

Aan:
De minister van Verkeer en Waterstaat
De heer ir. C.M.P.S. Eurlings
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 17 december 2007
Nummer
Uw brief van
Uw nummer
Bijlage geen

Team
Referentie 2007INT215485
Doorkiesnummer
Faxnummer
E-mailadres
Onderwerp bestuurlijke reactie op aanvullende regionale verkenningen
Pakketstudies en LMCA's

Geachte heer Eurlings,

Zoals aangekondigd in het bestuurlijk overleg MIRT van 31 oktober jl. vindt u hierbij onze regionale bestuurlijke reactie op de resultaten van de aanvullende verkenningen. Deze verkenningen zijn uitgevoerd in het kader van onze afspraken met betrekking tot de Pakketstudies Bereikbaarheid Regio Utrecht (dd. 13 november 2006).

Ook geven wij een reactie op de resultaten van de LMCA's en het door u voorgestelde vervolgtraject in voorbereiding op het MIRT-overleg voorjaar 2008.

Tenslotte reageren we op de uitgevoerde gevoeligheidsanalyse A1/A27 in relatie tot de bereikbaarheid Almere.

Met deze bestuurlijke reactie is volgens ons het nemen van voortvarende vervolgstappen mogelijk in het Randstad Urgent project "Draaischijf Midden Nederland", maar ook in de projecten "Schaalsprong Almere" en "Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht".

Wij bevestigen de gemaakte afspraak ten aanzien van Anders Betalen voor Mobiliteit, dat we samen met u in gesprek zullen blijven om nadere afspraken te maken over de regionale uitwerking van de landelijke kaders.

Resultaten aanvullende verkenningen

Na afronding van de Netwerkanalyse c.q. MIT-verkenning is gebleken dat op enkele punten meer diepgang in de analyse nodig was om tot integrale gebiedsgerichte afweging van maatregelpakketten te kunnen komen. Daarom hebben wij aanvullende verkenningen uitgevoerd.

Maatregelen die "nu" in uitvoering genomen worden: No-Regrets

Wij concluderen op basis van de resultaten uit de aanvullende verkenningen dat er een pakket aan "no-regret" maatregelen is vast te stellen welke effectief is voor de verbetering van de bereikbaarheid van de regio. Uit de verkenningen blijkt dat, ongeacht de nog te formuleren maatregelenpakketten, we van deze maatregelen geen spijt zullen krijgen.

Mobiliteit in Midden-Nederland

verder

Programmabureau Pakketstudies T: 088-7973414
Postbus 699 info@ikgaverder.nl
3430 AR Nieuwegein www.ikgaverder.nl
bezoekadres: Westraven,
Griffioenstraat 2, Utrecht



Wij zullen vanaf 2008 de onderstaande maatregelen ('no-regrets') in uitvoering nemen:

- ◆ Comfortverbetering regionaal fietsnetwerk (ontbrekende schakels, verminderen wachttijden, auto-fiets transferia)
- ◆ Programma stedelijke distributie
- ◆ Oprichten Mobiliteitsplatforms in de Economische Kerngebieden
- ◆ Programma tijdsordering (telewerken, rooster- en openingstijden, banenruil, etc.)
- ◆ Stimuleren OV-Fiets beleid
- ◆ Programma voor P&R voorzieningen in herkomst-, bestemmings- en tussengelegen gebieden
- ◆ Regionaal VerkeersManagement op netwerkniveau

In de aanvullende verkenningen is voor het hoofdwegennet uitgegaan van variant F (zie bijlage van de bestuursovereenkomst Pakketstudies dd. 13 november 2006).

Wij concluderen met betrekking tot het hoofdwegennet dat er twee maatregelen zijn die in ieder geval effectief en efficiënt bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio. Het betreft de:

- ◆ A27 Utrecht Noord – Eemnes
- ◆ A1 Eemnes - Hoevelaken.

Wij adviseren u deze delen van het hoofdwegennet zo spoedig mogelijk in studie te nemen.

Nieuwe wegverbindingen: nut en noodzaak voor bereikbaarheid Midden Nederland

Wij constateren ten aanzien van een **A2½**, een studie naar een nieuwe wegverbinding tussen Breukelen en Lexmond (parallel aan de A2), dat deze een beperkt voordeel oplevert voor de knelpunten op de Ring Utrecht. Een belangrijk negatief neveneffect van de A2½ (Breukelen-Lexmond) is de aantrekkende werking van verkeer dat normaliter over de A4/A15 naar het Zuiden rijdt. Gevolg hiervan is extra verkeer in onze regio, waardoor de congestie op de A2 tussen Holendrecht en Maarssen en de A27 ten zuiden van Everdingen toeneemt en de draaischijf Nederland de facto zwaarder wordt belast.

Wij adviseren u de A2½ niet op te nemen in de maatregelpakketten om de bereikbaarheid in de regio te verbeteren.

Op dit moment kunnen wij nut en noodzaak van nieuwe infrastructuur in de vorm van een **doorgetrokken en/of opgewaardeerde NRU** (Maarssen-A12) nog niet beoordelen.

Wij zijn bereid een doorgetrokken en/of opgewaardeerde NRU naast andere mogelijke oplossingen voor de problematiek op de Ring, mee te nemen als te onderzoeken maatregel in de plan-/pakketstudie voor de Ring Utrecht. Het onderzoek zal zich richten op effectiviteit voor de robuustheid van het wegennetwerk en de regionale bereikbaarheid, waarbij worden meegenomen de afwegingen met betrekking tot de woningbouwopgave in de Utrechtse stedelijke regio.

Mobiliteit in Midden-Nederland

 **verder**

Programmabureau Pakketstudies
Postbus 699
3430 AR Nieuwegein
bezoekadres: Westraven,
Griffioenstraat 2, Utrecht

T: 088-7973414
info@ikgaverder.nl
www.ikgaverder.nl



Wij constateren voor de doorgetrokken A30 dat de twee onderzochte varianten (Barneveld-Nijkerk en Barneveld-Nulde) onderling geringe verschillen laten zien. De varianten tonen nauwelijks een verlichting van de problematiek op knooppunt Hoevelaken; daarom blijven andere maatregelen dringend noodzakelijk. De problematiek blijft zeer urgent. De Pakketstudie Driehoek (Amersfoort – Hilversum – Utrecht) zal zich daarom juist op die maatregelen richten die het knooppunt wel helpen ontlasten.

Wij adviseren u de nieuwe A30 verbinding niet op te nemen in de studies om de bereikbaarheid in onze regio te verbeteren. In relatie tot de schaa sprong Almere moet een doorgetrokken A30 voor de situatie na 2020 wel een rol spelen in de verkeerskundige afwegingen (zie onder).

Reactie LMCA's

LMCA weg

In de LMCA-weg wordt nogmaals geconstateerd dat in onze regio "hardnekkige knelpunten in 2020" voorzien worden. De LMCA geeft aan dat onder andere het OV voor een deel van de oplossing moet zorgdragen om te kunnen voldoen aan de in de NoMo geformuleerde doelen.

Wij onderschrijven de resultaten van de LMCA weg en constateren dat deze de bovenstaande conclusies uit de regionale aanvullende verkenningen bevestigen. Uit de bovengenoemde aanvullende verkenning blijkt dat de A30 en de doorgetrokken A2½ niet of nauwelijks verlichting geven van de ook in de LMCA weg geconstateerde bereikbaarheidsknelpunten in de regio.

Wij bepleiten daarom de gebiedsgerichte Pakketstudies 'Ring Utrecht' en Driehoek 'Amersfoort-Hilversum-Utrecht' voortvarend op te pakken, en deze af te stemmen op de planstudies van de bovengenoemde no-regrets A1 en A27.

LMCA-spoor en regionaal OV

Wij constateren op basis van de LMCA spoor dat het OV-gebruik in de regio Midden-Nederland, zowel per spoor als met stads- en streekvervoer, nu al hoog is en groeiende. Om ook de reiziger bij knelpunten op het wegennet te voorzien van een alternatief zijn we van mening dat verder activeren van de groeipotentie van regionaal OV noodzakelijk en mogelijk is. Kwalitatieve verbeteringen zijn hiervoor nodig (verkort reistijden, marketing, tangentialrelaties versterken, verbeteren ketenmobiliteit, aanleg nieuwe stations en P&R locaties etc.). Hierbij maakt het sprinternet c.q. Randstadspoor "onlosmakelijk" onderdeel uit van het regionale OV-netwerk.

Randstadspoor als ruggengraat van regionaal OV in Midden Nederland

Ons uitgangspunt is dat Randstadspoor de ruggengraat is van het regionale OV. Voor ons betekent dit concreet de noodzaak dat de Randstadspoor corridors Woerden-Houten en Breukelen-Driebergen groeien naar een frequentie van 6x een sprinter per uur. Wij stellen voor dit in de vervolgfase van de LMCA Spoor verder uit te werken.

Voor ons is cruciaal dat er ook voldoende aanbod is op de spoorcorridor Utrecht-Amersfoort-Zwolle, die in de LMCA als aandachts corridor is benoemd. Wij erkennen dat de LMCA aantoont dat hier geen vier-sporigheid noodzakelijk is. De regio streeft er naar dat een treinfrequentie van 4x per uur wordt gehaald. Ofwel via inpassing in de dienstregeling vanaf 2012, ofwel met een relatief kleine uitbreiding van de infrastructuur. Wij dringen aan op spoedig duidelijkheid over haalbaarheid van een treinfrequentie van 4x per uur. Zoals eerder aangegeven in onze brief van 28 november 2007 (kenmerk 2007INT214245) zijn wij van mening dat dit een beter spoorproduct tot gevolg heeft dat bovendien de zware filecorridor op de weg

Mobiliteit in Midden-Nederland

 **verder**

Programmabureau Pakketstudies

T: 088-7973414

Postbus 699

info@ikgaverder.nl

3430 AR Nieuwegein

www.ikgaverder.nl

bezoekadres: Westraven,

Griffioenstraat 2, Utrecht



vooral bij knooppunt Hoevelaken kan ontlasten. Wij stellen voor om ook een deel van de nog niet belegde middelen voor Randstadspoor 1e fase hiervoor in te zetten.

In de uitwerking van de regionale ruimtelijke ontwikkelingsvisie worden de ruimtelijke potenties van het Randstadspoorstelsel door ons uitgewerkt. Hiermee geven we invulling aan structurerende werking van infrastructuur en de afwegingsvolgorde van maatregelen voor bereikbaarheidsknelpunten zoals uitgewerkt in de 'Zevensprong van Verdaas'.

Wij willen betrokken zijn bij de uit te voeren planstudies en de studie routing goederenvervoer. Voor ons zijn de gevolgen voor beschikbare capaciteit voor personenvervoer en de gevolgen voor de externe veiligheid van belang.

Wij bepleiten een spoedige uitwerking van de koppeling van regionaal OV aan de NS sprinters. Dit is cruciaal voor de verdere ontwikkeling van Randstadspoor.

OV verbindingen in en tussen economische kerngebieden zijn sleutel tot groei regionaal OV. Wij delen uw conclusie met betrekking tot de LMCA regionaal OV dat er groeimogelijkheden zijn voor regionaal OV en dan vooral in de stedelijke regio's in de spits. Door het aanbieden van meer OV capaciteit zal die groei gerealiseerd kunnen worden.

Wij constateren echter een aantal capaciteitsknelpunten in onze regio, waarbij sprake is van een systeem-sprong als noodzakelijke oplossing. Op de korte termijn speelt dit in onze regio voor de HOV-verbinding "Om de Zuid" tussen Utrecht Centraal en De Uithof. Hier is het aanbod reizigers te groot voor busvervoer en zien wij mogelijkheden deze verbinding in te vullen met railgebonden OV, echter aanvullende financiering moet nog gevonden worden. Met de aanleg van railgebonden regionaal OV is (in financiële zin) geen rekening gehouden in onze overeenkomst voor de Pakketstudies (november 2006).

Ook constateren wij dat op diverse OV-corridors sprake is van meerdere doorstromingsknelpunten als gevolg van de congestie in het wegverkeer. Deze staan de verdere ontwikkeling van het OV-gebruik in de weg. Dit geldt in het bijzonder op de tangentiële corridors, die in de LMCA Regionaal OV ook als heel kansrijk worden aangemerkt, maar waar van oudsher minder vrije OV-infrastructuur aanwezig is en de aanwezige auto-infrastructuur vaak congestiegevoelig is of een barrière vormt. Het serieus ontwikkelen van tangentiële verbindingen stelt ons dan ook voor een grote, maar noodzakelijke opgaven, die we alleen samen met u kunnen oppakken.

Wij gaan er vanuit dat met de gezamenlijke verdieping van de analyses (conform afspraak in het MIRT overleg, najaar 2007) voldoende rekening gehouden wordt met bovengenoemde constatering, zodat de uitkomsten van een dergelijke verdieping gebruikt kunnen worden in het voorjaarsoverleg tussen rijk en regio voor het prioriteren van nieuwe projecten.

Resultaten gevoeligheidsanalyse A1/A27 in relatie tot bereikbaarheid Almere

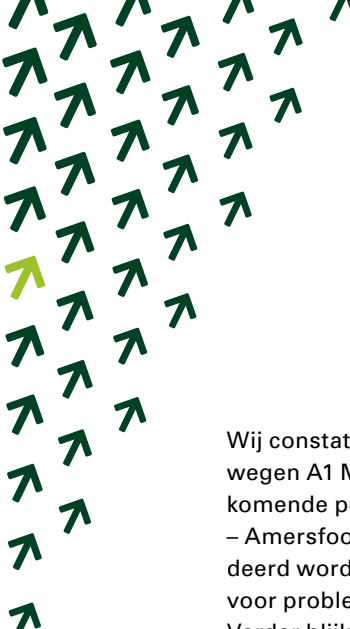
Om meer inzicht te krijgen in de relatie tussen de problematiek van de A1 in 't Gooi, de A27 richting Almere en de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort is in het BO MIT van november 2006 besloten een gevoeligheidsanalyse te doen voor de A1/A27.

Mobiliteit in Midden-Nederland

 **verder**

Programmabureau Pakketstudies
Postbus 699
3430 AR Nieuwegein
bezoekadres: Westraven,
Griffioenstraat 2, Utrecht

T: 088-7973414
info@ikgaverder.nl
www.ikgaverder.nl



Wij constateren op basis van deze gevoeligheidsanalyse dat er in 2020 knelpunten ontstaan op de hoofdwegen A1 Muiderberg – Eemnes en A27 Eemnes – Almere. Deze knelpunten worden groter als in de komende periode bereikbaarheidsmaatregelen uitgevoerd worden in de driehoek (Utrecht – Hilversum – Amersfoort) en in toenemende mate als ook de verbinding Schiphol – Amsterdam – Almere opgewaardeerd wordt. Daarnaast valt op dat een vergroting van de capaciteit op de A1 Eemnes - Hoevelaken zorgt voor problemen van de afvoer/aanvoer op de A1 richting Barneveld.

Verder blijkt dat de samenhang binnen de driehoek Muiderberg- Eemnes-Almere groter is dan tussen deze driehoek en de driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort. Een infrastructurele maatregel op de A1 in 't Gooi heeft positieve gevolgen voor de A27 richting Almere en andersom (communicerende vaten voor verkeer vanuit 't Gooi en/of verkeer van en naar Almere).

Wij constateren dat de verbinding Utrecht-Almere geen onderdeel is van de LMCA Spoor. Gezien de verwachte groei van Almere (in relatie tot de schaa sprong) kan een hoogwaardige openbaarvervoer verbinding tussen Utrecht en Almere, naar onze mening, niet ontbreken. Hierbij zal ook de haalbaarheid van een aanvullende spoorverbinding ten opzichte van de huidige Gooiboog moeten worden bekeken.

Wij adviseren u, naast de afspraken over de Pakketstudies, een aparte gebiedsgerichte studie Almere-Gooi en 't Sticht te verrichten naar de A1 Muiderberg-Eemnes en de A27 Hilversum-Almere mede in relatie tot het Randstad Urgent Project 'Schaalsprong Almere' en de daarbij behorende tijdshorizon 2030 (conform afspraak MIRT najaar 2007). Naar onze mening is een volwaardige meerzijdige ontsluiting van Almere noodzakelijk als consequentie van de hele Schaalsprong en niet alleen voor ontwikkelingen in Almere-Oost. Uitvoering van deze gebiedsgerichte studie is voor ons in het bijzonder van belang in verband met de woningbouwopgave van onze regio die 'overgenomen' wordt door Almere. Naast de bereikbaarheid via de bestaande hoofdwegenstructuur A1 en A27 zijn belangrijke onderdelen van deze studie de uitwerking van de hoogwaardig openbaarvervoer verbinding Almere-Utrecht en het mogelijk probleemoplossend vermogen van een doorgetrokken A30 (Barneveld-Almere). Daarnaast geven we u in overweging de scope van de A1 studie te laten lopen tot Barneveld (A1 Eemnes-Barneveld).

Tot slot nodigen we u uit persoonlijk in de regio langs te komen om de bovenstaande reactie nader toe te lichten en de verkeerssituatie te bekijken.

Hoogachtend,
Het Utrechts Verkeer en Vervoerberaad (UVVB)

Mr. J.H. Ekkers
Voorzitter

cc.
De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Orde-
ning en Milieubeheer
Mevrouw dr. J.M. Cramer
Postbus 30941
2500 GX Den Haag

Mobiliteit in Midden-Nederland

verder

Programmabureau Pakketstudies T: 088-7973414
Postbus 699 info@ikgaverder.nl
3430 AR Nieuwegein www.ikgaverder.nl
bezoekadres: Westraven,
Griffioenstraat 2, Utrecht

