



## 12. DRAAISCHIJF NEDERLAND

### DOEL

**Realiseren van een effectief en efficiënt verkeer- en vervoersnetwerk in de regio Utrecht door:**

- ontwikkelen van een gebiedsgericht, samenhangend en integraal pakket van elkaar versterkende maatregelen over alle modaliteiten (weg, OV en fiets),
- Realiseren van (onderdelen van) gebiedsgerichte en integrale maatregelpakketten.

**Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat en**

**Jan Ekkers, gedeputeerde Mobiliteit van de provincie Utrecht, tevens voorzitter van het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB)**

**Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:**

- Vaststellen van no-regret maatregelen (onder meer m.b.t. weg, OV, fiets goederenvervoer en/of mobiliteitsmanagement), inclusief financiering en uitvoeringsafspraken (eind 2007);
- Vaststellen van integrale maatregelpakketten - betreffende een mix van maatregelen op het gebied van wegcapaciteit in hoofd- en onderliggend wegennet, openbaar vervoer, fiets en mobiliteitsmanagement – in relatie tot de ruimtelijk-economische ambities in de regio als resultaat van de optimalisatiefase (eind 2008);
- Vaststellen van het Ontwerp Tracébesluiten (begin 2010, bij verkorte Tracé/MER procedures);
- Vaststellen van de Tracébesluiten (eind 2010, bij verkorte Tracé/MER procedures);
- Start van het uitvoeren van de maatregelen (deze kabinetsperiode).

**De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:**

- interdepartementale afstemming ten behoeve van effectieve en efficiënte uitvoering van de twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies te bevorderen
- het bevorderen van een effectieve en efficiënte inzet van de rijksmiddelen t.b.v. de Rijksinfrastructuur
- te zorgen voor de voorbereiding en uitvoering van twee MIT-planstudies

**De gedeputeerde verbindt zich daartoe:**

- te zorgen voor coördinatie/afstemming tussen en het bewaken van de integrale aanpak van de twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies 'Ring Utrecht' en 'Driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum'
- draagvlak te creëren bij de betrokken regionale partners voor een effectieve en efficiënte uitvoering van de twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies
- te zorgen voor de regionale afstemming ten behoeve van een effectieve en efficiënte inzet van de regionale middelen.

**De ambassadeur van dit project is Willem de Jager.**

## **PROJECTOMSCHRIJVING**

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

### **AANLEIDING**

De mobiliteit in de regio Utrecht kent momenteel knelpunten. Uit de verkenning/netwerkanalyse Regio Utrecht (eindrapport 11/09/2006) blijkt dat deze in 2020 toenemen, zelfs met uitvoering van voorgenomen maatregelen. Op het hoofdwegennet (HWN) betreft het vooral knelpunten op de A1, A12, A27 en A28 (in de ochtendspits in de richting van Utrecht en Amersfoort, in de avondspits in omgekeerde richting). Op het onderliggend wegennet (OWN) worden knelpunten veelal bij kruispunten geconstateerd. Een groot deel van de gedefinieerde trajecten in het bewuste gebied op het HWN en OWN zal daardoor in 2020 niet voldoen aan de streefwaarden voor doorstroming uit de Nota Mobiliteit. Ook in het Openbaar Vervoer en het goederenvervoer treden in 2020 knelpunten op. De bereikbaarheidsproblemen zijn zodanig van omvang, dat alle beschikbare middelen in onderlinge samenhang moeten worden ingezet om de regio Utrecht bereikbaar, leefbaar en economisch vitaal te houden.

### **DOEL**

Doel is om een zo effectief en efficiënt mogelijk verkeer- en vervoersnetwerk in de regio Utrecht te realiseren, zodat aan de in de Nota Mobiliteit gestelde streefwaarden wordt voldaan. In twee gebiedsgerichte pakketstudies 'Ring' en 'Driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum' wordt een samenhangend en integraal pakket van elkaar versterkende maatregelen over alle modaliteiten (weg, OV en fiets) ontwikkeld, afgestemd op prijsbeleid en op de ruimtelijk economische ontwikkeling in de regio Utrecht. De maatregelen worden uitgewerkt tot op het niveau van de concrete uitvoeringsbesluiten. Er wordt naar gestreefd diverse maatregelen reeds in deze kabinetsperiode in uitvoering te nemen.

### **SCOPE**

In de bestuursovereenkomst (13 november 2006) hebben het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en partners in de regio Utrecht (provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, gewest Eemland en gewest Gooi- en Vechtstreek, de gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum) afspraken vastgelegd over de pakketstudies 'Ring Utrecht' en 'Driehoek'. Het betreft onder meer afspraken over de reikwijdte, fasering en het gebiedsgerichte en integrale karakter van de beide pakketstudies. De afspraken in de bestuursovereenkomst van 13 november 2006 blijven onverkort van kracht.

Regionale partijen hebben op 25 februari 2007 een aanvullende overeenkomst met elkaar gesloten over de verdeling en de dekking van de regionale bijdrage.

In de pakketstudies wordt onderzocht welke mix van maatregelen binnen de verschillende thema's/modaliteiten (weg, OV, fiets, goederenvervoer, mobiliteitsmanagement) leidt tot het meest optimale resultaat. In de pakketstudies worden tevens concrete (investerings)beslissingen voorbereid. In een gezamenlijk plan van aanpak pakketstudies (juni 2007) is uitvoering gegeven aan de bestuursovereenkomst.

Het studiegebied voor de pakketstudie 'Ring Utrecht' beslaat grofweg het gebied dat wordt doorsneden door de A27 van Houten tot Utrecht-Noord, de A2 van Nieuwegein tot Breukelen en de A12 van Woerden tot Driebergen.

Het studiegebied voor de pakketstudie 'Driehoek' beslaat grofweg het gebied dat doorsneden wordt door de A28 van knooppunt Rijnsweerd (Utrecht) tot en met de aansluiting Nijkerk, de A27 van Rijnsweerd tot knooppunt Eemnes, van Knooppunt Eemnes tot Barneveld. Een gevoeligheidsanalyse moet uitwijzen of de A1 in 't Gooi en de A27 tussen Hilversum en Almere onderdeel gaan uitmaken van de pakketstudie 'Driehoek'.

## SAMENHANG

Het project draaischijf Nederland hangt samen met de volgende projecten uit het Randstad Urgent:

**Discontinuïteiten A4/A12:** Realisatie van wegverbreding A12 op korte termijn is uitgangspunt (onderdeel van de referentievariant). Dit sluit aan op het pakket van maatregelen voor Ring Utrecht op de langere termijn.

**Korte termijnmaatregelen openbaar vervoer:** Ook in de pakketstudies draaischijf Nederland wordt gekeken naar maatregelen op gebied van openbaar vervoer. In de uitvoering wordt afstemming gezocht.

**Duurzaam bouwen in de Utrechtse regio:** De omvang en de locatie van de woningbouw kunnen van invloed zijn op de verkeer- en vervoerproblematiek in de regio Utrecht, met name in geval van een uitleglocatie. Een aantal scenario's uit de verstedelijkingsvisie NV Utrecht zal worden doorgerekend op verkeerseffecten. Indien gewenst worden in het bestuurlijk overleg UVVB de partners van NV-Utrecht uitgenodigd.

**Project schaalsprong Almere:** De (robuustheid van de) maatregelen (weg en OV) op de verbinding Utrecht-Almere is van grote betekenis voor de 'Schaalsprong Almere'. De omvang en de locatie van de woningbouw Almere kunnen van invloed zijn op de te nemen verkeers- en vervoersmaatregelen.

## RESULTAAT

Het project draagt bij aan de bereikbaarheid en concurrentiekracht van de gehele regio Randstad. Een goede auto, OV- en fietsbereikbaarheid van de regio Utrecht is zowel van belang voor de regionale economische ontwikkeling alsmede voor de vitaliteit van de Randstad (en de rest van Nederland). Het hoofdwegennet rond Utrecht fungeert als belangrijke draaischijf voor de afwikkeling van verkeer en vervoer van de Randstad. De meerwaarde van de pakketstudies is met name gelegen in de gezamenlijke en integrale werkwijze zodat de knelpunten voor wat betreft de auto, OV, fietsbereikbaarheid en goederenvervoer per weg, spoor en water effectief kunnen worden aangepakt.

## DIENSTREGELING EN TE NEMEN BESLUITEN

De pakketstudies leiden tot diverse mijlpalen en besluiten op het gebied van de weg, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, de fiets en goederenvervoer. Het betreft onder meer besluiten i.h.k.v. de Tracéprocedure, het starten van aanleg, het al dan niet toekennen van budget.

De volgende stappen kunnen worden onderscheiden:

- Vaststellen van no-regret maatregelen, inclusief financiering en uitvoeringsafspraken (dec 2007)
- Vaststellen of de A2½ en de A30 (of delen daarvan) worden meegenomen in de twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies, op basis van uitkomsten van de aanvullende verkenning naar het verkeersoplossend vermogen en andere relevante aspecten (kosten, leefbaarheid, natuur- en milieuaspecten) (dec 2007).
- Uitwerken van integrale maatregelpakketten, waarbij de resultaten van de Landelijke Marktverkenning en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA) worden betrokken (optimalisatiefase: dec 2007 – zomer 2008)
- Vaststellen integrale maatregelpakketten en vervolproducten als resultaat van de optimalisatiefase (zomer 2008)
- Vaststellen Ontwerp Tracébesluiten (1e kwartaal 2010, in geval van verkorte Tracé/MER procedure)
- Vaststellen Tracébesluiten (4e kwartaal 2010, bij verkorte Tracé/MER procedures)
- Start uitvoeren maatregelen. Voor de thema's fiets, OV, mobiliteitsmanagement en goederen neemt de voorbereiding van uitvoeringsbesluiten minder tijd in beslag dan voor de weg, zodat de uitvoering van enkele maatregelen al in deze kabinetsperiode kan worden gestart.

## WETTELIJKE PROCEDURES

Afhankelijk van de aard en omvang van de maatregel (Hoofdwegennet, onderliggend wegennet, openbaar vervoer, goederenvervoer, fiets) zal de voorgeschreven wettelijke procedure worden gevolgd. Hierbij kan onder

andere worden gedacht aan de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), de bestemmingsplanprocedure en de Tracéwetprocedure. De Tracéwet stelt de ministers van VenW en VROM in staat te besluiten over het project. Dit besluit heeft een doorwerking naar regionale ruimtelijke plannen. Ook als er geen overeenstemming ontstaat tussen regionale overheden en het rijk, vindt deze doorwerking plaats.

## **FINANCIERING**

In de bestuursovereenkomst van 13 november 2006 zijn afspraken vastgelegd over de organisatie en de financiering van de maatregelen. Zo is afgesproken dat met de uitvoering van het pakket van maatregelen op het wegennet een bedrag van minimaal € 1.7 miljard en maximaal € 2.9 miljard gemoeid is en rekening wordt gehouden met een investering van maximaal € 100 miljoen in het openbaar vervoer en maximaal € 100 miljoen voor mobiliteitsmanagement en fiets. Dit in overeenstemming met de varianten uit de MIT-verkenning/netwerkanalyse. In de optimalisatiefase wordt een OEI-analyse (Overzicht Effecten Infrastructuur) uitgevoerd op het gewenste maatregelenpakket.

De totaal benodigde investeringen liggen daarmee in de bandbreedte van € 1,8 tot 3,1 miljard. Het is de bedoeling dat de regionale partijen gezamenlijk € 300 tot 500 miljoen bijdragen. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is rekening gehouden met het project. Na afronding van de aanvullende verkenning, wanneer zicht is op de concrete maatregelen die in planstudie worden genomen, wordt daadwerkelijk een budget toegekend

Regionale partijen hebben op 25 februari 2007 een aanvullende overeenkomst met elkaar gesloten over de verdeling en de dekking van de regionale bijdrage. Dekking vindt plaats via BDU-middelen en door reserveringen op de regionale begrotingen.

Prijsbeleid maakt onderdeel uit van het samenhangende maatregelenpakket. Naast het invoeren van een kilometerprijs zal ook tolheffing als instrument worden onderzocht. Dit instrument zou ook in PPS-verband een plaats kunnen krijgen. De Rijksoverheid zal de regio Utrecht betrekken bij de wijze waarop prijsbeleid kan worden ingevoerd binnen de landelijke kaders.

## **ORGANISATIE**

De volgende partijen hebben op 13 november 2006 de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht met elkaar gesloten en zijn daarmee deelnemers aan het project:

provincie Utrecht, gemeente Utrecht, BRU, gemeente Amersfoort, gewest Eemland, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, gemeente Hilversum en gewest Gooi- en Vechtstreek.

Het bestuurlijk platform voor de pakketstudies is het Utrechts Verkeers- en VervoerBeraad (UVVB).

Alle deelnemende partijen zijn in het UVVB vertegenwoordigd. Gezien de complexiteit en het vernieuwende karakter van de pakketstudies wordt een Expertcommissie Pakketstudies Regio Utrecht in het leven geroepen. Zij adviseren de deelnemende partijen (inhoudelijk en procesmatig) over de aanpak en uitvoering van de Pakketstudies Ring Utrecht en Driehoek.

Een programmabureau verzorgt de coördinatie en afstemming, bewaakt de samenhang tussen de pakketstudies en verzorgt de gezamenlijke communicatie. Bij het verdere uitwerkingsproces zullen tevens de aangrenzende provincies (Noord-Holland, Gelderland en Flevoland) worden betrokken.

Het bedrijfsleven wordt actief in het proces betrokken:

- voor het kweken van draagvlak en het genereren van ideeën voor maatregelen die straks zullen moeten worden uitgevoerd;
- voor het maken van afspraken over de uitvoering van maatregelen, met name gericht op mobiliteitsmanagement en goederenvervoer;
- om hen te verleiden bepaalde producten/diensten te leveren (PPS).

Consultatie van derden in het project vindt plaats langs twee sporen, in lijn met de fasering van de pakketstudies:

**Spoor 1:** Ideeën vergaren en meedenken: focusgroepen, consultatieavonden en ontwerpateliers

**Spoor 2:** Integrale toetsing en advies door een burgerpanel

#### **SLOTBEPALINGEN**

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

**De minister van Verkeer en Waterstaat**

**De gedeputeerde Mobiliteit van de provincie Utrecht**

**Camiel Eurlings**

**Jan Ekkers**

*Vastgesteld op 29 oktober 2007*