

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Iris Oosterbeek-Mooij	0115	24 februari 2023
Doorkiesnummer	030 - 28 67078	Kenmerk	818748/230222-IO
E-mail	i.oosterbeek@utrecht.nl	Onderwerp	Beantwoording van de technische vragen uit de commissie ROG van 9 februari 2023 over de oplegger RSU2040 en het mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg
Bijlage(n)	-	Beleidsveld	Rijnenburg

Geachte leden van de raad,

Op 9 februari 2023 heeft u in de commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken het raadsvoorstel 'Aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU2040)' en de [raadsbrief](#) 'Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg' besproken. Daarbij heeft u ook enkele (technische) vragen gesteld. In deze brief beantwoorden wij deze vragen.

Separaat ontvangt u van ons het toezegde aangepaste raadsvoorstel Aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU 2040), dat Strekt ter Vervanging van het voorstel dat op 22 december 2022 aan u is toegezonden.

Hieronder gaan wij in op uw technische vragen.

1. Graag een toelichting op de hoogspanningsstations in Rijnenburg. Hoe verhouden die zich tot elkaar? En zijn we daarmee ook voorbereid op de ontwikkeling van de stedelijke wijk Rijnenburg?

In het noordoosten van Rijnenburg staat hoogspanningsstation Oudenrijn. Dit station verbindt het elektriciteitsnetwerk van TenneT (landelijke netwerkbeheerder) met het netwerk van Stedin (regionale netwerkbeheerder). Dit station, is samen met de hoogspanningsstations in Lage Weide, randvoorwaardelijk voor een betrouwbare energievoorziening in onze stad. Met de [raadsbrief](#) van 20 april 2022 hebben wij u geïnformeerd over de vernieuwing van hoogspanningsstation Oudenrijn. Dat gebeurt in twee stappen. Eerst wordt het station van Stedin aangepast waardoor het mogelijk wordt om de windmolens en nieuwbouwwijken in de stad aan te sluiten op het elektriciteitsnet. Op korte termijn kunt u het hiervoor benodigde bestemmingsplan verwachten ter besluitvorming. In de tweede stap wordt ook het station van TenneT en de hoogspanningsleiding vernieuwd, waardoor alle nieuwe aansluitingen daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Voor dit deel van het plan is een Intentiedocument (IDOC) in voorbereiding. Dit

IDOC is in april 2022 ook al aangekondigd, maar TenneT heeft meer tijd nodig om dit proces te kunnen starten. De planprocedures voor het hoogspanningsstation lopen parallel aan de procedures voor het energielandschap en de woningbouw. Koppeling van deze procedures zou voor vertraging zorgen voor de realisatie van het hoogspanningsstation met als risico dat woningbouwprojecten en het energielandschap vertraagd worden. Bij de locatiekeus voor de uitbreiding van het hoogspanningsstation wordt rekening gehouden met ruimte die nodig is voor het energielandschap, woningbouw en de ontsluiting daarvan. Het belang van de vernieuwing van dit station reikt veel verder dan alleen de ontwikkelingen in de polder zelf. Voor de ontwikkeling van de stad is deze vernieuwing van belang, en dus ook voor woningbouwontwikkelingen in Rijnenburg.

- 2. In de notitie Aanlegkosten van OV-structuur van en naar Rijnenburg worden aannames gedaan in de Quickscan kostenkengetallenanalyse. In het verleden is aangegeven dat de HOV-banen in Leidsche Rijn vertrambaar zijn. De experts geven aan dat voor tracé 3 (bouwsteen A en E) de Papendorplijn wordt doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn. Aangenomen wordt dat het bestaande kunstwerk (Marinus van Tyrus viaduct) over de A2 waarschijnlijk verzaamd moet worden en ook dat bij de kruising met de A12 uitdiepen nodig is. Kunt u dit nader toelichten?**

De HOV-busbanen en kunstwerken, zoals viaducten in Leidsche Rijn, zijn in principe ontworpen om indien gewenst later bij voldoende reizigers te kunnen opwaarderen van een busbaan naar een trambaan. Ten tijde van het ontwerpen van de OV-structuur in Leidsche Rijn had Utrecht in basis een concentrisch model. Op dit moment ontwikkelt de stad zich naar een polycentrisch model met meerdere knooppunten. Ook was in die tijd niet in beeld dat Rijnenburg zou verstedelijken. Bij het ontwerp van het Marinus van Tyrusviaduct is weliswaar rekening gehouden met de eventuele komst van een tram, maar destijds waren de specificaties voor een tram bij lange na niet zo gedetailleerd uitgewerkt als nu randvoorwaardelijk is voor de OV-ontsluiting van Rijnenburg. Die informatie was toen niet beschikbaar. Het rekening houden met de eventuele komst van een trambaan richtte zich met name op de inpassing van een trambaan (ruime boogstralen), zodat het later niet noodzakelijk is gebouwen te verwerven en slopen om alsnog ruimte te maken voor een trambaan. Daarom is de kans reëel dat het Marinus van Tyrusviaduct aanpassingen nodig heeft. Dit wordt meegenomen in het verdiepend mobiliteitsonderzoek.

Bij de kruising met de A12 in tracé 3 is verder geconstateerd dat meer hoogte nodig is in een bestaande onderdoorgang. Met het 1 á 2 meter uitdiepen kan dat mogelijk worden gerealiseerd. Ook al is het technisch inpassen in relatie tot de regionale verbindingsweg (C.H. Letschertweg) complex en nog niet uitgewerkt.

In de [raadsbrief](#) Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg van 21 oktober 2022 wordt aangekondigd dit jaar verdiepend mobiliteitsonderzoek uit te voeren en u daar eind 2023/begin 2024 over te informeren.

- 3. Voor 4 tracés wordt in de notitie aanlegkosten van OV-structuur van en naar Rijnenburg op basis van kostenkengetallen een indicatie gegeven. Hoe zit het met de toerekenbaarheid van die kosten? Hoe is de demarcatie tussen project Rijnenburg en andere infrastructurele maatregelen die nodig zijn?**

Burgemeester en wethouders

Datum 24 februari 2023
Ons kenmerk 818748/230222-IO

Mobiliteitsinvesteringen zijn veelal onderdeel van netwerken en een integraal ontwerp, daardoor is het niet eenvoudig om scheidingslijnen aan te brengen en kosten toe te delen aan specifieke gebiedsontwikkelingen. De aanlegkosten die weergegeven worden in de notitie komen in ieder geval boven op de investering die nodig is voor de [Eerste stappen schaalsprong OV](#) (raadsbesluit van 10 maart 2022). Het betreft kosten voor de lightrailverbinding en ondersteunend OV met busbanen die nodig zijn voor een goede OV-ontsluiting van Rijnenburg. Afhankelijk van een te kiezen voorkeustracé voor de lightrailverbinding is een uitspraak te doen over of er ook eventueel andere ontwikkelingen/gebieden profijt hebben. In deze fase is hier nog geen duidelijkheid over te geven.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,