

Vergaderjaar 2008–2009

31 089

Urgentieprogramma Randstad

Nr. 54

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juli 2009

Met deze voortgangsbrief willen wij u, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, op de hoogte brengen van de stand van zaken bij het Randstad Urgent project Draaischijf Nederland. Gezien de maatschappelijke en politieke belangstelling en het belang van de richtinggevende stappen die samen met de regionale bestuurders zijn gezet voor de verdere uitwerking, hebben wij samen met de minister van VROM besloten u hierover in deze fase te informeren.

Voordat wordt ingegaan op de recente ontwikkelingen van het project hechten wij eraan te benadrukken dat de vorderingen mogelijk zijn geweest dankzij de intensieve samenwerking en krachtige inspanningen van alle betrokken partijen vertegenwoordigd in het Utrechtse Verkeer- en Vervoerberaad: Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Bureau Regio Amersfoort, gewest Gooi- en Vechtstreek, Regio Utrecht West, Regio Utrecht Zuidoost, Gemeente Amersfoort, Gemeente Hilversum en Gemeente Utrecht.

In deze brief schetsen wij allereerst de achtergrond van het project Draaischijf Nederland: de ontwikkelingen in de regio Utrecht en de knelpunten. Vervolgens gaan wij in op de actuele stand van zaken met betrekking tot het integraal maatregelenpakket waaronder een viertal planstudies voor het hoofdwegennet.

Regio Utrecht

De regio Utrecht is dé draaischijf in het openbaar vervoer- en wegensysteem van Nederland. Dat geldt met name voor de ring Utrecht voor het wegverkeer en Utrecht Centraal Station als drukste OV-knooppunt van Nederland. De regio Utrecht zal daarom een grote bijdrage moeten leveren aan de hoge mobiliteitsambities uit de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak.

Tegelijk moet de goede bereikbaarheid de gewenste regionale economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de komende jaren ondersteunen. De bereikbaarheidsopgave van de regio Utrecht hangt samen met twee andere grote ruimtelijk-fysieke uitdagingen in de regio: het opvangen van de grote verstedelijkingsdruk en het beschermen en versterken van groene en landschappelijke waarden. Deze drie opgaven kennen onderlinge spanningsvelden maar kunnen elkaar ook versterken. Om te komen tot een integrale duurzame ontwikkeling van de regio Utrecht is door Rijk en regio onder andere gekozen voor een hoge ambitie binnenstedelijk bouwen. Hierdoor wordt de noodzaak voor de aanleg van nieuwe infrastructuur beperkt en ontstaat een steviger draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer. Dit neemt niet weg dat de realisatie van de verstedelijkingsopgave onder meer afhankelijk is van verbetering van de openbaar vervoer- en weginfrastructuur.

Duurzaam Bouwen in de NV Utrecht

In het Randstad Urgent project «Duurzaam Bouwen in de NV Utrecht» is een Ontwikkelingsvisie ontwikkeld om aan de verstedelijkingsambitie invulling te geven.

Deze ontwikkelingsvisie beschrijft de ruimtelijke keuzes die invulling geven aan de regionale behoefte aan nieuwe woningen, bedrijventerreinen, groengebieden en infrastructuur voor de periode 2015–2030. Binnen het NV Utrecht gebied is er in de periode 2015–2030 behoefte aan 65 500 woningen. Dit is een complexe opgave omdat de bestaande infrastructuur nauwelijks nog capaciteit beschikbaar heeft en in de regio een aantal nationale landschappen ligt. De NV Utrecht heeft gezocht naar een kwalitatief hoogwaardig antwoord, met veel aandacht voor de landschappelijke kwaliteiten en de groene waarden van de Noordvleugel Utrecht. Rijk en regio hebben er voor gekozen om optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden binnen de bestaande steden en dorpen en van de bestaande infrastructuur van openbaar vervoer en auto. Waar dat niet kan, zijn uiterste inspanningen vereist om «rode» functies te combineren met de belangen van natuur, water en landschap. De visie levert daarnaast de ruimtelijk programmatische basis voor de planstudies naar de infrastructuur.

De bestuurlijke afspraken op basis van de definitieve Ontwikkelingsvisie worden in juli ondertekend. Het hoofddoel van het ondertekenen van bestuurlijke afspraken is dat Rijk en regio samen optrekken bij de uitwerking en uiteindelijke uitvoering van deze visie.

Er vindt nauwe afstemming plaats tussen de projecten Draaischijf Nederland en Duurzaam Bouwen in de NV Utrecht, ook voor wat betreft mogelijke ontwikkelingen rond de A12-zone. In het najaar van 2009 komen wij met de minister van VROM uitgebreid op (de samenhang tussen) deze projecten bij u terug.

Knelpunten

In de *MIT-Verkenning/netwerkanalyse Regio Utrecht* uit 2006 is een analyse gemaakt van de mobiliteit in de Utrechtse regio, zowel voor de huidige situatie als de situatie in 2020. In de huidige situatie staat de bereikbaarheid van de regio Utrecht onder druk. Toenemend autoverkeer en OV-gebruik zullen deze druk in de komende jaren nog verder opvoeren. In de regio Utrecht neemt de mobiliteit bovendien toe als gevolg van de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen.

Om de (groeierende) mobiliteit het hoofd te bieden, zijn voor de periode tot aan 2020 verschillende maatregelen in voorbereiding en voor een deel ook al in uitvoering. Het gaat daarbij om relatief grootschalige bouwprojecten zoals de uitbreiding van de A2, de aanleg van spits- en plus-

stroken en de integrale spooruitbreiding voor het traject Amsterdam-Utrecht. Daarnaast spelen meer kleinschalige ingrepen, variërend van bijvoorbeeld het optimaliseren van verkeersregelininstallaties tot verbetering van stallingsvoorzieningen voor de fiets bij overstappunten. Op zichzelf hebben bovengenoemde maatregelen beslist een positief effect, maar dat wordt weer ruimschoots tenietgedaan doordat tussen nu en 2020 het verkeer sterk zal groeien.

De Verkenning/netwerkanalyse mondt uit in de conclusie dat in 2020, «zelfs met de uitvoering van de voorgenomen maatregelen, de knelpunten toenemen en dat het nodig is om nieuwe oplossingen te bedenken.» Geconstateerd wordt dat er op alle netwerken problemen zijn: op het hoofdwegennet worden de streefwaarden van de Nota Mobiliteit niet gehaald, het onderliggend wegennet wordt op bepaalde locaties te zwaar benut, en het openbaar vervoer kan niet op alle relaties concurreren met de auto.

Integrale aanpak

De mobiliteitsproblematiek in de regio Utrecht is van een dusdanige omvang dat deze een integrale aanpak vereist. Integraal betekent in dit verband dat alle mogelijke oplossingen in beeld zijn en in hun samenhang worden gezien: een zorgvuldige ruimtelijke ordening, beprijzen, mobiliteitsmanagement, verbetering van het openbaar vervoer (OV), maatregelen voor het vrachtverkeer, en ingrepen om de capaciteit van het wegennet te vergroten. Wij hebben laten onderzoeken welke bijdrage deze oplossingen kunnen leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid in de regio Utrecht. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de brochure *Draaischijf NL, mobiliteit in de regio Utrecht* (zie bijlage 1).¹

Het blijkt dat de inzet van alle type oplossingsrichtingen nodig is om de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit te kunnen halen: «en-en» in plaats van «of-of». De mobiliteitsproblematiek in de regio Utrecht wordt daarom op verschillende manieren aangepakt. Zo investeren zowel het Rijk als de regio de komende decennia fors in de verbetering van het OV in de regio Utrecht (zie kader).

OV-investeringen in de Utrechtse regio (lopend beleid)

Er is en wordt door het Rijk en door de decentrale overheden flink in het regionaal openbaar vervoer geïnvesteerd, vooral daar waar grote aantallen reizigers zijn. Als onderdeel van het programma VERDER is de regio op 6 juli jl. met een voorstel gekomen voor een nieuwe set aan maatregelen (zie verderop in deze brief).

Het Rijk heeft voor de korte termijn (tot 2012) vanuit het actieprogramma regionaal OV in de regio Utrecht 32 mln euro beschikbaar gesteld. In combinatie hiermee wordt het fietsbeleid uitgevoerd. De aandacht zal uitgaan naar de stallingscapaciteit bij stations en OV-haltes, het opruimen van weesfietsen bij stations en naar het verbeteren van regionale (woonwerk) fietsverbindingen. Met de aanwijzing van stationsgebied Utrecht als Nationaal Sleutelproject wordt beoogd de stationsomgeving en het openbaar vervoer aanzienlijk te verbeteren.

Om de vervoeromvang van personen en goederen de baas te kunnen, is voor de middellange termijn (2012–2020) het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) ontwikkeld. Hiervoor is 4,5 miljard euro gereserveerd. Onderdeel van het PHS zijn onder andere de planstudies Toekomstvast Routing Spoorgoederenvervoer, corridor Utrecht-Den Bosch en corridor Utrecht-Arnhem.

Daarnaast wordt momenteel ruim 1 miljard euro geïnvesteerd in het spoorproject Vleugel/Randstadspoor waarin wordt gewerkt aan een uitgebreid regionaal treinnetwerk in de regio. Dit project zal in 2015 worden opgeleverd. Voorts is in het Bestuurlijk Overleg MIRT

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

van 18 mei 2009 overeenstemming bereikt over de aanwending van het restbudget Randstadspoor waarvan de verdere studie naar de doortrekking van Randstadspoor naar Harderwijk de belangrijkste maatregel is.

Integraal maatregelenpakket bereikbaarheid

Het Rijk en de regionale en grote lokale overheden in de regio Utrecht hebben op 13 november 2006 een Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht ondertekend. Hierin zijn inhoudelijke en procedurele afspraken vastgelegd om maatregelen uit te voeren om de bereikbaarheid van de regio Utrecht te waarborgen. Er is besloten om maximaal 2,6 miljard euro aan Rijkszijde en 0,5 miljard euro aan regiozijde vrij te maken om de mobiliteit in de regio te verbeteren. Het samenwerkingsverband VERDER¹, Mobiliteit in Midden-Nederland is met deze opgave aan de slag gegaan.

De integrale aanpak wordt in het programma VERDER concreet ingevuld door twee gebiedsgerichte pakketstudies: Ring Utrecht en Driehoek Utrecht–Amersfoort–Hilversum. In deze pakketstudies wordt een samenhangend en integraal pakket van elkaar versterkende maatregelen over alle modaliteiten (weg, OV en fiets) ontwikkeld, afgestemd op prijsbeleid en op de ruimtelijke economische ontwikkeling in de regio Utrecht. Behoud van natuur en landschap als ook de consequenties voor (verkeers-) veiligheid en leefbaarheid (geluidhinder, luchtkwaliteit) en een goede inpassing zijn daarbij aandachtspunten.

Het samenwerkingsverband VERDER heeft op 6 juli jl. een voorstel voor een regionaal pakket aan samenhangende maatregelen gepresenteerd. Het maatregelenpakket is beschreven in het Projectenboek van VERDER (te vinden op www.ikgaverder.nl: het VERDER-pakket). Alle regionale VERDER maatregelen liggen de komende maanden ter besluitvorming voor aan de individuele gemeenteraden en Provinciale Staten. Tevens zal publieke consultatie plaatsvinden. Wij zijn van mening dat de regio hiermee noodzakelijke en perspectiefvolle investeringen in de kwaliteitsverbetering van het Openbaar Vervoer en daarmee de bereikbaarheid van de regio doet.

Als onderdeel van de pakketstudies worden planstudies uitgevoerd naar de A27/A1 Utrecht–knooppunt Eemnes–Amersfoort, A28 Utrecht–Amersfoort, het knooppunt Hoevelaken en de Ring Utrecht.

Gefaseerde Aanpak

De planstudies A27/A1, knooppunt Hoevelaken en Ring Utrecht doorlopen de verkorte Tracéwetprocedure. De A28 Utrecht–Amersfoort doorloopt de Spedwetprocedure. De startnotities zijn gepubliceerd. Voor alle vier planstudies is gestart met de milieueffectrapportage na het vaststellen van de Richtlijnen.

Voor wat betreft de planstudies Ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken wordt de milieueffectrapportage in twee fasen uitgevoerd. In de eerste fase zijn, met behulp van een globale milieueffectrapportage, de verschillende alternatieven uit de startnotities op hoofdlijnen verkend. De alternatieven zijn globaal beoordeeld op vijf criteria: verkeer, milieu, ruimtelijke effecten en kansen voor inpassing (Ruimtelijke Verkenning), techniek en kosten. Deze beoordeling staat aan de basis van het bepalen van een voorkeursalternatief.

Het voorkeursalternatief is het vertrekpunt voor verdere uitwerking in de tweede fase. In deze tweede fase moet het basisconcept van het voor-

¹ In VERDER werken provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Bureau Regio Amersfoort, Gewest Gooi- en Vechtstreek, Regio Utrecht West, Regio Utrecht Zuidoost, Gemeente Amersfoort, Gemeente Hilversum en gemeente Utrecht, gezamenlijk aan oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek. VERDER valt onder het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB).

keursalternatief een specifiekere invulling gaan krijgen en worden ook eventuele varianten voor onderdelen van het voorkeursalternatief in kaart gebracht. Tevens wordt het zogenoemde Meest milieuvriendelijke alternatief uitgewerkt; een verplicht onderdeel van een milieueffectrapportage. Uiteindelijk worden de resultaten van fase twee vastgelegd in een Ontwerp-Tracébesluit en een daaraan gekoppeld milieueffectrapport (MER) als het een aanpassing van het hoofdwegennet betreft. Na inspraak, overleg en advisering wordt vervolgens een definitief Tracébesluit genomen.

Pakketstudie Driehoek Utrecht – Amersfoort – Hilversum

Regionale maatregelen

De regio heeft in het kader van het programma VERDER een pakket aan regionale maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, verkeersmanagement, fiets, mobiliteitsmanagement en onderliggend wegennet ontwikkeld. Binnen het gebied van de Driehoek zijn bijvoorbeeld de volgende maatregelen voorgesteld:

- Verschillende fietsmaatregelen (o.a. stallingsvoorzieningen, ongelijkvloerse kruisingen);
- Investeren in P&R locaties (o.a. bij station Vathorst);
- Verbeteringen in het OV (busverbinding Leusden–Amersfoort Noord, doorstromingsmaatregelen OV);
- Maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement (afspraken met bedrijfsleven over o.a. reismogelijkheden en flexibele werktijden);
- Verschillende maatregelen op het onderliggende wegennet.

Knooppunt A27/A1 en A28 Utrecht–Amersfoort

Tijdens het BO MIRT van 18 mei 2009 is met de regio een concrete afspraak gemaakt over het Voorkeursalternatief A27/A1 Utrecht Noord–knooppunt Eemnes–Amersfoort. Het voorkeursalternatief bestaat uit:

- Het verbreden van de A27 aansluiting Utrecht Noord–knooppunt Eemnes van 2x2 naar 2x3 rijstroken, met de optie voor een ruimtelijke voorziening, zodat een eventuele verbreding naar 2x4 en een mogelijke toekomstige nieuwe OV-verbinding tussen Almere en Utrecht ruimtelijk mogelijk blijft;
- Het verbreden van de A1 knooppunt Eemnes–aansluiting Bunschoten van 2x2 naar maximaal 2x4 rijstroken. De definitieve keuze voor een verbreding naar 2x3 of 2x4 rijstroken is mede afhankelijk van het definitieve voorkeursalternatief voor het knooppunt Hoevelaken.

Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) voor de A27/A1 wordt begin 2010 verwacht. Voor meer informatie hierover verwijzen wij u naar de Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT mei 2009 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 700 A, nr. 98).

Voor wat betreft de A28 Utrecht–Amersfoort is reeds een voorkeursalternatief gekozen. Het voorkeursalternatief bestaat uit:

- Een verbreding naar 2x3 rijstroken op het traject Utrecht–Leusden–Zuid;
- Een spitsstrook in beide richtingen voor het traject Leusden–Zuid–knooppunt Hoevelaken. De spitsstrook is nodig om de urgente problemen op de korte termijn te verminderen.

Het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit (OWAB) wordt eind 2009 verwacht.

Knooppunt Hoevelaken

In de eerste fase van de planstudie knooppunt Hoevelaken zijn vier hoofdalternatieven onderscheiden. Het alternatief Verbreden is het beste basis-

concept. Dit komt tot uiting doordat het alternatief verkeerskundig het beste scoort, het kan rekenen op het grootste draagvlak van betrokken partijen, het relatief beperkte ruimtelijke impact heeft, het kansen biedt voor inpassing in de omgeving, het de laagste kosten kent en het bovendien binnen het beschikbare budget blijft.

Op grond van deze redenen zijn we voornemens om het alternatief Verbreden als voorkeursalternatief te kiezen. Bij het alternatief verbreden wordt uitgegaan van extra rijstroken pal langs de bestaande wegen en aanpassingen (fly-overs) aan het knooppunt zelf. In aanvulling daarop kunnen elementen van het concept Sorteren worden gebruikt (scheiden doorgaand en regionaal verkeer). Vertrekpunt voor het voornemen tot voorkeursalternatief is de in de strategische fase onderzochte combinatie van rijstrookverbredingen:

- A28 Maarn–Hoevelaken van 2x3 naar 2x4 rijstroken;
- A28 Hoevelaken–Nijkerk van 2x2 naar 2x3 rijstroken;
- A1 Bunschoten–Hoevelaken van 2x2 naar 2x4 rijstroken;
- A1 Hoevelaken–Barneveld van 2x2+ naar 2x3 of 2x4 rijstroken.

De optimale rijstrookindeling zal nog onderwerp van studie zijn in de tweede fase. Samen met de regio wordt gezocht naar een goede inpassing van de weg, waarbij de wettelijke normen uitgangspunt zijn. Met name de vermindering van de barrièrewerking van de A28 ten zuiden van Knooppunt Hoevelaken is een aandachtspunt (versterken landschappelijke verbindingen).

Over het voornemen tot een voorkeursalternatief te komen, vindt consultatie en advies plaats, waarna in het najaar tot een definitief voorkeursalternatief wordt besloten. In de tweede fase, die in het najaar van 2009 van start gaat, wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt naast het Meest milieuvriendelijk alternatief. Volgens de huidige planning wordt het Ontwerp-Tracébesluit voor knooppunt Hoevelaken in 2012 verwacht.

In bijlage 2 wordt nader ingegaan op de resultaten van de eerste fase van de planstudie.¹

Pakketstudie Ring Utrecht

Regionale maatregelen

De regio heeft een pakket aan regionale maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, verkeersmanagement, fiets, mobiliteitsmanagement en onderliggend wegennet ontwikkeld. Dit pakket moet de reistijden voor met name fiets en OV op de diverse kernrelaties sterk verbeteren. Voor het gebied Ring Utrecht zijn bijvoorbeeld de volgende maatregelen voorgesteld:

- Verbeteren fietsnetwerk Utrecht door het aanleggen van nieuwe routes en fietstunnels en het verbeteren van bestaande routes;
- Investeren in P&R locaties (Leidsche Rijn, Hooggelegen, Vianen, Breukelen, Driebergen-Zeist, Stadspoort A27);
- Aanpakken OV-verbindingen, onder andere Tangentlijn 10, HOV Westtangent, corridors vanuit Wijk bij Duurstede en Driebergen, ongelijkvloerse kruisingen HOV banen en versnellen van de sneltram naar Nieuwegein;
- Mobiliteitsmanagement in belangrijke werkkernen.

Ring Utrecht

Voor de Ring Utrecht zijn naast het alternatief Niet Verbreden een viertal alternatieven onderzocht. De eerste beoordeling van de alternatieven

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

heeft de eerste fase van de planstudie een stap verder gebracht. Het inzicht in de problematiek en in de oplosbaarheid ervan is verdiept.

De studie maakt duidelijk dat er geen eenvoudige oplossing is: alle alternatieven voor wegbreiding hebben ingrijpende effecten op de omgeving. Geen van de onderzochte alternatieven is voldoende probleemoplossend. Uit de verkeerskundige beoordeling blijkt dat het weven van het autoverkeer op de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd het meest hardnekkige probleem is. Om het verkeersprobleem op te lossen is het nodig verschillende elementen uit de alternatieven te combineren tot een nieuw alternatief. De opgave is dermate complex dat met de huidige studieresultaten nog geen voorkeursalternatief kan worden gekozen. Dit betekent dat in de eerste fase MER verder gestudeerd wordt om te komen tot een voorkeursalternatief.

Uit de nadere studie zal moeten blijken welke maatregelen daar genomen moeten worden om de verkeersdoorstroming op de Ring Utrecht te verbeteren, waarbij de inpassing van de weg aandacht vraagt. Mogelijke variaties qua uitvoering en fasering in de tijd worden verder uitgewerkt.

Ook de voorstellen van de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur- en Milieufederatie Utrecht zoals opgenomen in het rapport «De Kracht van Utrecht» worden nader bestudeerd.

Voor een toelichting op de voorlopige resultaten van de planstudie Ring Utrecht verwijzen wij u naar bijlage 3.¹

Vervolg

In de komende periode wordt toegewerkt naar een definitief standpunt voor het (beoogde) voorkeursalternatief voor de planstudie Knooppunt Hoevelaken en aan regionale vaststelling van het integrale pakket. Rijk en regio streven ernaar in het najaar van 2009 een voorkeursrichting uit te spreken voor de Ring Utrecht. Parallel hieraan vindt in de Noordvleugel Utrecht nadere afstemming plaats over het project Duurzaam Bouwen. Hierbij wordt invulling gegeven aan de verstedelijkingsopgave in de periode 2015 tot 2030 in de NV Utrecht, rekening houdend met het beleid voor de nationale landschappen.

In het najaar van 2009 zijn wij voornemens met de minister van VROM u hierover nader te berichten. Hierbij zal de integrale ruimtelijke ontwikkeling van de regio Utrecht tot 2030 centraal staan en wordt een passend vervolg gegeven aan de ontwikkelingen ten aanzien van Draaischijf Nederland zoals die reeds in gang zijn gezet.

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

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa