

Kort verslag van de informatiebijeenkomst d.d. 30 oktober 2018 voor Provinciale Staten van Utrecht en de U10 gemeenten over de stand van zaken U Ned, de verstedelijkingsopgave

Aanwezig o.a.:

- de heer D. Straat, gedeputeerde
 - mevrouw L. van Hooijdonk, wethouder gemeente Utrecht
 - De heer H. Geerdes, namens de U 10 gemeenten

 - Mw. E. Vrielink, programmanager U Ned provincie Utrecht
 - Dhr. A. de Vries, programmamanager U Ned gemeente Utrecht

 - Alsmede ca. 40 belangstellenden (PS-leden, gemeenteraadsleden U10 en ambtenaren)
-

In deze bijeenkomst worden gemeenteraadsleden en statenleden gezamenlijk geïnformeerd over de aansturing van de verstedelijkingsopgave. Provincie, gemeente Utrecht en de regiogemeenten zijn in deze opgave de regionale partner van het rijk.

Op 22 november a.s. vindt het reguliere Bestuurlijke Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) plaats en daarvoor zal ook de input van deze bijeenkomst worden gebruikt.

Actuele stand van zaken U Ned:

- De programmaorganisatie heeft vorm gekregen
- Er is een onafhankelijk programmadirecteur aangesteld
- Gewerkt wordt aan de korte termijn aanpak
- Het startdocument voor de preverkenning is opgeleverd

Esther de Lange geeft een presentatie over de **korte termijn aanpak KTA** (zie sheets). Daarover zijn inmiddels afspraken met het rijk gemaakt. In juni is afgesproken dat rijk en regio wat betreft de KTA in de eerste tranche € 15 miljoen gaan investeren. De € 15 miljoen zal worden aangewend voor 3 gedragsbeïnvloedingprojecten voor een periode van 3 jaar, die zullen worden uitgevoerd door “Goed op Weg”, een regionale uitvoeringsorganisatie. “Goed op Weg” heeft in de afgelopen vier jaar het programma Beter Benutten in de regio uitgevoerd.

Wat betreft de KTA wordt er gekozen voor de doelgroepenaanpak om mensen te verleiden andere mobiliteitsystemen te gaan gebruiken (bv. op een ander tijdstip reizen, via een ander OV knooppunt overstappen, stimuleren om bepaalde infrastructuur te gebruiken zoals snelfietsroutes).

Samen met werkgevers (U15) wordt gezocht naar duurzame mobiliteitsoplossingen. De spitsbus tussen Amersfoort en USP is daarvan een goed voorbeeld en wordt intensief door reizigers gebruikt. De doelstelling van de U15 zijn betere bereikbaarheid van kantoorpanden, CO2 reductie, lagere kosten en de effecten op vitaliteit.

Lara Verhagen geeft een presentatie over het **startdocument pre verkenning** (zie sheets).

Naar aanleiding van vragen, komt het volgende naar voren:

- In dit startdocument wordt niet ingegaan op oplossingsrichtingen voor de knelpunten rond het autoverkeer. Voortkomend uit het Regeerakkoord, wordt nu ingezet op oplossingsrichtingen voor knelpunten in het openbaar vervoer: met name staat de vraag centraal hoe station Utrecht Centraal kan worden ontlast.
- Lunetten Koningsweg wordt als een potentieel station aangeduid, terwijl dat dicht bij station Vaartsche Rijn ligt. Om het bereik van het station Lunetten Koningsweg groter te maken, moeten daar ook intercity's gaan stoppen en dat kan niet bij Vaartsche Rijn. Vaartsche Rijn is vooral een –voor de regio- belangrijk sprinterknooppunt.
- Aandacht wordt gevraagd voor de ontwikkelkansen van Driebergen/Zeist, gelet op het OV. Mevrouw Verhagen geeft aan dat Driebergen/Zeist zeker bij de afwegingen zal worden betrokken. Daarbij spelen ook de rijtijden een belangrijke rol.
- Gevraagd wordt naar de OV potentie van Bunnik. Gemeld wordt dat Bunnik zeker OV potentie heeft, maar het dienaangaande niet haalt bij de potentie van Lunetten Koningsweg, ook met het oog op de rijtijden. Voorts is Bunnik kansrijk als het gaat om de combinatie van fiets/OV in relatie tot het USP.
- Gevraagd wordt naar de toekomstige groei van het inwoneraantal van de regio: waar zijn deze volgens de berekeningen in het gebied terecht gekomen? Krijgt de woningbouw een herleidbare input?
Gemeld wordt dat de inwoneraantallen in de verschillende scenario's variëren, om inzicht te krijgen in de potentiële ontwikkellocaties die kansrijk zijn vanuit het OV perspectief. Wel is bij de knooppunten in het model voorzien dat daar woningbouw ontwikkeld gaat worden. Echter, het OV is niet leidend voor woningbouw.
Voorts bevestigt mevrouw Verhagen dat er voor de varianten een breed beoordelingskader (meer dan alleen het aspect bereikbaarheid) is opgesteld.
- Er wordt een perspectief voor 2040 opgesteld, maar de realisering daarvan is afhankelijk van de landelijke besluitvorming.
- Teneinde station Lunetten Koningsweg te kunnen laten functioneren, moet er een snelle OV verbinding zijn tussen Lunetten en het USP.
- Op de vraag of er nagedacht is over ondergrondse oplossingen (bv. metro van Bunnik naar de sneltram), antwoordt mevrouw Verhagen dat dergelijke oplossingen zeer effectief zijn, maar ook zeer kostbaar, terwijl daarmee niet alle knelpunten in de regio worden opgelost.
- De OV innovaties worden in de modellen meegenomen.
- De groeioprognose is gebaseerd op de welvaart- en leefomgevingsscenario's uit 2016 van de diverse planbureaus.

Adriaan Van Doorn geeft een presentatie over het **Plan van Aanpak MIRT onderzoek op de langere termijn** (zie sheets). Naar voren komt dat de regio Utrecht met forse groeicijfers en behoefteramingen te maken heeft op het gebied van wonen (100.000 woningen tot 2040), werken, mobiliteit en bereikbaarheid. Dat vraagt ook de nodige inspanningen op het gebied van leefbaarheid en landschap. Gewerkt wordt aan de ontwikkeling van realistische integrale scenario's voor de aanpak van de verstedelijking. Nadrukkelijk worden in dit kader het Regionaal Economisch Programma van de U10, de Provinciale Omgevingsvisie van de provincie en andere visies van gemeenten meegewogen. Het is zaak dat de verschillende visies en scenario's slim met elkaar worden gecombineerd.

Op vragen komt het volgende naar voren:

- Voorliggende preverkenning gaat specifiek over de verbinding USP - Utrecht Centraal. Hieruit vloeit zeer waarschijnlijk de noodzaak voort om ook in andere mogelijke verstedelijkingslocaties verkenningen naar mobiliteitsknooppunten uit te voeren, zoals de A12 zone, het Kromme Rijngebied, Woerden-Breukelen.
- Voor U Ned is er een model ontwikkeld met wegingsfactoren voor alle modaliteiten en sectoren, dus ook voor de A12 zone.
- De scenario's die worden uitgewerkt, geven inzicht in de vraag of er in de regio moet worden ingezet op binnenstedelijke woningbouw, op inbreiding of juist op meer spreiding van woningbouw. Dergelijke keuzes hebben consequenties voor mobiliteit en infrastructuur.
- Gevraagd wordt of de U10 gemeenten inspraak krijgen in de scenariokeuzes. Dat wordt bevestigd: die gemeenten zijn onderdeel van dit traject en maken deel uit van de programmaraad, waar de besluitvorming plaatsvindt.
- De gebiedsagenda is een bestaand document van rijk en regio, en kan als kaartbeeld van alle actuele opgaven, lopende projecten en voorziene projecten op het gebied van mobiliteit en ruimte in de regio Utrecht worden beschouwd.

Wethouder van Hooijdonk licht aan de hand van sheets toe dat de inzet van de regio is om met het rijk afspraken te maken over **oplossingen voor knelpunten die in de regio Utrecht in alle modaliteiten worden voorzien**. De vragen zijn:

- Welke oplossingen zijn wenselijk
- en hoe moeten deze worden betaald?

Gebleken is dat de staatssecretaris nog geen geld beschikbaar heeft voor het nemen van een startbesluit voor het uitvoeren van een verkenning. Om die reden is er gekozen voor een preverkenning met een kortere horizon tot 2030.

Belangrijk is dat rijk en regio een gemeenschappelijk gedeelde visie hebben op de knelpunten en deze inhoudelijk delen. Echter, discussie is nog gaande over de bekostiging.

Wanneer de regio bij het rijk een plan gaat indienen dat tussen de € 300 - 500 miljoen gaat kosten, waarvan 75% voor rekening van het rijk komt, dan zal dat niet door het rijk worden gehonoreerd.

Er wordt breder gekeken dan alleen maar naar de knelpunten UCS – USP. Ook is er oog voor de Merwedekanaalzone en de Europalaan.

Gedeputeerde Straat licht toe dat de **financieringspelregels** van het rijk belemmerend werken, terwijl rijk en regio het inhoudelijk eens zijn over de knelpunten. Uit onderzoek blijkt dat het creëren van een overstap bij station Lunetten Koningsweg de grootste winst oplevert. De ervaring leert ook dat een snelle busverbinding tussen USP en Amersfoort fors bijdraagt aan het ontlasten van UCS.

De gedeputeerde schetst het volgende dilemma.

Wil de regio vasthouden aan de grote claim van € 300 - 500 miljoen richting rijk, terwijl bekend is dat het rijk dat niet zal honoreren, of is een meer stapsgewijze aanpak uiteindelijk verstandiger om het proces in gang te zetten? Wat dat laatste betreft kan worden gedacht aan zgn. no regret maatregelen (Lunetten/Overvecht), dit in afwachting van een nieuwe financieringsystematiek bij het rijk. De langzamere stapsgewijze benadering heeft niet de voorkeur van de regio, maar lijkt wel de meest haalbare variant te zijn.

De heer H. Geerarts, wethouder gemeente Houten en namens de U10 trekker van het ruimtelijk economisch programma, licht toe dat de U10 gemeenten de opgaven voor 100.000 woningen, voor mobiliteit en voor het landschap op een goede manier willen samenbrengen en tot een integrale afweging willen komen, zodat er in de regio sprake blijft van gezond stedelijk leven.

Van groot belang is het dat de regio richting rijk een eenduidige visie uitdraagt op het gebied van woningbouw. Om woningbouw en mobiliteit te kunnen realiseren, zijn investeringen van het rijk onmisbaar. Wellicht dat de aanwezigen hun politieke bestuurders in Den Haag daar op kunnen aanspreken, nu de regio Utrecht weet wat ze wil.

O.a. komt het volgende naar voren:

- De MIRT bevatte € 80 miljard maar dat geld is al volledig weggezet in programma's en projecten tot 2030. Een groot deel van dat budget was afhankelijk van aardgasbaten uit Groningen. Dat is inmiddels veranderd en dat heeft inmiddels al in Den Haag tot een aanpassing geleid.
- Volgens het oude financieringssysteem mag het budget alleen maar aan hoofdinfrastructuur (spoorverbindingen en snelwegen) worden uitgegeven. Nu wordt onderkend dat er meerdere oplossingen mogelijk zijn, bv. gedragsmaatregelen, fietsen, lightrail, knooppunten en de samenhang tussen bebouwing en mobiliteit. Die gebiedsgerichte aanpak voor mobiliteit vraagt om een nieuw financieringssysteem.
- Gevraagd wordt hoe het draagvlak voor dit proces breder kan landen dan alleen in bijeenkomsten met politiek bestuurders. Hoe zit het met de democratische legitimiteit? Kunnen raden een uitspraak doen over de vraag wat al dan niet belangrijk is? Hoe zit het nationaal toekomstbeeld OV in de planning?

De heer Geerarts memoreert dat de verstedelijkingsonderzoeken in U10 verband worden georganiseerd. Via de raden zullen deze worden vastgesteld, immers, de bestuurders moeten het mandaat van de raden krijgen. Niet alle gemeenten zijn op hetzelfde (stedenbouwkundige) niveau aangehaakt. Het is inderdaad van belang dat het draagvlak voor dit proces in de gemeenteraden wordt georganiseerd.

- Gedeputeerde Straat licht toe dat ontwikkelingen in de regio, bv. Lunetten en andere overstapstadions, wel bij het bredere beeld moeten aansluiten. De gedachten van de regio over het toekomstbeeld worden steeds duidelijker, maar er is nog geen volledig toekomstbeeld. Hij verwacht dat dit pas volgend jaar tot stand komt. Het is zaak dat ook daarvoor in Den Haag aandacht wordt gevraagd.
- Volgens de MIRT spelregels moet, bij een startbeslissing, 75% van de rijksfinanciering beschikbaar zijn. Is dat geld er niet, dan wil het rijk op grond van de huidige spelregels geen startbeslissing nemen. Tot 2030 heeft het rijk geen MIRT budget meer.
- Onderzocht wordt of er andere manieren zijn om deze voorzieningen in de toekomst te bekostigen. Pensioenfondsen beschikken inderdaad over grote vermogens; zij willen bedragen wel uitlenen maar willen de kosten voor infrastructuur, ruimte en transport niet betalen. Het gaat hier niet om leningen waardoor de bekostiging het probleem blijft.
Samen met de grote steden is een onderzoek gedaan naar andere financieringsbronnen die voor mobiliteit kunnen worden ingezet (rode ontwikkelingen, grondexploitaties, reizigersinkomsten).
- Landelijke discussie is gaande over de vraag of er in de toekomst weer met een drietreinen model moet worden gewerkt, nl. intercity, sprinter, ICE.
Het ligt niet voor de hand dat er in de nabijheid van Utrecht CS een volwassen intercity station komt, maar wellicht zijn er wel mogelijkheden voor een tussenvariant. Overigens moeten al die modellen wel in het landelijke plaatje passen.
- De ontwikkellocaties voor wonen en werken worden geïnventariseerd. Mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en landschap moeten in de regio bij elkaar worden gebracht en de U10 heeft daarin een belangrijke rol.
- Deze MIRT verkenning, waarvan de kosten tussen de € 300 en 500 miljoen worden geraamd, heeft betrekking op het oplossen van het knelpunt in de corridor UCS-USP, en niet op de woningbouwproblematiek. Richting rijk wordt beargumenteerd dat het niet aanpassen van de financieringssystematiek kan betekenen dat de mobiliteit in de regio zo onder druk komt te staan, dan dit ten koste gaat van doelstellingen op het gebied van woningbouw.

De bijeenkomst wordt onder dankzegging voor ieders komst en aanwezigheid afgesloten.