

Vergaderjaar 2009–2010

**31 089**

## **Urgentieprogramma Randstad**

**Nr. 71**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 maart 2010

In het notaoverleg van 14 december 2009 (Kamerstuk 32 123 A, nr. 79) heb ik de Kamer toegezegd aan te geven hoe ik in de planstudie Ring Utrecht met het alternatief Kracht van Utrecht ben omgegaan.

#### **Samenvatting**

Naar aanleiding van de motie Vendrik (Kamerstuk 31 700 A, Nr. 103, 30 juni 2009) is de Kracht van Utrecht direct in de lopende MER 1e fase als volwaardig alternatief onderzocht. In overleg met de opstellers is het alternatief Kracht van Utrecht uitgewerkt, zijn de verkeerskundige effecten berekend en de investeringskosten geraamd. Het alternatief Kracht van Utrecht kent veel interessante elementen. Veel van deze elementen worden door rijk en regio opgepakt. Bijvoorbeeld binnen het regionaal VERDER-pakket (met maatregelen voor de fiets, het OV en mobiliteitsmanagement), het actieprogramma regionaal OV en het actieplan «Groeï op het spoor». Andere elementen zijn in studie genomen, zoals de verhoging van de treinfrequenties binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en een tramnetwerk in Utrecht binnen het Toekomstbeeld OV «Rail als drager van het OV-systeem». Uit het onderzoek blijkt dat het alternatief Kracht van Utrecht niet het knelpunt op de Ring Utrecht oplost.

In deze brief licht ik nader toe waarom er een planstudie Ring Utrecht is gekomen, hoe de planstudie wordt aangepakt, waar de Kracht van Utrecht uit bestaat en welke elementen hiervan al worden opgepakt, hoe de Kracht van Utrecht als volwaardig alternatief in de planstudie is onderzocht, wat de resultaten daarvan zijn en hoe ik het vervolgproces zie.

#### **Voorafgaand aan de planstudie**

Om het kader te schetsen waar binnen de planstudie Ring Utrecht wordt uitgevoerd, is het nodig terug te gaan naar de aanleiding tot de planstudie: het verbeteren van de bereikbaarheid in regio Utrecht.

Medio 2006 is door Rijk en regio een gezamenlijke MIT-verkenning en Netwerkanalyse uitgevoerd voor de regio Utrecht. Hierover is de Kamer op 22 september 2006 geïnformeerd (zie Kamerstuk 29 644, nr. 70, met bijlagen). In de netwerkanalyse is geconcludeerd:

- Het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet zullen in 2020 niet voldoen aan de doorstromingsnormen en -streefwaarden;
- In het regionaal OV zijn op specifieke relaties groeipotenties aanwezig. De gemiddelde reissnelheid van het OV-netwerk ligt laag. De fiets is vaak sneller. De deur tot deur reistijden van met name de bus zijn in relatie tot de auto hoog;
- Op het spoor zal na uitvoering van het «huidige» beleid (2006) en de in gang gezette investeringen (Randstadspoor, Amsterdam–Utrecht, VleuGel) in 2020 geen capaciteitstekort zijn. Wel blijkt dat het openbaar vervoer potentie heeft om te groeien en meer reizigers te bedienen.

Op 13 november 2006 is tussen rijk en regio de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht afgesloten. Deze overeenkomst geeft een uitwerking van de conclusies uit de netwerkanalyse, verwoord in afspraken over de verbetering van de bereikbaarheid in regio Utrecht. In grote lijnen:

- Voor de verbetering van de regionale bereikbaarheid wordt een groot pakket aan maatregelen ingezet, ondermeer voor ruim 30 OV-projecten. De regio betaalt dit pakket en de regio bepaalt welke maatregelen daartoe uitgevoerd worden. De maatregelen zijn uitgewerkt in het VERDER-pakket.
- Voor het hoofdwegennet wordt geïnvesteerd in de verbetering van de doorstroming op de Ring Utrecht en de Driehoek Utrecht–Hilversum–Amersfoort. Hiertoe zijn de planstudies Ring Utrecht, Knooppunt Hoevelaken, A27-A1 (Utrecht–Eemnes–Amersfoort) en A28 (Utrecht–Amersfoort) gestart.

De planstudie Ring Utrecht is dus een onderdeel van een groot pakket aan studies, alle met als doel de in de Netwerkanalyse geconstateerde bereikbaarheidsproblemen van de regio Utrecht aan te pakken.

### **Planstudie in twee fasen**

De planstudie Ring Utrecht doorloopt de verkorte Tracéwetprocedure. Rijk en regio werken hierbij nauw samen. Het bevoegd gezag wordt naast de Ministers van VROM en VenW gevormd door de colleges van de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht. De startnotitie is in december 2008 gepubliceerd. Na het vaststellen van de Richtlijnen door het bevoegd gezag in mei 2009 is gestart met de milieueffectrapportage (MER) 1e fase.

Zoals in de Richtlijnen is vastgesteld, zijn in de MER 1e fase alle mogelijke alternatieven onderzocht, waaronder het alternatief Kracht van Utrecht. De MER 1e fase kent een globale effectbeoordeling, gericht op het kunnen afwegen van de alternatieven. De alternatieven zijn beoordeeld op vijf criteria: verkeer, milieu, ruimtelijke effecten en kansen voor inpassing (Ruimtelijke Verkenning), techniek en kosten. Op basis dit onderzoek heb ik samen met de minister van VROM en de regiobestuurders op 3 november een voorkeursrichting bepaald, in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen en als onderdeel van een integraal pakket aan mobiliteitsmaatregelen (zie Kamerstuk 31 089, nr. 56, 4 november 2009 en de bijlagen met studieresultaten).

De concept MER wordt voorjaar 2010 afgerond tot MER 1e fase, met daarin alle alternatieven. Op basis van de MER 1e fase en de voorkeursrichting worden voor de zomer 2010 raden en staten, belangengroepen en bewoners geconsulteerd en wordt de commissie m.e.r. om advies

gevraagd. Aan de hand van de uitkomsten hiervan volgt het besluit: het voorkeursalternatief. In toekomstige planstudies á la Elverding is deze 1e fase gelijk aan de Verkenningsfase, waarvan het doel ook is om op hoofdlijnen te komen tot één voorkeursalternatief.

Het voorkeursalternatief wordt vervolgens in de 2e fase uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit met MER 2e fase en alle daarbij gebruikelijke onderzoeken (zoals verkeer, lucht, geluid, natuur en landschap). Hierbij worden varianten voor onderdelen van het voorkeursalternatief in kaart gebracht. Tevens wordt het zogenoemde meest milieuvriendelijke alternatief uitgewerkt. Na inspraak, overleg en advisering wordt het Tracébesluit genomen en kan de voorbereiding van de uitvoering beginnen.

### **Vorstel alternatief Kracht van Utrecht**

In april 2009 hebben de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur- en Milieufederatie Utrecht het rapport «De Kracht van Utrecht» uitgebracht. Dit alternatieve plan apprecieer ik (Kamerstuk 31 700 A, Nr. 99, 25 juni 2009). Ik waardeer dat door diverse partijen wordt meegedacht om de mobiliteits-problemen van nu en in de toekomst in de regio Utrecht aan te pakken. Wat ons ook aanspreekt is dat de opstellers van de Kracht van Utrecht aangeven dat men niet alleen tegen is, maar ook ergens voor. De Kamer heeft vervolgens op 2 juli 2009 de motie Vendrik aangenomen (Kamerstuk 31 700 A, nr. 103, 30 juni 2009). In de motie wordt de regering verzocht: ««De Kracht van Utrecht» niet alleen toe te juichen, maar deze ook als volwaardig alternatief mee te nemen in de MER 2e fase». Hieraan heb ik invulling gegeven.

De Kracht van Utrecht is in het onderzoek als volwaardig alternatief opgenomen. Echter, het leek ons om drie redenen niet verstandig te wachten op de MER 2e fase, maar om het alternatief Kracht van Utrecht direct aan het onderzoek van de MER 1e fase toe te voegen:

- De Ring Utrecht bevond zich in de 1e fase. Wachten op de 2e fase zou betekenen dat het onderzoek voor lange tijd op de plank zou blijven liggen. Dat vond ik geen recht doen aan het initiatief van de opstellers en aan de strekking van de motie.
- In de 1e fase worden de alternatieven voor het oplossen van de doorstromingsproblematiek op het hoofdwegennet tegen elkaar afgewogen. De Kracht van Utrecht is zo'n alternatief. Op basis van deze afweging wordt uit de mogelijke alternatieven een voorkeursalternatief gekozen.
- Dit is in lijn met het kabinetsbeleid (Kamerstuk 29 385, nr. 19, 23 mei 2008) over het advies van de commissie Elverding: in de beginfase breed en op hoofdlijnen oplossingen onderzoeken, participatie van betrokkenen, een integrale belangenafweging, die wordt afgerond met een politiek besluit tot één voorkeursalternatief. Het past hierin niet om ook nog in de 2e fase meerdere alternatieven mee te blijven nemen: dit leidt tot onnodige studiekosten, een langere doorlooptijd én tot onzekerheid bij omwonenden die blijft voortbestaan. Vroegtijdig maar weloverwogen keuzes maken is dus nodig.

### **Onderzoek naar het alternatief Kracht van Utrecht**

In de vakantieperiode en het najaar hebben onze mensen, de medewerkers van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en van de onderzoeksbureaus een zware inspanning geleverd om de zes wegalternatieven, het alternatief Kracht van Utrecht en het alternatief OV+++ uit te werken, te onderzoeken en te vergelijken.

Het alternatief Kracht van Utrecht is net als het alternatief OV+++ als volwaardig alternatief onderzocht. Dit onderzoek is uitgevoerd door Goudappel Coffeng (GC), onder aansturing van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en binnen het samenwerkingsverband VERDER. Het onderzoek is uitgevoerd in samenspraak met de opstellers van de Kracht van Utrecht: de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU). De aanpak, uitgangspunten, werkwijze en resultaten zijn in werkoverleggen met de opstellers van de Kracht van Utrecht besproken. Het pakket aan maatregelen van de Kracht van Utrecht is hierbij in overleg met de opstellers nader ingevuld om in het modelonderzoek op te kunnen nemen. Zo is in dit overleg de spoorlijn parallel aan de A12 vervangen door een tangentieel lightrail/tram systeem, omdat de deskundigen van BRU en GC en de opstellers van de Kracht van Utrecht hiervan een hogere effectiviteit verwachten.

Het onderzoek naar de alternatieven Kracht van Utrecht en OV+++ bestond uit:

- Nadere uitwerking van de voorstellen uit de Kracht van Utrecht;
- Bepalen van de verkeerskundige effecten van beide alternatieven met behulp van modelberekeningen en expert judgement;
- Raming van de investeringskosten van beide alternatieven.

De effecten van het alternatief Kracht van Utrecht zijn op vergelijkbare wijze als de andere alternatieven onderzocht. Op 4 november 2009 is tezamen met de voorkeursrichting het rapport met de studieresultaten beschikbaar gesteld, waarin de verschillende alternatieven en effecten op een rij zijn gezet («Planstudie Ring Utrecht, Uitkomsten onderzoek eerste fase», VERDER).<sup>1</sup> Naar aanleiding van het verzoek vanuit de regio om meer detailgegevens beschikbaar te stellen is op 8 december 2009 de rapportage «OV+++ en Kracht van Utrecht in planstudie Ring Utrecht» van Goudappel Coffeng gepubliceerd. Beide rapportages zijn te vinden op [www.ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl).<sup>1</sup>

### **Inhoud van het alternatief Kracht van Utrecht**

De Kracht van Utrecht bestaat voor een deel uit de maatregelen die al door rijk en regio zijn opgepakt. Daar vinden de Kracht van Utrecht en het rijks- en regiobeleid elkaar. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- Maatregelen uit het **VERDER-pakket**:
  - Kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk (o.a. overstap op OV, beschikbaarheid leenfietsen op OV-locaties stallingsmogelijkheden op OV-locaties);
  - P&R-voorzieningen;
  - Verkeersmanagement (o.m. doorstromingsmaatregelen);
  - Mobiliteitsplatforms;
  - OV-maatregelen (snelheid & doorstroming, inrichten knopen en haltes, vrije OV-banen, oplossen knelpunten, marketing en communicatie P&R, nieuwe infrastructuur), inclusief de tramlijn Utrecht Centraal – De Uithof (€ 100 miljoen).
- De verhoging van de treinfrequenties op de corridors Utrecht–Arnhem en Utrecht–Eindhoven, zoals wordt uitgewerkt in het kader van het **Programma Hoogfrequent Spoorvervoer** (PHS) met de ambitie van «spoorboekloos» rijden op de drukste trajecten in de brede Randstad.
- Verbeterde doorstroming en uitbreiding frequenties zoals ook opgenomen in het **actieprogramma regionaal OV** in de regio Utrecht (de Kracht van Utrecht gaat hierbij direct uit van vertramming).
- Uitbreiden van P&R-voorzieningen bij stations, maatregelen voor kaartjes en kennismaking, informatievoorziening en dergelijke zoals ook opgenomen in het **Actieplan «Groeit op het spoor»**.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- **Prijsbeleid** in de vorm van een basisheffing van 7 cent/km<sup>1</sup>.

Naast de maatregelen die al worden uitgevoerd, bevat het alternatief Kracht van Utrecht extra maatregelen:

- **Prijsbeleid:** een spitsheffing van 11 ct/km op vrijwel alle wegen binnen de agglomeratie Utrecht.
- **Fiets:** Snelwegen voor fietsers, voorrang voor fietsers in 30 km zones en op rotondes, autoparkeerplaatsen in woongebieden omzetten in buurtfietsstallingen, fietslessen voor allochtonen, fietspaden opknappen, OV-fiets/Witte fietsenplan en betere fietsfaciliteiten bij OV-knooppunten.
- **P&R:** Conform VERDER-pakket
- **Carpool:** Conform VERDER-pakket
- **Mobiliteitsmanagement:** betaald parkeren voor werknemers bij bedrijven, alleen woonwerk vergoeding voor OV en fiets, telewerken thuis of in smartworkcentra, E-fietsenplan, flexibele werktijden
- **Betaald parkeren:** in woongebieden € 2/uur, in gebieden met hoge dichtheid € 4/uur en in het centrum van de stad Utrecht € 5/uur
- **4 nieuwe tramlijnen (radiaal netwerk):** Utrecht CS–Zeist/station Driebergen, met aftakking Voordorp/Bilthoven, Utrecht CS–Leidsche Rijn/Rijnenburg, Utrecht CS–Overvecht en Utrecht CS–Zuilen,
- **6 nieuwe Light Rail/tramlijnen (tangenteel netwerk):** Utrecht CS («Om de Zuid») – Zeist/station Driebergen, Utrecht CS–Leidsche Rijn, zuidtangente Vleuten–Rijnenburg–A12 zone, Galgenwaard–A12 zone–Houten/Vianen, Utrecht CS–Overvecht–Maarsse, Maarssen–Overvecht–Galgenwaard.
- **Frequentie verhogingen op het spoor:** 6 intercity's en 6 sprinters per uur op de zwaarste lijnen en tot 4 intercity's en 4 sprinters per uur op de andere lijnen.
- **Nieuwe stations:** Utrecht Lage Weide, Woerden Molenvliet, Utrecht Majella, Maartensdijk
- **Nieuwe spoorlijnen:** Utrecht–Almere via Stichtsebrug en Utrecht–Breda
- **4 sporigheid:** Utrecht–Arnhem, Utrecht–Den Bosch (onderdeel van PHS), Utrecht–Den Haag en Gouda–Rotterdam

Het alternatief OV+++ bevat de maatregelen uit het VERDER-pakket en een deel van de maatregelen uit het alternatief Kracht van Utrecht.

### Resultaat onderzoek alternatief Kracht van Utrecht

In het **verkeerskundig onderzoek** is door Goudappel Coffeng allereerst gekeken naar het effect van de maatregelen op het aantal autoverplaatsingen. Gebleken is dat het VERDER-pakket zorgt voor 4,3% minder autoverplaatsingen. Dit toont aan dat de maatregelen die rijk en regio nemen – nog los van de keuze voor een alternatief voor de Ring Utrecht – effect sorteren. Het VERDER-pakket is in het onderzoek voor alle alternatieven als onderdeel van de referentiesituatie opgenomen.

De aanvullende maatregelen uit het alternatief Kracht van Utrecht voor fiets, P&R, carpool, overig mobiliteitsmanagement en openbaar vervoer zorgen in de spits voor 4% minder autoverplaatsingen t.o.v. de referentiesituatie. Het onderzoek geeft aan dat het forse prijsbeleid (een basistarief van 7 ct/km en een spitstarief van 11 ct/km op bijna alle wegen in en rond Utrecht) uit het alternatief Kracht van Utrecht het aantal autoverplaatsingen in de spits verder reduceert met 12%. Het alternatief Kracht van Utrecht leidt in de spits derhalve tot 16% minder autoverplaatsingen (waarvan driekwart door prijsbeleid). Alle maatregelen uit het alternatief Kracht van Utrecht leiden tot 30% meer verplaatsingen per openbaar

<sup>1</sup> Het voorstel voor de wet kilometerprijs kent een basisheffing van 6,7 cent/km. Ten tijde van het onderzoek was dit bedrag nog niet bekend. Daarom is gerekend met de benadering van 7 cent/km.

vervoer per etmaal. Vervolgens is met behulp van modelberekeningen bepaald wat het effect is op de bereikbaarheidsproblemen.

#### *Verkeersdoorstroming in de spits*

- In de referentiesituatie 2020 wordt er in de spits op 4 trajecten niet voldaan aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit. 3 daarvan zijn te kenmerken als ernstige probleemtrajecten (reistijdfactor in de spits meer dan 0,2 boven de streefwaarde), 1 als licht probleemtraject (reistijdfactor in de spits minder dan 0,2 boven de streefwaarde).
- Het alternatief Kracht van Utrecht lost deze probleemtrajecten niet op, de voorkeursrichting wel.

#### *Voertuigverliesuren*

- Het alternatief Kracht van Utrecht reduceert het aantal voertuigverliesuren met 32%. Voor tweederde deel komt deze afname door prijsbeleid (7+11 cent/km).
- De voorkeursrichting zonder prijsbeleid reduceert het aantal voertuigverliesuren met 12%. Met prijsbeleid (7 cent/km) neemt deze reductie op het hoofdwegennet toe tot ordegrrootte 45%.

#### *Voertuigkilometers*

- Het alternatief Kracht van Utrecht vermindert het aantal voertuigkilometers op het hoofdwegennet met 8% en op het onderliggend wegennet met 14%. Ook hier komt tweederde deel van deze afname door prijsbeleid (7+11 cent/km).
- De voorkeursrichting vermeerdert het aantal voertuigkilometers op het hoofdwegennet met 4% en vermindert het aantal voertuigkilometers op het onderliggend wegennet met 5%.

Uit het onderzoek blijkt dat het alternatief Kracht van Utrecht zorgt voor forse afname van het autogebruik in de regio Utrecht, met name als gevolg van het prijsbeleid. Echter, het verkeersprobleem op de A27 bij Amelisweerd wordt ook met dit vergaande prijsbeleid niet opgelost. Het probleem is hier zo groot, dat alleen een specifiek op dit knelpunt gerichte aanpak voldoende effect sorteert. Het alternatief Kracht van Utrecht is daarom niet geschikt als oplossing voor de knelpunten op de Ring, de voorkeursrichting wel. Daarnaast is een spitsheffing van 11 cent/km op vrijwel alle wegen binnen de agglomeratie Utrecht niet het prijsbeleid dat het kabinet voorstaat. Zowel de hoogte van het tarief als het niet selectieve karakter door de toepassing op vrijwel alle wegen acht het kabinet niet verstandig en niet haalbaar, het ontnemt alle mogelijkheden om het middel spitsheffing selectief in te zetten daar waar het nodig en effectief is.

Een wegverbreding heeft effecten op **milieu & leefomgeving**. Voor bewoners, voor landschap en natuur. De voorkeursrichting voor de Ring Utrecht is in samenhang met de OV-investeringen en uitgaande van de invoering van kilometerheffing bepaald en derhalve als «minimaal» te beschouwen:

- Eén strook erbij op de parallelbaan A12;
- Scheiden van het wevend verkeer door het verbreden van de bestaande bak A27 bij Amelisweerd. Dus geen nieuwe wegen en geen nieuwe doorsnijdingen;
- Opwaarderen van de NRU (Noordelijke Ring Utrecht), die 2x2 rijstroken blijft en dus geen extra rijstrook krijgt.

Bij de voorkeursrichting zullen de normen voor lucht (uitgaande van de realisatie van het NSL) en geluid niet worden overschreden. Met name voor de wijken Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp zal speciale aandacht nodig zijn. Om aan de geluidsnormen te voldoen worden bij/in deze wijken waarschijnlijk maatregelen getroffen.

Rond de A27 zal een aantasting van landschap en natuur plaatsvinden, door het verbreden van de bak, de aanleg van extra rijstroken en het aanpassen van de knooppunten. De Nieuwe Hollandsche Waterlinie heeft daarbij speciale aandacht, in het bijzonder het fort 't Hemeltje. Nadelige effecten zullen in de eerste plaats worden voorkomen, in het onvermijdelijke geval worden gemitigeerd. Mede daarom is in de voorkeursrichting een overkluizing bij Amelisweerd opgenomen.

De aanleg en verbreding van tramlijnen en spoorlijnen zoals in het alternatief Kracht van Utrecht hebben eveneens grote effecten op de omgeving: het gaat om 4 nieuwe tramlijnen, 2 nieuwe spoorlijnen, 4 spoorverdubbelingen en 6 tangentiële Lightrail/tramlijnen rond de stad Utrecht. Ook langs deze lijnen wonen veel mensen. Ook deze lijnen doorsnijden landschap, natuur en de Hollandsche Waterlinie (met het fort 't Hemeltje). De OV-maatregelen in het alternatief Kracht van Utrecht kennen dus eveneens aanzienlijke ruimtelijke effecten.

De **investeringskosten** voor het radiaal tramnetwerk, het tangentiële Light Rail/tramnetwerk en de spoorlijn Breda–Utrecht zijn geraamd op € 6,25 miljard. Daarbij komen nog de kosten voor de nieuwe stations, de nieuwe Stichtselijn en de spoorverdubbeling van 3 spoorlijnen. De kosten hiervan bedragen enkele miljarden. De totale kosten van het OV pakket in het alternatief Kracht van Utrecht zal daarmee orde grootte € 10 miljard bedragen, bovenop de al aangenomen OV verbeteringen uit het VERDER-pakket. Ter vergelijking: de kosten van de Voorkeursrichting zijn geraamd op € 1,4 miljard.

### **Vervolgproces**

De MER 1e fase wordt dit voorjaar afgerond, met daarin alle onderzochte alternatieven (inclusief het alternatief Kracht van Utrecht). Zoals hiervoor beschreven vindt op basis van de MER 1e fase een consultatieronde plaats. Aan de hand van de uitkomsten hiervan besluiten de bevoegd gezagen na de zomer tot een voorkeursalternatief. In lijn met de Elverdijng-werkwijze wordt er één voorkeursalternatief in de 2e fase uitgewerkt.

De Kracht van Utrecht bevat veel waardevolle ideeën. De meest effectieve en haalbare maatregelen, zoals P&R, carpool, mobiliteitsconvenanten en het versnellen van het fietsnetwerk worden uitgevoerd binnen het VERDER-pakket. Andere onderdelen van de Kracht van Utrecht maken dan wel geen deel uit van de planstudie Ring, maar worden door Rijk of regio via andere trajecten overwogen. Zo werken rijk en regio aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en het versterken van het OV-netwerk in de regio. Afgelopen 16 december heeft de Stadsregio BRU besloten te streven naar een regionaal OV systeem waarvan Randstadspoor (afstanden > 10 km) en tram (< 10 km) de ruggengraat vormen en dit nader te onderzoeken.

Dit regionaal OV systeem is opgenomen in het alternatief OV+++ en het alternatief Kracht van Utrecht. Voor de tramlijn tussen Utrecht CS en de Uithof heeft de gemeente al een concreet plan uitgewerkt. Daarnaast wordt in de periode 2010–2012 een pilot gehouden met snelwegbussen rond Utrecht. Hierbij worden de bestaande snelwegbussen tussen Breda en Utrecht en tussen Huizen en Amsterdam uitgebreid en versneld,

waarbij ook de verknoping tussen die lijnen en de aansluiting op ander OV de nodige aandacht krijgt. Uit deze pilot worden conclusies getrokken ten aanzien van de uitbreidingsmogelijkheden van snelwegbussen.

Op 25 januari 2010 hebben Provinciale Staten van de provincie Utrecht in debat vastgesteld dat de Kracht van Utrecht een aantal kansrijke OV-elementen bevat die door GS deels in de uitwerking van de OV-maatregelen in het VERDER-pakket zullen worden opgepakt en verder als OV-ambitie overeind blijven. Daarmee vervalt voor Provinciale Staten de noodzaak tot het apart doorrekenen van de Kracht van Utrecht in de 2e fase van de Planstudie Ring Utrecht. Daarnaast heeft Provinciale Staten zich, bij motie, unaniem uitgesproken voor de voortzetting van de huidige wijze van samenwerking tussen rijk en regio. De Provincie ondersteunt hiermee het in deze brief beschreven vervolgproces van de planstudie Ring Utrecht, zoals blijkt uit de brief van Gedeputeerde Staten aan de Kamer.

Als het alternatief Kracht van Utrecht in de MER 2e fase nogmaals als volwaardig alternatief wordt onderzocht, heeft dat consequenties. Dit impliceert dat de maatregelen uit het alternatief Kracht van Utrecht hetzelfde uitwerkingsniveau dienen te krijgen als het voorkeursalternatief: dat van een Ontwerp-Tracébesluit of bestemmingsplan, grotendeels met een MER. Het gaat dan niet meer om één planstudie Ring Utrecht, maar om circa 5 planstudies spoor, 4 planstudies tram en 6 planstudies voor de tangentiële lijnen. De startnotitie Ring Utrecht dekt deze planstudies niet. Nieuwe planstudies vragen een nieuwe m.e.r.-procedure, te beginnen met de startnotitie. Dat betekent een vertraging van de planstudie Ring Utrecht van anderhalf jaar. Daarnaast vragen circa 15 planstudies van deze omvang een aanzienlijke investering in planstudiekosten (tientallen miljoenen euro's).

### **Conclusie**

Direct na het aannemen van de motie Vendrik is de Kracht van Utrecht als volwaardig alternatief voor de Ring Utrecht bestudeerd. Hierbij is niet gewacht tot de 2e fase, maar is het alternatief Kracht van Utrecht direct in de 1e fase onderzocht samen met het alternatief OV+++ en de wegalternatieven. Het alternatief Kracht van Utrecht is goed onderzocht, in overleg met de opstellers, maar bleek niet probleemoplossend en vele malen budgetoverschrijdend. De voorkeursrichting lost de doorstromingsproblemen wel op en blijft qua kosten in de buurt van het beschikbare budget. Vanzelfsprekend wordt het alternatief Kracht van Utrecht volwaardig meegenomen in de afronding van de MER 1e fase. In de 2e fase wordt geheel in lijn met de Elverding-werkwijze één alternatief uitgewerkt tot OTB/MER.

De richting van de OV elementen uit het alternatief Kracht van Utrecht sluit aan bij de Mobiliteitsaanpak. Diverse elementen uit het alternatief Kracht van Utrecht worden uitgevoerd, zoals het actieprogramma regionaal OV, het actieplan «groei op het spoor» en het VERDER-pakket of worden in studie genomen, bijvoorbeeld in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en het Toekomstbeeld OV «Rail als drager van het OV-systeem» van het BRU. Ik ben dan ook van mening dat er een goed en passend evenwicht is tussen de verschillende modaliteiten.

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