

Beantwoording openstaande vragen uit commissie

Zoals in de presentatie eerder is aangegeven is de zogenaamde Preverkenning voor het MIRT een allereerste stap in de onderzoeken naar een mogelijke verbinding. Zoals in de presentatie over het MIRT is aangegeven bestaat het MIRT uit vele fasen over vele jaren: Startbeslissing, Verkenning, Voorkeursbeslissing, Planuitwerking, Projectbeslissing, realisatiefase en Opleveringsbeslissing. Dit traject kan in sommige gevallen wel tientallen jaren duren en in elk van de fasen nog stop gezet worden door de opdrachtgevers als uit informatie blijkt dat de effectiviteit van de maatregel of de neveneffecten tegenvallen.

Veel van de vragen die u stelt kunnen nog niet van een antwoord worden voorzien in de zogenaamde Pre-verkenningfase. Het doel van deze fase is om te bezien of er voldoende onderbouwing bestaat voor een verbinding om op het MIRT te komen. Die onderbouwing vindt plaats langs de criteria voor het MIRT. Voor een deel zijn uw vragen dan ook de vragen die wij mede in de volgende fasen, als die er komen, zullen aan de orde zullen hebben.

Berekening en gevolgen raadsvoorstel?

- Wat is het te verwachten effect op de N210 en N207 van de aanleg van de brug? Is te voorzien dat dit dan in toenemende mate als route naar Gouda en/of Utrecht benut zal worden, gezien de files op de A12?

- In zijn algemeenheid is de route door de Krimpenerwaard naar het oosten niet heel gunstige in relatie tot de twee snelweg alternatieven naar het oosten vanaf Ridderster (A15 en A12). Dit is ook bevestigd door de extern deskundige die het Tien Punten Plan voor de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard heeft gemaakt.
- Er is nog geen doorrekening van het verkeersmodel voor de onderliggende wegen in de Krimpenerwaard gemaakt. Zoiets gebeurt tijdens de verkenningfase.

- De voltooiing van het plan is voorzien rond 2040. Volgens het CBS zal de beroepsbevolking in de periode tot 2040 afnemen van 10 miljoen (nu) tot 9,6 miljoen rond 2040 (bron: CBS bevolkingsprognose 2017-2060, para. 2.2). Wij zien geen reden om aan te nemen dat de ontwikkeling in Krimpenerwaard zal afwijken van het landelijk gemiddelde. Wat zijn de effecten op de bezettingsgraad van de Algerabrug (in de huidige vorm) van een 4% afname van het verkeer?

- U koppelt het afnemen van de beroepsbevolking op termijn landelijk aan de afname van verkeersbewegingen. Deze stelling is er niet een die wij kunnen onderbouwen. Daarnaast stelt u dat het de verwachting is dat de Krimpenerwaard niet significant zal afwijken. Ook deze stelling kunnen wij niet onderbouwen. In theorie zal agglomeratiewerking rond steden juist tot een verdere (relatieve) toename leiden van werkgelegenheid (werk trekt werk aan). Welk effect dit heeft op de Van Brienenoord en Algra is in deze fase van de pre-verkenning nog niet bekend.

Krimpen aan den IJssel heeft momenteel 12.333 woningen (bron: allecijfers). Als er 10.000 huizen bijgebouwd worden is dat bijna een verdubbeling. Wat is het effect van deze 10.000 woningen op de doorstroming?

- U spreekt over 10.000 woningen. Wij spreken over een zoekgebied voor verstedelijking van 200 ha. Verstedelijking kan wonen en/of werken of andere functies zijn.
- Uit de onderzoeken voor de preverkenning blijkt dat het doorstromingscijfer van de Algra zeer sterk zal verbeteren. In de variant E daalt de IC-waarde van voor de hoofdrijbaan van 102 (zeer slechte doorstroming) naar 61 (zeer goede doorstroming). Het nieuwe verkeer vanuit het zoekgebied zal niet allemaal over de Algra gaan (er ligt immers een nieuwe verbinding).

- Is er in het scenario ook rekening gehouden met het uitbreiden van de ov mogelijkheden en de gevolgen die dit heeft voor de belasting en mogelijke ontlasting van de Algerabrug?

- In de scenario's voor de nieuwe verbinding zit ook een sterke OV verbinding naar Schoonhoven/Zuidplein en Barendrecht / Alexander.

Wie betaalt de brug?

- Tijdens de thema-avond is aangegeven dat de brug 600 miljoen kost. Hiervan wordt 25% niet betaald door het Rijk. Er werd toen verwezen naar de provincie. Zijn hier afspraken over gemaakt, gaat de provincie Zuid-Holland inderdaad 150 miljoen betalen?

- De provincie heeft zich hierover nog niet uitgelaten. U spreekt van 600 miljoen, het ingenieursbureau van Rotterdam heeft het over 400-600 mln euro afhankelijk van de variant. Mocht een dergelijke verbinding er komen dan ligt het in de lijn van de verwachting dat de provincie, de MRDH, Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en mogelijk ook andere partijen op de een of andere wijze zullen co-financieren. Dit kan ook in de vorm van inpassing, etc..

- Zo niet, wie betaalt de brug?

- Rijk en provincie zijn de eerst aangewezen partijen om dit soort infrastructurele maatregelen te bekostigen.

- Als de gemeente 150 miljoen moet betalen of een gedeelte daarvan: is daar dekking voor?

- Dekking voor een klein deel kan tot de mogelijkheden behoren mede in relatie tot een gebiedsontwikkeling en inpassing. Dit komt echter pas in een latere fase van het MIRT-proces aan de orde, nu nog niet.

Standpunt provincie Zuid-Holland?

- In februari 2018 gaf de provincie Zuid-Holland per brief aan dat bouwen voor de stad ongewenst is en dat de Krimpenerwaard onderdeel uitmaakt van ons nationaal landschappelijke erfgoed. Is het standpunt van de provincie gewijzigd?

- Formeel is dat ongewijzigd voor zo ver wij weten.

- Wat is het officiële standpunt van de provincie Zuid-Holland ten aanzien van het bouwen van 10.000 woning in het groen?

- Die heeft nog geen standpunt voor zo ver wij weten. De 200 ha zoekgebied voor verstedelijking is een bod in een lobby ten bate van het starten van een verkenning.

Tot slot het verzoek het rapport met de doorrekening van de brug toe te voegen aan de raadsstukken.

- Die berekening is er nog niet (anders dan wat u heeft), verdere berekeningen komen pas in de verkenningsfase.