

**Behandelingsvoorstel voor de  
Commissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie**

Onderwerp: Regionale reactie op de Nota Mobiliteit

Cie-datum : 20 januari 2005

Cie-nummer: 2005IME09

---

<b>Procedure:</b> in GS (na cie.-vergadering) op:	nee	inspraak:	nee
eerdere behandeling in cie:	nee	op:	n.v.t.
in PS:	nee	op:	n.v.t.

---

Behandelend ambtenaar: Jaap Wesseling

toestel: 3974

Portefeuillehouder : Ger Mik

---

Bijgaand doe ik u - mede namens mijn collega-bestuurders, vertegenwoordigd in het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad - de gezamenlijke reactie toekomen op de Nota Mobiliteit.

In het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad zijn naast de provincie Utrecht vertegenwoordigd, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, het Bestuur Regio Utrecht, het Gewest Eemland, Rijkswaterstaat Directie Utrecht en de gemeenten Renswoude-Rhenen-Veenendaal.

Deze reactie is namens het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB) aangeboden aan minister Peijs. Deze reactie is tevens de formele inspraakreactie.

Een gelijklopende reactie op hoofdlijnen is op 28 juni jl. via de NV Utrecht gezonden aan de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat en in afschrift aan Minister Peijs.

**Wordt geagendeerd:**

---

ter kennisneming, het stuk wordt niet besproken.

## Regionale reactie op hoofdlijnen op de Nota Mobiliteit

### Inleiding

**Versterking van de economie en verbetering van de infrastructuur moeten hand in hand gaan, waarbij de bereikbaarheid van locaties in de regio een belangrijk aspect is (regionaal parkeer en locatiebeleid). Daarvoor biedt de Nota Mobiliteit in het verlengde van de Nota Ruimte een goede handreiking. In relatie tot de regio<sup>1</sup> Utrecht missen we echter toch een paar essentiële elementen. In deze reactie gaan we daar uitgebreid op in. Maar eerst een korte plaatsbepaling van de regio Utrecht.**

**Feit is dat deze regio de grootste bijdrage aan het bruto nationaal product levert na Groot-Amsterdam, maar nog vóór Rijnmond. Een economisch krachtige regio dus. Kijken we naar het verkeer dan valt op dat ruim eenderde van het personenvervoer op de autosnelwegen doorgaand verkeer door de provincie Utrecht is. Voor de stad Utrecht betreft het zelfs meer dan 50 %. Dit is verkeer zonder herkomst of bestemming in de regio, respectievelijk de stad. Daarvoor dient de regio als een soort draaischijf. En als die stilstaat, stagneert de economische ontwikkeling van de gehele Randstad. We nemen vanzelfsprekend onze verantwoordelijkheid, maar verlangen wel dat het belang van deze draaischijf meer doorklinkt in de Nota Mobiliteit dan nu het geval is. (Citaat verlengde MIT, pagina 19: “*Het wegennet rondom Utrecht is het hart van de nationale rijkswegenstructuur en heeft grote economische belangen. De verkeerskundige problemen zijn zeer groot en de oplossing is complex.*”.)**

We geven met de minister een hoge prioriteit aan Randstadspoor en de ontwikkeling van het stationsgebied in de stad Utrecht. De keuze voor nieuwe verstedelijking in Leidsche Rijn, Vathorst en Houten-zuid vraagt om een belangrijke rol voor het openbaar vervoer in de regio. Randstadspoor moet een aantrekkelijk alternatief bieden voor zo'n 40.000 nieuwe reizigers per dag die anders mogelijk van het wegennet gebruik gaan maken. De verdere ontwikkeling van Randstadspoor tot in het WERV-gebied<sup>2</sup>, alsmede het stationsgebied in de stad Utrecht hebben recent een enorme stimulans gekregen en daar zijn we blij mee. Maar het Randstadspoor dient nog verder te worden uitgebreid: meer stations en voldoende capaciteit, vooral op de trajecten Utrecht – Amersfoort en Utrecht – Driebergen-Zeist.

Daarnaast zouden we wat betreft spoorverbindingen graag zien dat in de Nota Mobiliteit de kwaliteitsverbetering van een ontbrekende schakel in het Trans-Europese Netwerk (TEN) wordt opgenomen. Het gaat om de schakel Schiphol/Amsterdam – Ruhrgebied/Berlijn met aftakking richting Rotterdam / Den Haag. Deze verbinding zal voor het personenvervoer in betekenis gaan toenemen, maar het daartoe benodigde internationale kwaliteitsniveau wordt niet gehaald. Versnelling van dit programma is dringend gewenst. Zo passen in dit netwerk geen gelijkvloerse kruisingen zoals langs de A12 nog steeds het geval is. Het beëindigen van deze ongewenste situatie op de kortst mogelijke termijn is een dringende wens van de regio.

Naast spoor moet er ook aandacht blijven voor verbeteringen van de infrastructuur voor de auto. De Nota Mobiliteit spreekt in dat verband over de prioriteit die de ‘triple-A’-verbindingen A2, A4 en A12 krijgen. We hebben daar met voldoening kennis van genomen, zeker ook omdat twee van deze hoofdverbindingssassen elkaar kruisen bij de stad Utrecht. Maar er is meer nodig! De draaischijf kan alleen blijvend functioneren als het totale netwerk in de regio (dus ook de A1, A27 en A28) voldoende capaciteit heeft. Het onderzoek naar de Rijtijden 2003 op het Hoofdwegennet

---

<sup>1</sup> De Utrechtse regio, vaak NV Utrecht genoemd, omvat de oostelijke vleugel van de Randstad en bestaat uit de provincie Utrecht, het BRU, de gemeenten Utrecht, Amersfoort, Hilversum en de gewesten Eemland en de Gooien Vechtstreek.

<sup>2</sup> WERV staat voor Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal

Utrecht (Transpute, sept.04) onderschrijft het belang van voldoende capaciteit op Ring rond Utrecht en de driehoeken A1-A27-A28 en A2-A12-A27. Op meerdere delen van het netwerk worden de normen van de nota nu en in de toekomst niet gehaald. Ook een goede verknoping met het spoornetwerk (transferia, P&R) is van belang.

In de samenhang tussen de nota Ruimte en de nota Mobiliteit rust er een grote verstedelijkingsopgave op de regio. De verstedelijkingsopgaven van de Noord- en Zuidvleugel zullen de problematiek op de draaischijf vergroten. Dit is niet alleen een regionaal, maar vooral ook een nationaal belang. In het veroorzakersprincipe is het Rijk mede verantwoordelijk voor het realiseren van de opgave en derhalve mede voor het oplossen van de aanpassingskosten in het wegennetwerk.

In het bijzonder vragen wij nog uw aandacht voor het volgende. Bij het realiseren van ingrijpende infrastructurele voorzieningen vraagt de leefomgeving om toenemende aandacht. Sterker nog: het tijdig realiseren van de gewenste maatregelen is mede afhankelijk geworden van de inzet op dat gebied. Willen we als regio onze bijdrage kunnen leveren aan het realiseren van de gewenste maatregelen dan is het noodzakelijk om de investeringen op het gebied van leefbaarheid aanzienlijk te verhogen.

**Concrete actiepunten die volgens ons in de Nota Mobiliteit moeten worden opgenomen, zijn:**

1. Ring rond de stad Utrecht: opwaarderen van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) plus het verbeteren van de knopen – waaronder knooppunt Oudenrijn – is nodig om de verwachte congestie tussen 2010 en 2020 tegen te gaan. Van de ring maken in onze visie de trajecten Bodegraven – Oudenrijn (A12-BRAVO) en Lunetten – Driebergen (A12-SALTO) op de A12 onlosmakelijk deel uit.
2. Driehoek A27/A28/A1 incl. knooppunt Hoevelaken: in onze ogen een onmisbare schakel in het geheel, waarbij de bereikbaarheid van het Hilversumse Mediapark specifieke aandacht vraagt.
3. Kwaliteitsverbetering van de ontbrekende schakel in het TEN-(spoor)netwerk, incl. opheffen gelijkvloerse kruisingen.
4. Verhogen van de investeringen op het gebied van de leefomgeving.

## **Nadere uitwerking reactie op de Nota Mobiliteit**

In het vervolg van deze reactie gaan we uitgebreider in op de diverse elementen in de Nota Mobiliteit: sturingsfilosofie en decentralisatie, wegen en netwerken, spoorverbindingen en regionaal openbaar vervoer, fiets, goederenvervoer, beprijzen, verkeersveiligheid, en milieu en leefomgeving.

### **Sturingsfilosofie en decentralisatie**

Een grotere eigen verantwoordelijkheid voor mobiliteitsmaatregelen juichen wij toe. Afwegingen kunnen door provincies en stadsregio's prima in regionaal verband worden gemaakt. Het regionale verkeer- en vervoerbeleid is reeds vervat in plannen van recente datum (Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan – bekend als Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht/SMPU – en Regionaal Verkeer- en Vervoerplan).

De voorgestelde bundeling van de budgetten in de BDU zien wij als een opsteker voor de uitvoering van ons decentrale verkeer- en vervoerbeleid. Alhoewel we voor vele en tevens complexe opgaven staan, zijn de ambities van rijksoverheid en regio bepaald niet gering. Vandaar dat we ervoor pleiten om meer zekerheid te krijgen over de hoogte van de budgetten. De meerjarige regionale investeringsprogramma's maken dat noodzakelijk. Ook willen we graag klaarheid over de wijze waarop de inzet van rijksmiddelen voor de regionale bereikbaarheid en vice versa mogelijk wordt en hoe het afsprakenkader er uit komt te zien. Ontschotting binnen de BDU lijkt aantrekkelijk. De gesuggereerde slagkracht van de decentrale overheid is maar beperkt. Voor een heel groot deel liggen de bedragen vast zoals voor het openbaar vervoer met meerjarige afspraken over een vaste exploitatiebijdrage. Voor substantiële investeringen in de infrastructuur zal (soms tientallen) jaren gespaard moeten worden. De hoogte van de BDU biedt onvoldoende ruimte om de ambities van NoMo waar te maken en eigen regionaal beleid te voeren.

### **Wegen en netwerken**

Het provinciale en het regionale verkeer- en vervoerplan kiezen een netwerkbenadering en zitten daarmee op één lijn met de Nota Mobiliteit. Met een gebiedsgerichte aanpak volgens het concept van de commissie Luteijn wordt rond Amersfoort en Utrecht en met het project "Beter bereikbaar Vallei" momenteel vol ingezet op verbetering van de doorstroming, zodat daarmee een grotere betrouwbaarheid voor de reiziger kan worden bereikt. De netwerkgedachte vergt regie en afstemming tussen de verschillende wegbeheerders, maar ook bereidheid om in elkaars projecten te investeren en daardoor het grootste effect te bereiken. De algehele prioritering en afstemming in het kader van de MIT-onderdelen vindt plaats in het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB).

De regio is positief over de voorgestelde netwerkbenadering. In de NoMo wordt echter ook opgemerkt dat het verbeteren van het hoofdwegennet in veel gevallen vereist dat ook de opvangcapaciteit in de stad moet worden verruimd en dat de andere overheden hiervoor aan de lat staan. Juist in de steden is beperkte ruimte beschikbaar! Een dergelijke opmerking past niet binnen de voorgestelde integrale netwerkbenadering. De relatie rijkswegen – onderliggend wegennet dient in alle gevallen in samenhang gezien te worden, waarbij de aansluitingen extra aandacht verdienen. In de netwerkbenadering zullen ook de relaties met de omgeving in beeld gebracht dienen te worden: met name voor het doorgaand verkeer is de regio afhankelijk van wat er buiten de regio gebeurt. De uitwerking van de streefwaarden en normen voor reistijden van deur tot deur in de NoMo is nog vrij abstract. Het verbeteren van de reistijd van deur tot deur is een gezamenlijke verantwoordelijkheid, uit te werken binnen de integrale netwerkbenadering. Een directe verbinding tussen A6 en A9 langs het Naardermeer, Weesp, Amsterdam-zuidoost en Abcoude acht de regio niet gewenst. Het Groene Hart, i.c. de Vechtstreek als onderdeel daarvan, moet worden ontzien. Eerder is daarom door alle betrokkenen een keuze gemaakt voor de variant die gebruik maakt van bestaande infrastructuur over de Gaasperdammerweg, vastgelegd in een door

partijen getekend manifest.

### **Spoorverbindingen en regionaal openbaar vervoer**

We hebben al eerder gesteld dat Randstadspoor voor ons de hoogste prioriteit heeft. Voor de periode na 2015 wil de regio het aantal stations verder uitbreiden. Punt van zorg bij de ontwikkeling van Randstadspoor is wel het kernnet. Wij vinden het van wezenlijk belang dat dit net ook bij groei voldoende capaciteit houdt (Utrecht – Amersfoort en Utrecht – Driebergen-Zeist). NS heeft met de verworven concessie een bijzonder ruime autonomie gekregen. Wij vragen uw steun om te voorkomen dat bij samenloopproblemen de regionale verplaatsingen (per definitie) het onderspit zullen delven. Ook de normering voor halteplaatsen zijn met 1.000 nieuwe instappers stringent. Voor Randstadspoor moet het systeem als totaal worden gezien. Het succes van het totale systeem hangt af van hoeveelheid van mogelijkheden om te kunnen in- en uitstappen. Een individuele beoordeling van een halte is niet relevant.

*Voor onze opmerkingen over het Trans-Europese Netwerk (TEN) verwijzen wij korthedshalve naar de inleiding.*

Alhoewel het moment nog afhankelijk is van de discussie over de woningbouwopgave in de Nota Ruimte, is zeker dat de groei van Almere een meerzijdige (en hoogwaardige) openbaar vervoerontsluiting noodzakelijk maakt. Een rechtstreekse verbinding tussen Almere-Hilversum-Utrecht vormt hier een onderdeel van (te denken aan een lightrailverbinding zoals de Stichtse lijn). Een economisch sterke Randstad vereist immers goede verkeer- en vervoerrelaties tussen de grote steden. We achten het gewenst deze mogelijke toekomstige ontwikkeling in beeld te brengen en te houden.

In het kader van de decentralisatie van het openbaar vervoer hebben provincies en stadsregio's de verantwoordelijkheid voor het regionale openbaar vervoer en dragen zorg voor een vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig systeem. De kaders en eisen worden centraal vastgesteld. Veelal resulteren deze kaders en eisen in extra kosten, terwijl er gelijktijdig kortingen op de doeluitkeringen plaatsvinden. Een voorbeeld is de nieuwe randvoorwaarden die landelijk aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer worden gesteld. Het in de nota toegezegde 'meeademen' van de BDU met de rijksuitgaven is daarom van groot belang.

### **Fiets**

Op de korte afstand, **zelfs** tot 7,5 kilometer is de fiets een volwaardig vervoermiddel. Door te investeren in adequate fietsvoorzieningen kan de kans op congestie voor andere modaliteiten afnemen. Naast investeringen van onze kant vergt dit ook de door u toegezegde inzet: het treffen van voorzieningen bij het kruisen van rijkswegen, spoorwegen en rivieren om zó korte verbindingen te realiseren. De inzet van de landelijke overheid gericht op landelijke randvoorwaarden en instrumenten voor de aanpak van fietsdiefstal wordt toegejuicht. Wellicht zijn er in de fiscale sfeer nog extra stimulansen te bieden.

### **Goederenvervoer**

Voor goederenvervoer bedraagt het doorgaand verkeer ruim zestig procent (gemeten in tonnen over de weg). Het goederenvervoer per spoor krijgt met de Betuwelijn een goede verbinding richting Zuid-Duitsland en verder. Voor het goederenvervoer per vrachtauto richting Zuid-Duitsland kan de A15 een hoofdroute vormen. Wij steunen het KAN-gebied dan ook in haar streven om de A15 door te trekken naar de A12 bij de Duitse grens. De hoofdroutes door de regio Utrecht zullen dan vooral voor de bestemmingen Noord-Duitsland en Scandinavië gebruikt gaan worden, voor zover water (short sea) en spoor geen geschikte modaliteit zijn (bijvoorbeeld: transport van vers voedsel). Een noodzakelijke verbetering in de spreiding van het goederenvervoer over de hoofdassen wordt hiermee bereikt.

In de Nota Mobiliteit wordt vanuit het economisch perspectief gewezen op het belang van de realisatie van Kwaliteitsnetten Goederenvervoer. Dit sluit goed aan bij de hoge prioriteit die de Utrechtse regionale partijen in GOVERA geven aan de realisatie van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad. Een kwaliteitsnet geeft de mogelijkheid prioriteiten aan te brengen in investeringsprogramma's. De aspecten waar het goederenvervoer mee te maken heeft staan helaas versnipperd in de nota. Volgens ons is juist een integrale benadering tussen de verschillende modaliteiten (weg, water en spoor) uitermate belangrijk. In de Utrechtse regio ligt het bedrijventerrein Lage Weide, waar de drie modaliteiten (weg, water en spoor) in een multimodaal knooppunt bijeen komen. Goederenstromen per schip zullen pas tot stand komen als de vaarwegen op orde zijn gebracht en worden gehouden. Wij vragen in dit verband nadrukkelijk aandacht voor het Lekkanaal en een betere benutting van het Merwedekanaal.

*Ook het toenemende vervoer van gevaarlijke stoffen op en rond de eerder genoemde draaischijf van spoor-, water- en autoweg in onze regio is een punt van zorg. Immers, veel vervoer per spoor vindt plaats langs en door stedelijk (woon)gebied. Wij vragen daarvoor nadrukkelijk aandacht in de hoofdlijnennotitie bij het opstellen van het nationale basisnet, zoals die in de Nota Mobiliteit wordt toegezegd.*

Goederenvervoer vraagt om procesinnovatie. Samenwerking is noodzakelijk. Positief is de verkenning van de commissie Lemstra naar een nationaal proceskader voor stedelijke distributie. Het moet om meer gaan dan het onderwerp 'venstertijden'. Beter benutten, bijvoorbeeld aan de hand van een bevoorradingsprofiel van stad of regio, moet een integraal onderdeel vormen van de verkenning naar het proceskader. Ook mobiliteitsmanagement voor het goederenvervoer speelt een rol in een betere benutting van vervoerscapaciteit. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt primair bij het bedrijfsleven, maar inzet van de rijksoverheid is volgens ons onontbeerlijk om het proces op gang te krijgen.

### **Beprijzen**

Uit de landelijke politieke discussie komt duidelijk naar voren dat in de toekomst een systeem van betalen naar gebruik in Nederland onontkoombaar is. Dat sluit aan bij de beleidslijn vanuit Europa. Betalen naar tijd en plaats biedt tevens de mogelijkheid om de schaarste aan capaciteit te reguleren en onze draaischijf in beweging te houden. Voor de gebruiker en betrokken overheden moet er wel duidelijkheid bestaan omtrent de relatie tussen gebruik, de kosten en de investeringen voor de bereikbaarheid.

Wij zien een landelijk kader als noodzakelijke voorwaarde om tot een tijdige implementatie van beprijzing te komen. De gewenste economische groei en de aangegeven groeicijfers van personen- en goederenvervoer vragen om innovatieve maatregelen in de komende tien jaar. We delen de opvatting dat draagvlak essentieel is voor toepassing van vormen van beprijzen en steunen de instelling van een landelijk platform daartoe.

### **Verkeersveiligheid**

Met betrekking tot verkeersveiligheid vragen wij een hoger ambitie niveau. Zowel in het provinciale als in het regionale verkeer- en vervoerplan leggen wij als regio de ambities hoger. Landelijk zou hetzelfde nagestreefd moeten worden. Wij onderkennen dat de ambitie in de grote steden moeilijk is te realiseren en volgen daar de landelijke ambitie. De maatschappelijke kosten als gevolg van verkeersonveiligheid bedragen circa € 9 miljard per jaar. Het bevorderen van verkeersveiligheid verdient dus een hoge prioriteit en meer financiële middelen. Daarnaast zien wij voor de rijksoverheid een rol om middelen te genereren in de collectieve sector (bedrijfsleven en verzekeringsmaatschappijen), omdat daar een verlichting van de schadelast kan worden bereikt.

Kaders en voorschriften moeten landelijk worden bepaald, voertuigtechnieken internationaal. Er moeten landelijke campagnes worden gevoerd op het gebied van gedragsbeïnvloeding. In onze regio streven wij naar het verkeersveilig inrichten van de infrastructuur en het op lokaal en regionaal niveau

realiseren van gedragsbeïnvloeding. Handhaving is een belangrijk aanvullend instrument. Wij pleiten ervoor om de decentrale overheden bevoegdheden te geven om met bestuurlijke handhaving op te kunnen treden. Door fiscalisering van de boetes kan die handhaving worden geïntensiveerd en gefinancierd.

### **Milieu en leefomgeving**

Er wordt door het rijk geanticipeerd op resultaten van technologische ontwikkelingen en internationale afspraken. Dat brengt een groot afbreukrisico met zich mee. Wij vragen ons af hoe we hier in Nederland mee om willen gaan, met name als de ontwikkelingen c.q. de afspraken te lang duren. Realistische normen zijn noodzakelijk om zinvol en gemotiveerd aan de slag te gaan en te blijven.

Bestrijding van geluid- en luchthinder lijkt technisch en organisatorisch een uitvoerbaar traject, zeker met nieuwe technieken. Het is dan wel nodig dat er voldoende financiële middelen voorhanden blijven. Motortecnische ontwikkelingen, schonere brandstoffen, andere type banden, nieuwe samenstellingen van wegverhardingen en rijgedrag en dergelijke worden als mogelijke oplossingen gezien maar zijn te onzekere factoren om op de korte termijn aan de strengere EU-normen te kunnen voldoen. Zolang dit nog niet is doorgevoerd moeten we realistische EU-normen nastreven. Wij verwachten grote problemen op het gebied van geluid- en luchthinder als gevolg van het drukke verkeer op de rijkswegen in en om de steden. Maatregelen in de sfeer van snelheidsbeperking is volgens ons het enige afdoende middel op de korte termijn.

Ruimtelijke reserveringen en vrijwaringszone's zijn nu ingezet op ongevalsrisico's (externe veiligheid). Ook gezondheidsrisico's zouden hierbij een rol spelen en daartoe is monitoren van de luchtkwaliteit langs drukke wegen essentieel. Anderzijds wordt in en om de stedelijke agglomeraties een stedelijke verdichting bepleit, om de mobiliteitsbehoefte in te perken. Dat vraagt dus meer maatwerk in de oplossing van de leefomgevingsvraagstukken.

Zoals we in de inleiding al stelden is het noodzakelijk om de investeringen op het gebied van leefbaarheid aanzienlijk te verhogen. Alleen dan kunnen we als regio onze bijdrage leveren bij het (tijdig) realiseren van de gewenste maatregelen.

Tot slot willen we een kanttekening maken over het hanteren van (milieu)normen in relatie tot de hoofdpunten van beleid. Het is de bedoeling dat de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit hand in hand gaan. Er wordt door het rijk gekozen voor een integrale aanpak met verdichting (dus meer functies of woningen op hetzelfde oppervlak) en dan liefst binnen bestaand stedelijk gebied. De vraag is dan wel hoe deze integrale vraagstukken zich verhouden tot de sectorale (milieu)normen voor geluid, luchtkwaliteit en veiligheid. We steunen de ambitie van beide nota's maar vinden dat het rijk dan wel moet aangeven hoe hiermee om te gaan. We kunnen niet voor veel geld plannen blijven maken en vervolgens vastlopen bij de Raad van State, omdat één van de normen mogelijk niet wordt gehaald.