provincie Utrecht

College van Gedeputeerde Staten
statenbrief

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Ruimte, Groen en Water

Datum	:	10 februari 2009
Uw kenmerk	:	**2009RGW27**
Ons kenmerk	:	2009INT235561
Contactpersoon	:	J. Sellink
E-mail	:	jacqueline.sellink @provincie-utrecht.nl
Doorkiesnr.	:	2512
Bijlage(n)	:	1

Onderwerp: Notitie Rijnenburg

Voorgestelde behandeling: ter kennisname

Aan Provinciale Staten,

Inleiding

Aanleiding
Op 4 juli 2008 heeft u de motie Rijnenburg aangenomen. In essentie heef u Gedeputeerde Staten opgedragen om "*duidelijkheid te verkrijgen over de mogelijkheid van een hogere bouwopgave in Rijnenburg rekening houdend met de verkeersontsluiting, waterproblematiek en de groenontwikkeling"*. Ook is opgedragen om bij de uitvoering van de motie gemeente Utrecht en de rijksoverheid te betrekken. Met de nu voorliggende Notitie Rijnenburg wordt inzicht gegeven in met name de infrastructurele consequenties van bouwopgave met 7000 en meer dan 7000 woningen in Rijnenburg.

Voorgeschiedenis
De (omvang van de) locatie Rijnenburg is in het verleden een aantal malen aan de orde geweest. Onder meer in de trajecten van de totstandkoming van het Streekplan 2005-2015, de Ontwikkelingsvisie van de NV Utrecht. Maar ook in het kader van de Notitie Bouwen en Wonen.

Essentie / samenvatting:
Als uitwerking van de motie heeft onder andere een verkeersonderzoek plaatsgevonden naar de infrastructurele (en de bijbehorende financiële) consequenties van een woningbouwopgave van 7000 én meer dan 7000 woningen (15.000) in Rijnenburg. In de motie worden geen aantallen genoemd. Er is ten behoeve van het verkeersonderzoek uitgegaan van een bouwopgave van 7000 woningen als basis waarbij is aangesloten bij het aantal zoals opgenomen in de concept Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans). Verder zijn alle bekende ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen (t/m 2020) als uitgangspunt genomen voor zover daar besluitvorming over heeft plaatsgevonden (waaronder bijvoorbeeld de afronding van Leidsche Rijn).

Voor de begeleiding van dit verkeersonderzoek is een klankbordgroep ingesteld met daarin ook de gemeente Utrecht en Rijkswaterstaat teneinde de rapportage inhoudelijk gedragen te laten zijn.
In de voorliggende notitie zijn de resultaten van het verkeersonderzoek weergegeven. Conform de motie is ook ingegaan op eventuele consequenties van een hogere bouwopgave rekening houdend met de groen- en de wateropgave. Er is niet ingegaan op andere (ruimtelijke) aspecten.

De eindconclusie luidt dat de verkeersafwikkeling een hogere woningbouwopgave dan 7000 woningen, niet verdraagt. De knelpunten voor Rijnenburg zijn met name gerelateerd aan de (beperkte capaciteit) van de invalswegen van de stad zelf. De entree van de stad aan de zuidwestzijde is het

probleem (Utrecht in). Dit ook vanwege de sterke oriëntatie op de stad Utrecht. Een aantal van deze capaciteitsproblemen (de entrees naar de stad: met name Hooggelegen) is ruimtelijk niet oplosbaar.

Zowel Rijkswaterstaat als de gemeente Utrecht kunnen zich vinden in de inhoud en de conclusies van de notitie

Meetbaar / beoogd beleidseffect
Het onderzoek geeft aan dat een hogere bouwopgave dan 7000 woningen niet wenselijk is. Dit aantal is in lijn met het beleid van de gemeente Utrecht; het vigerende Streekplan en komt overeen met de Ontwikkelingsvisie van de NV Utrecht. Het Rijk heeft in NV Utrecht verband aangegeven het eens te zijn over de aanpak en de inhoud van de Tussenbalans.

De uitkomsten van het verkeersonderzoek ondersteunen de in de Ontwikkelingsvisie NV Utrecht opgenomen hoge binnenstedelijke ambitie. De binnenstedelijke opgave genereert namelijk deels een juist tegengestelde beweging, deels blijft men in de stad (woon-werk gerelateerd) en er is een relatief hoger aandeel van andere vervoerswijzen dan de auto (OV, fiets) mogelijk vanwege de korte afstanden.
De eventuele ontwikkeling van de A12-zone behoeft vanuit dit perspectief nog wel de nodige aandacht en nadere beschouwing voor het verkeerskundige aspect. Hierbij is het wel zo dat de ontsluiting van deze zone zich niet primair richt op het rijkswegennet en zich bovendien kan verspreiden over meerdere wegen (van het onderliggend wegennet). Ook is van belang dat verwacht wordt dat de restcapaciteit aan de oostzijde van de stad (Waterlinieweg) groter is.

Er is bij het verkeersonderzoek géén rekening is gehouden met eventuele maatregelen voortkomend uit de Planstudie Ring Utrecht aangezien in dat verband nog geen voorkeursvariant is ontwikkeld. Het is overigens niet de verwachting dat door eventuele infrastructurele maatregelen voortkomend uit de Planstudie, de conclusies uit het verkeersonderzoek zullen wijzigen omdat het traject van de Planstudie zich vooral richt op de bereikbaarheidsproblemen van het hoofdwegennet (A-wegen).

Toelichting op onderzoek
Wij kunnen ons voorstellen dat er vragen zijn over het (verkeers)onderzoek. Wij zijn bereid u in een informele bijpraatsessie nader te informeren over de gevolgde werkwijze en de resultaten van het onderzoek.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten
Kennis nemen van de Notitie Rijnenburg.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,
De voorzitter, R.C. Robbertsen
De secretaris, drs. H.H. Sietsma