

Vergaderjaar 2008–2009

**31 700 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009**

**Nr. 85**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 maart 2009

Bijgaand doe ik u, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de antwoorden toekomen op de vragen gesteld door het kamerlid Roefs over de startnotitie Ring Utrecht. De vragen zijn gesteld tijdens het MIRT-overleg van 15 december 2008 (kamerstuk 31 700 A, nr. 78).

Voordat ik in detail op de vragen inga die hieronder verwoord zijn wil ik met nadruk stellen dat de startnotitie die 5 december 2008 voor inspraak is vrijgegeven, juist in goede samenwerking met de regio Utrecht tot stand is gekomen. Deze planstudie Ring Utrecht maakt onderdeel uit van een integrale en gebiedsgerichte benadering, we trekken gezamenlijk op en we zien nu de eerste concrete resultaten.

Aan de basis van de planstudie staat een verkenning, die door regio en rijk is uitgevoerd, van de bereikbaarheidsproblemen in de regio Midden-Nederland en Amersfoort uit 2006. Deze verkenning heeft het karakter van een netwerkanalyse. Dit houdt in dat het hele mobiliteitssysteem onderwerp van studie was, en niet alleen de hoofdwegen. In samenhang met de uitbreiding van de wegcapaciteit worden daarom ook andere oplossingsrichtingen beschouwd, zoals openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en de fiets.

De conclusie, die uit de verkenning voortkwam, en door alle betrokkenen wordt onderschreven, is immers dat er in de regio Utrecht sprake is van een hardnekkig bereikbaarheidsprobleem.

Oplossingsrichtingen zoals alleen maar meer en verbeterd openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement of alleen uitbreiding van de weginfrastructuur blijken elk op zich geen afdoende oplossing te bieden. De problematiek in de regio Utrecht vereist dat op alle fronten wordt ingezet. In het kader van de pakketstudies Utrecht en het samenwerkingsprogramma VERDER wordt daarom een integraal maatregelpakket ontwikkeld om de bereikbaarheid van de regio Utrecht te verbeteren.

Een belangrijk onderdeel van de pakketstudies is de planstudie Ring Utrecht. De startnotitie is de eerste stap in de planstudie waarin bekend wordt gemaakt welke alternatieve oplossingen worden onderzocht en welke aspecten hierbij worden bekeken. De bekendmaking van dit document is de eerste stap in de Tracéwet procedure. Dit is de geëigende procedure die gevolgd wordt als het gaat om aanpassingen in de weginfrastructuur.

Op dit moment zijn vijf alternatieven op hoofdlijnen in studie genomen (inclusief het nulalternatief), deze zijn weergegeven in de startnotitie Ring Utrecht. Ik begrijp de belangen die spelen. Ik benadruk dat om alle belangen zorgvuldig af te wegen en iedereen gelijk te behandelen alle mogelijke oplossingen op dit moment in kaart gebracht zijn. Belangrijk gegeven bij de Ring Utrecht is namelijk dat juist vanwege al die belangen en de complexiteit het niet mogelijk is om nu meteen één voorkeursoplossing aan te geven. Er is nog geen keuze gemaakt en ook de inspraakreacties zullen mede bepalend zijn in de keuze van een voorkeursalternatief.

Het voorkeursalternatief wordt naar verwachting opgebouwd uit de meest kansrijke onderdelen van de alternatieven die zijn opgenomen in de startnotitie. Dit alternatief dient in voldoende mate een oplossing te bieden voor de bereikbaarheidsproblematiek en te voldoen aan wet- en regelgeving (onder andere luchtkwaliteit en geluidsbelasting), heeft goede aandacht voor inpassing, is uitvoerbaar en maakbaar is en moet passen binnen het beschikbare budget.

Juist om alle belangen goed in kaart te kunnen brengen is de startnotitie Ring Utrecht voor inspraak vrijgegeven. De inspraakperiode liep aanvankelijk van 5 december 2008 tot 16 januari 2009. Om nog beter recht te doen aan de inspraak is de termijn van reactie tot 30 januari 2009 verlengd. Dit is de afgelopen tijd gecommuniceerd via de diverse relevante websites en tijdens de inspraakavonden die hebben plaatsgehad. Ik kan hierbij aangeven dat er 3039 inspraakreacties zijn binnengekomen, waarvan 2100 unieke.

*Specifieke vragen naar aanleiding van het debat van 15 december 2008*

*Welke partijen zijn betrokken bij de totstandkoming van de startnotitie Ring Utrecht*

De startnotitie Ring Utrecht is een gezamenlijk product van de ministers van VROM en VenW, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht. De startnotitie is diverse malen besproken in het UVVB (het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad), dat is het bestuurlijk overleg orgaan in de regio Utrecht, waar alle regiopartijen in vertegenwoordigd zijn.

De startnotitie is in nauwe samenwerking met het programma VERDER ontwikkeld waarbij medewerkers van alle gemeenten, het BRU en de provincie zijn betrokken.

Er is voorafgaand aan het uitbrengen van de startnotitie een oproep voor ideeën geplaatst in het kader van Inspraak Nieuwe Stijl (INS). Veel ideeën zijn verwerkt in de startnotitie. De alternatieven zijn tevens een aantal keren besproken met diverse maatschappelijke organisaties. De startnotitie is ook op de agenda geweest van een overleg met bewonersorganisaties. Tenslotte heeft een burgerpanel meegedacht bij de ontwikkeling van de alternatieven.

*Hoe integraal/gebiedsgericht is de startnotitie Ring Utrecht nu werkelijk*

Deze planstudie Ring Utrecht, maar ook de planstudies knooppunt Hoeve-

laken, de A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort en de A28 Utrecht-Amersfoort, zijn onderdeel van de pakketstudies Utrecht en het programma VERDER.

Het scala aan opties en mogelijke oplossingsrichtingen vanuit de diverse modaliteiten, wordt op een gebiedsgerichte wijze aangepakt. De opties en mogelijkheden van VERDER zijn in de startnotitie opgenomen en worden onder de naam «niet verbreden alternatief» onderzocht. Hierin wordt gekeken naar de mogelijkheden die bestaan die niet gericht zijn op het aanpassen van het hoofd- en onderliggend wegennet. Hierbij kan worden gedacht aan maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets en mobiliteitsmanagement.

Ook is er een sterke samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen. De A12 zone, ontsluitingsmogelijkheden voor Rijnenburg en de ontwikkelingen van Almere zijn nadrukkelijk een belangrijk punt van aandacht in de studie.

#### *Wordt ook gekeken naar Openbaar Vervoer*

Ja, er wordt ook gekeken naar Openbaar Vervoer. Er wordt gekeken of het mogelijk is de problemen op te lossen via Openbaar Vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement of andere maatregelen anders dan het verbreden van de weg. Ook worden de gevolgen van de extra investeringen in het Utrechtse als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) in de planstudie Ring meegenomen, evenals de voltooiing van mogelijke uitbreiding van Randstadspoor (RSS). Daarnaast worden in het kader van het programma VERDER een groot aantal maatregelen vanuit de andere modaliteiten (niet zijnde weg) ontwikkeld. Elke maatregel doorloopt echter zijn eigen pad van procedures en besluitvorming. Zo volgen aanpassingen aan het hoofdwegennet de Tracéwetprocedure.

#### *Is wel voldoende rekening gehouden met ideeën over mogelijke oplossingen en is het speelveld aan oplossingen wel volledig en goed in kaart gebracht*

We hebben de mogelijke oplossingsrichtingen in kaart gebracht door de inhoud van de startnotitie met alle betrokkenen en relevante partijen te bespreken (waaronder de oproep voor ideeën in het kader van Inspraak Nieuwe Stijl). Eén van de belangrijkste vragen van de startnotitie is de vraag of we alle mogelijke oplossingen in beeld hebben gebracht. In de inspraak kunnen verdere opties worden voorgesteld. Mede op basis van die inspraakreacties zal de commissie MER ook nog een advies geven.

#### *Hoe is de omgeving betrokken en hoe is de inspraak vormgegeven*

Er is voorafgaand aan het uitbrengen van de startnotitie een oproep voor ideeën geplaatst. Veel ideeën zijn verwerkt in de startnotitie. Een goed voorbeeld is het alternatief «sorteren» dat vaak als oplossing is genoemd via de oproep van ideeën. Ook is er een burgerpanel geweest die hebben meegedacht.

De omgeving in de vorm van overheden is zeer actief betrokken geweest. Ook heeft een belangenpanel, waaraan diverse belangengroepen hebben deelgenomen, formeel advies uitgebracht aan het UVVB.

De inspraak gaat volgens de Tracéwetprocedure, de inspraakperiode is verlengd tot 30 januari 2009 om eenieder de kans te geven om mee te denken. Er zijn tijdens de inspraakperiode zes informatiebijeenkomsten en één hoorzitting voor het publiek georganiseerd. Tevens zijn presentaties gegeven aan nagenoeg alle relevante gemeenten en Provinciale Staten. Ook in het proces richting voorkeursalternatieven blijven we in gesprek met bewoners- en belangengroepen. Dit betekent overigens niet dat

iedere suggestie kan worden meegenomen, onder andere vanwege het gegeven dat adviezen van de verschillende partijen veelal tegenstrijdig zijn.

*Wordt rekening gehouden met woningbouwplannen*

Ja. Alle bekende plannen zijn als autonome ontwikkeling meegenomen. De ontwikkelingen van Almere, A12 zone en Rijnenburg zijn een integraal onderdeel van het onderzoek naar de alternatieven. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 28 oktober 2008 is daarnaast het volgende afgesproken:

«Besloten is dat de regio, met betrokkenheid van het Rijk, een verkenning start van de verstedelijkingskansen van de A12-zone. Deze verkenning wordt voor de zomer 2009 afgerond. Binnen de planstudie Ring worden, bij het opstellen van een voorkeursvariant, de als kansrijk aangemerkte verkende verstedelijkingskansen van de A12 zone niet onmogelijk gemaakt. De afgesproken planning van besluitvorming van de startnotitie Ring blijft leidend.»

*Waarom zijn in de startnotitie Ring Utrecht eerder afgekeurde alternatieven opgenomen*

In het kader van de verkenning en een aanvullende verkenning is onderzoek gedaan naar een A2½, een studie naar een nieuwe wegverbinding tussen Breukelen en Lexmond (parallel aan de A2). De analyse gaf aan dat deze weg slechts een beperkt voordeel oplevert voor de knelpunten op de Ring Utrecht, terwijl wel het Groene Hart wordt doorsneden. Ik heb daarom besloten dit alternatief juist NIET mee te nemen in de planstudie.

*Waarom wordt de weg Amelisweerd als alternatief meegenomen*

Er zijn geen eenvoudige oplossingen voor de ring Utrecht te bedenken. Alle alternatieven raken veel mensen of belangrijke natuur- en landschapsgebieden. Daarom wordt nadrukkelijk gekeken naar alle mogelijke oplossingsrichtingen. Op die manier worden echt alle alternatieven voorzien van voor- en nadelen en wordt duidelijk dat het voorkeursalternatief, in ieder geval het beste alternatief is vergeleken met de andere alternatieven.

In de bak Amelisweerd (A27) is geen ruimte voor het toevoegen van een parallelbaan. Bij het alternatief Verbreden van de Halve Ring wordt onder andere ook een mogelijke verbreding van de bestaande bak Amelisweerd onderzocht.

Hierbij wordt gekeken naar wat een verbreding van de bak aan kansen en bedreigingen oplevert. Er wordt dus ook gekeken naar hoe deze uitbreiding uitgevoerd zou kunnen worden. Maar daarnaast wordt ook gekeken naar alternatieven die de bak Amelisweerd kunnen ontlasten. Ook hier geldt; we willen alle plussen en minnen goed op een rij krijgen om uiteindelijk tot een gewogen oordeel te kunnen komen.

De inspraak heeft duidelijk gemaakt dat er veel weerstand is tegen alternatieven die een aantasting betekenen voor het natuurgebied Amelisweerd. Ik begrijp ook de emoties die spelen. Ik benadruk daarom dat de inspraakreacties mede bepalend zullen zijn voor de uiteindelijke keuze van een voorkeursalternatief.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings