

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009

Nr. 99

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 juni 2009

Hiermee beantwoord ik, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de vragen die uw vaste commissie van Verkeer en Waterstaat heeft gesteld over het rapport van Vrienden van Amelisweerd en de Natuur- en Milieufederatie Utrecht (NMU) met de titel «De Kracht van Utrecht: een duurzaam regionaal alternatief» (2009Z11038/2009D29068).

Algemeen

Voordat ik de vragen beantwoord, wil ik aangeven dat ik dit initiatief van de Vrienden van Amelisweerd en NMU toejuich. Ik waardeer dat wordt meegedacht om de mobiliteitsproblemen van nu en in de toekomst in de regio Utrecht aan te pakken. De problemen in de regio zijn groot, dat wordt door iedereen erkend.

Wat me echter aanspreekt is dat de opstellers van het rapport aangeven dat men niet alleen tegen is, maar ook ergens voor. Ik ga daarom graag het gesprek aan.

Eind mei 2009 heeft op ambtelijk niveau een gesprek plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur- en Milieufederatie Utrecht (NMU). In dat gesprek zijn zowel het rapport «De Kracht van Utrecht» als het proces en de voortgang van de planstudie Ring Utrecht besproken en inzichten uitgewisseld. Afgesproken is onder meer dat de (verkeerskundige) vragen (over en weer) nader geanalyseerd zullen worden en zo mogelijk, van antwoorden worden voorzien. Het kan zijn dat we bij de aanpak van de problemen verschillen van inzicht.

Het gesprek was verhelderend en is in een prettige sfeer verlopen en zal in de volgende fase worden voortgezet.

In uw brief verzoekt u mij de Kracht van Utrecht te betrekken in de planstudie Ring Utrecht en de opzet van de 2e fase MER Ring Utrecht te verbreden zodat:

- het proces opgezet wordt als gebiedsontwikkelingstraject met meerdere opgaven;
- er meerdere varianten tegen elkaar worden afgewogen, waaronder een volwaardige OV-variant;
- er integrale budgetten beschikbaar zijn voor rijk en regio en voor wegen en OV-maatregelen (ontschotting).

Integraal en gebiedsgericht

De planstudie Ring Utrecht en het knooppunt Hoevelaken maken onderdeel uit van een integrale mobiliteitsbenadering. De Ring Utrecht staat niet op zichzelf.

Aan de basis van de planstudie staat een verkenning van de bereikbaarheidsproblemen in de regio Utrecht en Amersfoort, die door Rijk en regio is uitgevoerd in 2006. Deze verkenning had het karakter van een netwerk-analyse. Dit houdt in dat het gehele mobiliteitssysteem onderwerp van studie was (dus niet alleen de hoofdwegen), met als doel de deurtot-deur bereikbaarheid te verbeteren. Naast en in samenhang met de uitbreiding van de wegcapaciteit zijn daarom ook andere oplossingsrichtingen beschouwd, zoals openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en de fiets. De belangrijkste, door alle betrokkenen onderschreven, conclusie uit de verkenning is dat er in de regio Utrecht sprake is van een groot bereikbaarheidsprobleem, nu en in de toekomst. Oplossingsrichtingen met alleen meer en verbeterd openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement of alleen uitbreiding van de weginfrastructuur blijken elk afzonderlijk geen afdoende oplossing te bieden. De problematiek in de regio Utrecht vereist dat op alle fronten wordt ingezet. Een adequate oplossing vanuit één modaliteit is er niet.

In het kader van de Pakketstudies Utrecht en het samenwerkingsprogramma VERDER wordt daarom een integraal maatregelenpakket ontwikkeld om de bereikbaarheid van de regio Utrecht te verbeteren, dit is het zogenaamde VERDERpakket bestaande uit de onderdelen: OV, Mobiliteitsmanagement, Verkeersmanagement, fiets en weg. Tot het onderdeel weg behoren de planstudies Ring Utrecht, knooppunt Hoevelaken, de A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort en de A28 Utrecht-Amersfoort.

OV Variant

In het alternatief «niet verbreden»/OV +++ wordt onderzocht of het mogelijk is de problemen op te lossen via Openbaar Vervoer, fiets, P+R, verkeersmanagement (benutten), mobiliteitsmanagement of andere maatregelen dan het verbreden van wegen. Hierdoor wordt inzichtelijk in hoeverre de verkeersproblematiek kan worden opgelost zonder de (snel)wegen aan te passen. Dit alternatief is mede opgesteld naar aanleiding van de inspraakreacties op de startnotitie en wordt in twee stappen uitgewerkt, te weten:

1. Een vastgesteld en nog uit te voeren pakket aan maatregelen op het gebied van OV, fiets en mobiliteitsmanagement (onderdelen van het VERDERpakket) met een budget van grofweg 500 miljoen euro en maatregelen in het kader van Randstadspoor tweede fase en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.
2. Aanvullend op het vastgestelde pakket aan maatregelen wordt een (verkeerskundige) analyse naar de effecten van een uitgebreid pakket aan OV maatregelen uitgevoerd (het zogenaamde OV +++ alternatief). Deze analyse moet uitwijzen of het mogelijk is binnen het beschikbare budget een OV-pakket te ontwikkelen, waarmee de problemen op het (hoofd)wegennet kunnen worden opgelost.

Er worden dus meerdere varianten tegen elkaar afgewogen, waarbij ook een volwaardige OV-variant. In grote lijnen komen dit pakket en het plan Kracht van Utrecht overeen. Ik verwacht dat de resultaten van de boven-

vermelde analyse zomer 2009 beschikbaar komen. De uitgangspunten en conclusies zullen ook met de diverse belangenorganisaties en bewonersgroepen gedeeld worden, waaronder de NMU en Vrienden van Amelisweerd.

Gebiedsontwikkeling

De Utrechtse regio staat de komende jaren voor grote ruimtelijke uitdagingen: het opvangen van grote verstedelijkingsdruk, het verbeteren van de bereikbaarheid en het beschermen en versterken van groene en landschappelijke waarden. Rijk en regio werken aan een gezamenlijke strategie die bijdraagt aan een duurzaam evenwicht tussen verstedelijking, mobiliteit en groen-blauwe kwaliteiten. Zo zal er stevig worden ingezet op zuinig ruimtegebruik door binnenstedelijk te bouwen en herstructurering van bedrijventerreinen. Vanwege de wederzijdse afhankelijkheid van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling, wordt de planstudie Ring Utrecht in nauwe samenhang uitgevoerd met de belangrijkste ruimtelijke projecten en programma's.

Na het uitbrengen van de startnotitie Ring Utrecht is gestart met de verschillende studies naar de effecten van de alternatieven. Naast de gebruikelijke verkeersstudie, de KKBA en de MER 1e fase is er ook een Ruimtelijke Verkenning uitgevoerd, waarin de ruimtelijke effecten van de verschillende alternatieven en de kansen voor ruimtelijke ontwikkeling en inpassing in beeld zijn gebracht. Hierin zijn projecten als de A12-zone ontwikkeling, de ontsluiting van Rijnenburg en de problematiek rond Amelisweerd meegenomen. Deze verkenning is uitgevoerd in goede samenwerking met belanghebbende gemeenten en (maatschappelijke) organisaties. Het College van Rijksadviseurs zal een eindadvies geven over deze verkenning.

In de fase na de startnotitie is veel aandacht uitgegaan naar de ruimtelijke effecten en de kansen voor inpassing. De belangrijkste elementen uit de Ruimtelijke Verkenning zullen worden betrokken in het vervolg van de planstudie. Het vervolg van de planstudie zal weliswaar, zoals u verzoekt, niet worden opgezet als gebiedsontwikkelingstraject, maar daar waar de planstudie raakt aan ruimtelijke opgaven, zullen deze zo goed mogelijk met elkaar samenwerken zodat de integraliteit wordt gewaarborgd.

Integrale budgetten

Op basis van de MIT verkenning/netwerkanalyse Regio Utrecht zijn in november 2006 tussen Rijk en regio in een bestuursovereenkomst «Bereikbaarheid Regio Utrecht» afspraken vastgelegd over o.a. de reikwijdte en financiering van de twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies Utrecht inclusief de planstudies.

In de Netwerkanalyse en in aanvullende verkenningen is ondermeer het oplossend vermogen van OV maatregelen onderzocht. Hierbij is destijds aangetoond dat een uitgebreid pakket aan – alleen – OV maatregelen de knelpunten op het hoofdwegennet niet oplossen. Of dit nog steeds geldig is zal deze zomer moeten blijken.

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