

## Vragen m.b.t. Statenbrief Bereikbaarheid Kromme Rijn Gebied (2021MM81)

Partij	Nr	Vraag / Input	Antwoord / Reactie
SP	1	<p>Opvallend is dat Arcadis lijkt te werken met cijfers uit een verouderd rapport, daar willen we uitsluitel over. De cijfers van de bevolkingsgroei zouden komen uit VRU 3.4, wat is dit en waar komen die vandaan?</p> <p>Ze lijken niet uit de recentelijke rapporten van U10/16 te komen daar die niet meer spreken over een groei in Wijk bij Duurstede van 4500 nieuwe inwoners en 500 arbeidsplaatsen.</p> <p>Bovendien krijgt WbD steun als ze willen inbreiden, maar als ze willen uitbreiden om de hoeveelheid inwoners gelijk te houden, komt de Provincie met het bezwaar dat dit niet mogelijk is ivm de verkeersafwikkeling. Vergeten we hier dat bij inbreiding ook meer inwoners komen?</p> <p>Tegelijkertijd staat dat de Wijkse cijfers niet zijn meegenomen. Hoe integraal is deze studie dan?</p> <p>Elk huis dat gebouwd moet gaan worden wordt bekeken vanuit de auto. OV is blijkbaar bijzaak. Dat vind de SP op zijn minst opvallend te noemen daar het Station in Bunnik een belangrijk knooppunt zou kunnen worden. Wat ons betreft een gemiste kans voor de hele regio Kromme Rijn dat het college alleen inzet op station Lunetten/Koningsweg.</p> <p>Vergeet niet dat je bij nieuwe huizen meteen het OV op orde moet maken, als de mensen eenmaal een of twee</p>	<p>Voor de studie is het Verkeersmodel Regio Utrecht 3.4 gehanteerd. Dit was op dat moment het meest actuele beschikbare model.</p> <p>Dit verkeersmodel bevat een prognose van de hoeveelheid (vracht)auto's, fietsen en bussen/trams op de hoofdinfrastructuur tot 2030. Het studiegebied van het model betreft de gemeente Utrecht en de omliggende VRU gemeenten: de gemeenten Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vianen, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist. De beschrijvende waarde van de provinciale wegen in de provincie Utrecht grotendeels gewaarborgd is op basis van recent telmateriaal.</p> <p>Sinds 1 oktober 2018 is het nieuwe verkeersmodel VRU 3.4 in gebruik, met als basisjaar 2015 en prognosejaar 2030. Dit is de meest recente versie van dit verkeersmodel.</p> <p>In overleg met de gemeenten Bunnik en Houten is gekozen om in deze studie uit te gaan van de woningbouw die beschikbaar was in VRU 3.4. In het VRU 3.4 is op basis van vastgestelde plannen een uitbreiding opgenomen van bewoners en arbeidsplaatsen tussen 2015 en 2030, zoals opgenomen in de bijlage van het onderzoek.</p> <p>Aanvullende woningbouw, zoals de recente groei zoals geschetst in de rapporten voor Wijk bij Duurstede, zijn inderdaad niet opgenomen.</p> <p>Dit mede gezien de resultaten van de studie. De onderzochte infrastructuur maatregelen bieden reeds zonder aanvullende woningbouw in het Kromme Rijn gebied onvoldoende oplossend vermogen en verbeteren de mobiliteit in het gebied niet tot nauwelijks.</p>

		<p>auto's voor de deur hebben staan komen ze het OV niet meer in. Terwijl volle bussen veel auto's op de weg schelen.</p>	<p>Elke aanvullende woningbouw leidt tot meer en langere files in het Kromme Rijn gebied. De onderzochte maatregelen bieden daar ook geen oplossing voor.</p> <p>Deze studie was een voortvloeisel uit de pogingen om een volledige aansluiting van de N421 op de A12 te realiseren. Daarmee was het logisch dat er primair naar de auto is gekeken. Dit betekent echter geenszins dat wij geen aandacht hebben voor het OV. Ook betekend dit niet dat wij ons alleen op station Lunetten/Koningsweg richten. Wij leveren een actieve bijdrage aan de ontwikkeling van knooppunt Station Bunnik, onder andere via het programma Knooppunten.</p>
<b>VVD</b>	2	<p>Opwaarderingsverzoek: Samen met de SGP Fractie dient de VVD een opwaarderingsverzoek in om meer duidelijkheid te krijgen over de situatie en de politieke keuzes die gemaakt lijken te worden.</p> <p>Tijdens de behandeling van de Omgevingsvisie antwoordde de gedeputeerde, in reactie op een voorstel van de VVD om meer aandacht te hebben voor op- en afritten ten behoeve van de doorstroming, dat dit een overbodig voorstel was, want ... staand beleid.</p> <p>Nu wil GS een grote som geld gereserveerd voor de oostelijke ontsluiting van de N421 laten vrijvallen in de saldireserve, omdat deze aanpassing de problemen niet oplost. GS maakt zich daarmee meer afhankelijk van landelijk overleg en de eventuele middelen die hieruit voort kunnen komen. Wij willen hier graag met gedeputeerde en andere partijen een meer inhoudelijke discussie over kunnen voeren.</p>	
<b>SGP</b>	3.	<p>Wij hebben ons aangesloten bij het opwaarderingsverzoek</p>	

	<p>van de VVD-fractie. We willen het graag met de gedeputeerde hebben over de politieke keuze om het voor dit gebied gereserveerde geld te laten vrijvallen. Wij hebben daar grote moeite mee.</p> <p>In voorbereiding op de commissie hebben wij aanvullend de volgende technische vragen: Waarom heeft de gemeente Wijk bij Duurstede niet deelgenomen aan de analyse?</p>	<p>De mobiliteitsstudie Kromme Rijnvallei 2030 is bestuurlijk geïnitieerd door Rijkswaterstaat en de gemeenten Bunnik en Houten, vanuit de constatering eind 2019 dat er onvoldoende middelen beschikbaar bleken om een ¾-aansluiting of een volledige aansluiting van de N421 op de A12 te realiseren. In het licht van de op dat moment bekende en mogelijke woningbouw te Houten en Bunnik, is de opgave verbreed door de mogelijkheden voor de aansluiting van Bunnik en de rondweg van Houten te onderzoeken. Gezien de locaties van de onderzochte oplossingen, zijn alleen Rijkswaterstaat en de gemeenten Bunnik en Houten direct betrokken geweest bij het onderzoek. In de vervolgtrajecten met zowel het Rijk als met de gemeenten Bunnik en Houten wordt ook de gemeente Wijk bij Duurstede betrokken.</p>
4	<p>In hoeverre zou het laten staan van de beschikbare reserve voor deze bereikbaarheidsopgave kunnen helpen in de gesprekken met het Rijk?</p>	<p>In 2020 hebben de partijen reeds geconstateerd dat de beschikbare reserve voor de A12-Salto fase 2 van € 12.365.000,- onvoldoende is voor een ¾-aansluiting of een volledige aansluiting. In het vervolgtraject met het Rijk wordt de mobiliteitsstrategie 2040 in het kader van U Ned opgesteld. 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 (woningen en arbeidsplaatsen) die de regio doormaakt tot 2040. Het gaat daarin om substantieel grote bedragen die naar verwachting nodig zijn om de bereikbaarheidsambities te realiseren. Deze reservering zal daar naar verwachting geen breekijzer in zijn. Tevens dienen dergelijke investeringen vanuit de kapitaallasten gefinancierd te worden en is de mogelijkheid daartoe ook beschikbaar.</p>
5	<p>Waarop is het vertrouwen gebaseerd dat er in de toekomst nog ruimte zal zijn in de kapitaallasten?</p>	<p>Naar verwachting zijn de kapitaallasten voor provinciale wegen (waarbinnen ook fiets, verkeersveiligheid en slimme mobiliteit vallen) in 2022 iets meer dan € 4 mln. Dit betekent dat er bij het huidige plafond van € 10 mln. nog € 6 mln. aan ruimte resteert. Bij een afschrijvingstermijn van 30 jaar, onze huidige standaard volgens de</p>

			<p>Nota Investeren, Waarderen en Exploiteren, vertaalt dat zich in een investeringsvolume van € 180 mln. Het is echter goed om te realiseren dat deze ruimte de komende jaren afneemt naarmate andere grote projecten gerealiseerd worden zoals de Rijnbrug, Maarsbergen en de Oostelijke Rondweg Veenendaal. PS kan echter ook besluiten om het kapitaallastenplafond te verhogen om zo aanvullende investeringen mogelijk te maken. Met deze gedachte is er bij de start van het activeren van investeringen in 2018 ook bewust voor een relatief laag plafond gekozen.</p>
	6	<p>Er is nu voor gekozen om drie 'pakketten van maatregelen' doorgerekend. In hoeverre is bekend hoe veel de losse ingrepen bijdragen aan de verbetering van de doorstroming?</p>	<p>De losse ingrepen zijn in deze studie niet afzonderlijk onderzocht maar in eerdere kleinere onderzoeken vaak wel bekeken en dus bekend. Uit deze afzonderlijke beoordelingen kwam steeds naar voren dat het treffen van één individuele maatregel geen, of zeer beperkt, effect sorteerde ten opzichte van de benodigde investering. Dit was één van de redenen om het kromme rijn gebied als geheel in breder perspectief te bekijken. Specifieke maatregelen in deze studie kennen een logische samenhang, waarbij bijvoorbeeld de verbreding van de N229 en de verplaatsing of aanpassing van de aansluiting van Bunnik inherent aan elkaar verbonden zijn. Helaas blijkt ook bij het nemen van meerdere maatregelen het effect minimaal.</p>