de N421 op de A12 in oostelijke richting. Ondanks de bestuurlijke wil van de betrokkenen om de bereikbaarheid van het Kromme Rijn Gebied te verbeteren, hebben de partijen geconstateerd dat de reservering voor A12-Salto fase 2 van € 12.365.000,- onvoldoende is om een ¾-aansluiting bij Houten Oost te realiseren. Wij hebben wel vertrouwen dat er voldoende ruimte in de kapitaalslasten zal zijn om in de toekomst alsnog te investeren in de bereikbaarheid van het Kromme Rijn gebied

Als gevolg van deze conclusie, is een vervolgtraject bepaald. De gemeenten Bunnik, Houten en de provincie zetten zich in om de resultaten en conclusies van deze studie in te brengen in de Mobiliteitsstrategie 2040, die in samenspraak met het Rijk volgt uit het in het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgestelde MIRT-onderzoek U Ned.

Verder wordt een vervolgtraject met de gemeente Houten opgezet, wanneer de resultaten van de lopende nadere uitwerking voor de woningbouwopgave in Houten beschikbaar komen. Met de gemeente Bunnik wordt een samenwerking aangegaan, om ondanks de reeds bestaande drukte op de N229, de nieuwe woonwijk Kersenweide te ontsluiten via de N229.

Inleiding

Op 24 maart 2015 heeft de provincie Utrecht besloten, samen met de gemeente Bunnik en gemeente Houten, te werken aan een integraal plan om het doorgaande verkeer in het Kromme Rijn gebied te geleiden naar de daarvoor bestemde wegen. Het doel daarvan is de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de fietsers in het buitengebied tussen beide gemeenten te verbeteren. U bent hierover geïnformeerd middels de Statenbrief Verkeersaanpak Bunnik-Houten (Maart 2015 /2015MME49)

In een bestuurlijk overleg in november 2019 heeft de gedeputeerde Mobiliteit samen met de wethouders van de gemeenten Bunnik en Houten geconcludeerd dat bij de technische uitwerking door RWS van de ¾-aansluiting ontsluiting is gebleken dat de kosten van de ¾-aansluiting ten opzichte van het PS-besluit van 24 maart 2015 significant hoger zullen zijn, waardoor een dekkingstekort is ontstaan ten opzichte van de begrotingspost voor de A12-Salto fase 2 van € 12.365.000,-.

In het bestuurlijk overleg is vervolgens afgesproken dat er, gezien de woningbouwambities van de gemeenten, behoefte is om de impact op de bereikbaarheid van het Kromme Rijn gebied inzichtelijk te maken middels een netwerk- en knelpuntenanalyse. Voorwaarde voor het onderzoek is duidelijkheid over de verstedelijkingsopgave in de gemeenten Houten en Bunnik in samenhang met het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het Rijk. In het onderzoek dienen een aantal infrastructurele varianten te worden doorgerekend, waarbij een toekomstgerichte oplossing voorop staat. Eén van de varianten is de uitbreiding van de huidige tweezijdige verbinding van Houten Oost op de A12 tot de volledige vierzijdige aansluiting. Ten slotte wordt afgesproken dat de gereserveerde middelen (vanuit VERDER) beschikbaar blijven tijdens het onderzoek voor de aansluiting op de A12.

Als onderdeel van de Statenbrief 'Stand van zaken maatregelenpakket buitengebied Bunnik Houten' (januari 2020 / 2020MM007) bent u geïnformeerd over deze stand van zaken met betrekking tot de aanleg van een oostelijke ontsluiting van Houten op de A12 in oostelijke richting. Dit op basis van de achterliggende bestuursovereenkomsten 'Oostelijke Ontsluiting Houten N421 – A12' en 'Integraal maatregelenpakket Bunnik-Houten'

In 2020 en begin 2021 hebben de gemeenten, RWS en de provincie gezamenlijk onderzoek gedaan naar mogelijke aanpassingen van de infrastructuur, waaronder een volledige aansluiting van Houten op de A12 in oostelijke richting, een verplaatste aansluiting op de A12 bij Bunnik (ten oosten van de huidige aansluiting) en de verbreding of verlegging van de N299. De samenwerkende partijen hebben deze netwerk- en knelpuntenanalyse uit laten voeren door Arcadis.

Deze Statenbrief behandelt

- de resultaten van de netwerk- en knelpuntenanalyse;
- het vervolgotraject met het Rijk en de gemeenten Bunnik en Houten.

Resultaten van de netwerk- en knelpuntenanalyse

Arcadis heeft een verkeerskundige netwerk- en kruispuntenanalyse uitgevoerd naar de invloed van de autonome bevolkingsgroei in het Kromme Rijn gebied, aangevuld met de woningbouwopgaven in het Kromme Rijn gebied tot 2030. Voor het onderzoek is het statische verkeersmodel (VRU 3.4) ingezet, waarin op basis van de ruimtelijke plannen de toename van bewoners en arbeidsplaatsen tot 2030 is opgenomen. Dit model is ook gebruikt bij de totstandkoming van het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij. In overleg met de gemeenten is uitgegaan van de volgende toename van inwoners en arbeidsplaatsen tot 2030, passend bij hun woningbouwopgaven:

Gemeente	Toename inwoners 2015 - 2030	Toename arbeidsplaatsen 2015 - 2030
Bunnik	4.465	479
Houten	4.622	2.738
Wijk bij Duurstede	4.895	354

De gemeente Wijk bij Duurstede heeft niet deelgenomen aan de analyse. De studie van Arcadis is uitgevoerd in samenwerking met de gemeenten Bunnik en Houten, waarbij rekening is gehouden met de op dat moment bekende woningbouwplannen tot 2030. De verwachte inwonersgroei in Wijk bij Duurstede is modelmatig meegenomen, conform het laatst beschikbare rekenmodel VRU 3.4. Recentelijk heeft separaat overleg plaatsgevonden met de gemeente over haar woningbouwambities in relatie tot mobiliteit. Daarbij heeft de gemeente aangegeven dat zij niet wil bouwen voor inwonersgroei maar voor de eigen behoefte, dat wil zeggen voor senioren en starters, en dat dat daarmee de groei van het aantal spitsbewegingen op de N229 beperkt zal blijven. Specifieke aspecten t.a.v. de vergrijzing in Wijk bij Duurstede en de impact daarvan op het aantal spitsbewegingen maken geen deel uit van dit onderzoek.

In de netwerk- en knelpuntanalyse is onderzoek gedaan naar de verkeersstromen van 2030. Daarbij is het uitgangspunt gehanteerd dat de geplande infrastructuraanpassingen aan de A12 en A27 in het kader van het projecten A27/A12 Ring Utrecht en A27 Houten-Hoopolder zijn gerealiseerd in 2030. Dit wordt de referentievariant genoemd. De referentievariant is vergeleken met 3 infrastructuur varianten, die in het kaartbeeld hieronder zijn weergegeven:



	Rondweg Houten N409		N229	Aansluiting Bunnik	Aansluiting Houten-Oost
Infrastructuur variant 1	verlegging Rondweg Houten West	verbreding Utrechtseweg (N409)	verlegging N229 vanaf Odijk richting de N421	afwaardering bestaande aansluiting Bunnik	volledige aansluiting Houten-Oost
Infrastructuur variant 2	verlegging Rondweg Houten West	verbreding Utrechtseweg (N409)	verbreding N229 ter hoogte van Odijk	nieuwe aansluiting Bunnik	halve aansluiting Houten-Oost
Infrastructuur variant 3	verlegging Rondweg Houten West	verbreding Utrechtseweg (N409)	verbreding N229 ter hoogte van Odijk	nieuwe aansluiting Bunnik	volledige aansluiting Houten-Oost

Op basis van de netwerkanalyse en kruispuntanalyse wordt geconcludeerd dat met de autonome groei en de woningbouw tot 2030 er op het infrastructuurnetwerk in 2030 grote doorstromingsproblemen zijn, namelijk:

- Op de N229 ter hoogte van de aansluiting Bunnik op de A12, met in de ochtendspits een doorstromingsprobleem tot aan het kruispunt met de N410 en in de avondspits problemen tot op de Baan van Fectio;
- Bij Houten is er een probleem in zowel de ochtend- als avondspits door oververzadiging op De Staart, vanaf De Rede richting de A27;
- Op het hoofdwegennet zelf en rondom de aansluiting Houten op de A27 en de aansluiting Bunnik op de A12 is de doorstroming niet voldoende.

Wat betreft de drie onderzochte infrastructuurvarianten is uit de analyse gebleken dat deze beperkt bijdragen aan de bereikbaarheid van Bunnik en het achterliggend Kromme Rijn gebied. De absolute verschillen tussen de infrastructuurvarianten en de referentievariant zijn dusdanig klein dat deze als niet significant kunnen worden beschouwd. De infrastructuurvarianten zorgen met name voor verkeersverschuivingen binnen het Kromme Rijngebied. De doorstromingsknelpunten bij Bunnik en Odijk worden verbeterd, echter er ontstaan ook nieuwe knelpunten in het netwerk. De infrastructuurvariant met een nieuwe aansluiting bij Bunnik en de verbreding van de N229 heeft lokaal het meeste effect en scoort daarmee licht beter dan de andere oplossingsvarianten.

De belangrijkste conclusies zijn:

- De Infrastructuurvarianten 1, 2 en 3 dragen beperkt bij aan de bereikbaarheid van Houten richting het oosten van het land, maar bieden geen oplossing voor de doorstromingsproblemen aan de westkant van Houten op de verbinding naar de A27;
- Geen van de infrastructuurvarianten 1, 2 of 3 heeft invloed op het hoofdwegennet, waar de verkeersafwikkeling in 2030 onvoldoende blijft;
- De infrastructuurvarianten 1, 2 en 3 hebben wel oplossend vermogen voor de doorstromingsknelpunten op de N229, al zijn aanvullende maatregelen nodig.

Daarmee zien wij, Rijkswaterstaat en beide gemeenten dat zonder aanpassing van het hoofdwegennet onvoldoende perspectief in de robuustheid van de onderzochte infrastructurele maatregelen. Om de bereikbaarheid te verbeteren zal een stevige en structurele netwerkoplossing nodig zijn, bestaand uit grootschaligere maatregelen voor de hele regio. Deze resultaten en conclusies van deze studie worden ingebracht in het MIRT onderzoek U Ned.

De gemeente Bunnik heeft met het oog op de woningbouwontwikkelingen in Odijk West en rond het stationsgebied de uitdrukkelijke voorkeur om de N229 in verband met de leefbaarheid deels te verleggen en aan te sluiten op de Limesbaan (N421)

Vervoltraject met het Rijk

In het Kromme Rijn gebied zijn integrale ontwikkelingsmogelijkheden. Deze opgave maakt deel uit van een grotere integrale ontwikkeling in de provincie. Het meest kansrijk is de ontwikkeling binnen de invloedssfeer van het knooppunt Station Bunnik. Gezien de goede ligging ten opzichte van Utrecht, het Utrecht Science Park, station Bunnik en de aanwezige ontsluiting vanaf de A12 is de ontwikkeling van deze regiopoort een logische gedachte. Echter, de bereikbaarheidsknelpunten in het gebied tussen Bunnik, Houten, Odijk en Wijk bij Duurstede zijn een grote opgave.

Zowel de landschappelijke afwegingen als de bereikbaarheidsproblematiek zullen door de regio ter hand worden genomen in de uitvoering van de Omgevingsvisie Provincie Utrecht, het REP (gezamenlijk regionaal programmeren) en in vervolgonderzoek binnen U Ned. Uitgangspunt van deze verkenning is de eventuele toekomstige verstedelijking ten zuiden van de A12, die in samenhang plaatsvindt met de andere verstedelijkingslocaties in het Kromme Rijn gebied, zodat in dit waardevolle gebied de gewenste kwaliteit voor wonen, mobiliteit en landschap wordt gecreëerd. De bereikbaarheidsopgaven die daar onderdeel van zijn zullen onder andere onderdeel worden van de Mobiliteitsstrategie 2040 die binnen U Ned opgesteld wordt. In die Mobiliteitsstrategie brengen Rijk, Rijkswaterstaat, de regio U10 en provincie Utrecht gezamenlijk in beeld wat er nodig is om de bereikbaarheid in en van de regio op peil te houden, uitgaande van de groei die de regio doormaakt. De gemeenten Bunnik en Houten en de provincie zetten zich in om de resultaten en conclusies van deze studie in te brengen in de mobiliteitsstrategie 2040, die volgt uit het in het BO-MIRT vastgestelde MIRT-onderzoek U Ned.

Vervoltraject met de gemeente Houten

Op 17 maart 2021 heeft in Houten een referendum plaats gevonden waarbij voor of tegen de ruimtelijke koers gestemd kon worden. De opkomst bedroeg 76%. Van de stemmers heeft 66% zich tegen het voorgenomen besluit van de ruimtelijke koers gestemd en 33% heeft voor gestemd. Op dinsdag 30 maart 2021 heeft de gemeenteraad van Houten besloten niet door te gaan met de ruimtelijke koers.

De gemeenteraad heeft het college van B en W verzocht de raad binnen vier weken na 30 maart te informeren middels een raadsinformatiebrief over :

- Analyse van de belangrijkste overwegingen van de voor- en tegenstemmers
- Succesvolle participatie methoden in soortgelijke situaties
- Verschillende mogelijke aanpakken om te komen tot een nieuwe visie op de ruimtelijke ontwikkeling in Houten

Tevens heeft de gemeenteraad het college van B en W verzocht om de lopende nadere uitwerking voor de woningbouwopgave in Houten voort te zetten en de inwoners te informeren over de voortgang van het proces.

Op dit moment is nog niet bekend hoe invulling gegeven gaat worden aan de woningbouwambities van Houten. Mogelijk komt er een nieuwe ruimtelijke visie. Hierdoor is het ook nog niet duidelijk wat de gewenste invulling is voor de lokale infrastructuur van Houten, met name voor de rondweg. De hoofdconclusie van dit onderzoek zal met een andere invulling van deze infrastructuur niet wezenlijk wijzigen. Op onderdelen zal deze conclusie mogelijk wel wijzigen, waarbij er voldoende aandacht zal moeten zijn voor een integrale afweging, inclusief de binnenstedelijke ontwikkelmogelijkheden en landelijke omgeving uit de omgevingsvisie van de Provincie Utrecht

Naar aanleiding van een verzoek van de gemeenteraad heeft het college van Houten aan ons de vraag voorgelegd in hoeverre een plan met een herijkt Houten-Noordwest en woningbouw in combinatie met landschapspark Houten-Oost op instemming van de provincie kan rekenen. In onze antwoord hebben wij aangegeven dat, gezien ons beleid zoals recent vastgelegd in de provinciale Omgevingsvisie, een grootschalige woningbouwontwikkeling aan de oostzijde van Houten niet voor de hand ligt. Zodra meer zicht is op de invulling van de Houtense woningbouwambities, en de wijzigingen in de verkeersstructuur die dit met zich meebrengt zal Houten dit in de regionale onderzoeken die lopen inbrengen. De resultaten van het onderzoek naar de woningbouw opgave in Houten worden na de zomer van 2021 verwacht.

Vervoltraject met de gemeente Bunnik

De gemeente Bunnik is reeds gestart met de planontwikkeling van de woonwijk Kersenweide in Odijk-West. Op 15 april 2021 heeft de gemeenteraad van Bunnik het Integrale Programma van Eisen (IPvE) Odijk-West vastgesteld, inclusief een aantal moties. Op korte termijn wordt de provincie hierover nader geïnformeerd door de gemeente Bunnik. In dit IPvE zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de ontwikkeling van deze wijk vastgelegd.

Aangezien, zonder aanpassing van het hoofdwegennet, onvoldoende perspectief is op de realisatie van de onderzochte infrastructurele maatregelen is in het IPvE aangegeven dat, naast de ontsluiting van de woonwijk op de N229, de barrière werking van de N229 wordt opgeheven voor fietsers en voetgangers. Deze maatregelen worden overeenkomstig het IPvE door de gemeente gefinancierd. Verder blijft de gemeente zich in het kader van leefbaarheid inzetten op verlegging van de N229. Op basis van dit vastgestelde IPvE werkt de gemeente een stedenbouwkundig masterplan uit, dat de basis zal vormen voor het nog op te stellen Omgevingsplan Odijk-West. Naar verwachting worden beide producten eind 2022 ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.

De gemeente Bunnik heeft na het besluit van de raad afgelopen 15 april de provincie verzocht – naast de reeds bestaande ambtelijke ondersteuning in het kader van de versnelling van de woningbouw – om ambtelijke ondersteuning vanuit mobiliteit. Ondanks de reeds bestaande drukte op de N229, staan wij positief tegenover de ontsluiting van de nieuwe woonwijk Kersenweide op de N229. Wij zullen in gesprek gaan met de gemeente op welke wijze die ambtelijke ondersteuning vanuit mobiliteit ingevuld kan worden, met als doel de bereikbaarheid van de woonwijk te verbeteren.

Financiële consequenties

De bestuurlijke wil van de betrokkenen om de bereikbaarheid van het Kromme Rijn Gebied te verbeteren blijft onverminderd aanwezig. Tegelijkertijd hebben de partijen geconstateerd dat de reservering voor A12-Salto fase 2

van € 12.365.000,- onvoldoende is om een ¾-aansluiting bij Houten Oost te realiseren. In de reserve Mobiliteitsprogramma is € 12.365.000 gereserveerd voor het project A12-Salto fase 2 uit de Verkeersaanpak Bunnik-Houten (Maart 2015 /2015MME49). Wij zijn voornemens om dit bedrag via de planning- en control cyclus van 2021 uit de betreffende reserve te laten vrijvallen ten gunste van de saldireserve. Wij hebben wel vertrouwen dat er voldoende ruimte in de kapitaalslasten zal zijn om in de toekomst alsnog te investeren in de bereikbaarheid van het Kromme Rijn gebied.

Bijlagen

- Mobiliteitsstudie Kromme Rijnvallei 2030 / Arcadis

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen