

NAAM KAMERFRACTIE

T.a.v. NAAM KAMERLID

Tweede Kamer der Staten-Generaal



Betreft: cruciale investeringen in draaischijf van Nederland

Utrecht, 12 november 2024



Geachte NAAM KAMERLID,

Op 25 november 2024 debatteert u tijdens het notaoverleg MIRT over de resultaten uit het Bestuurlijk Overleg MIRT. In dit kader brengt de Metropoolregio Utrecht (MRU)¹ graag het volgende bij u onder de aandacht.

Draaischijf van Nederland

Investeer in de Utrechtse draaischijf om de woningbouwambities waar te maken en de economische schade in alle regio's van Nederland te beperken.

De MRU vormt het hart van ons land. Dagelijks reizen vele honderdduizenden mensen uit alle regio's van Nederland via nationale knooppunten in onze regio: Knooppunt Hoevelaken, Ring Utrecht, Utrecht CS en Amersfoort CS. Daarmee fungeren de knooppunten in de MRU als nationale draaischijf en verbinden zo alle regio's in Nederland.

165.000 nieuwe woningen

Het loopt hier echter elk jaar verder vast. Met 165.000 nieuwe woningen tot 2040 levert onze regio een significante bijdrage aan het oplossen van de woningnood in Nederland. Alleen zonder urgente investeringen in ov-verbindingen, wegen en fietspaden kunnen we de woningbouwambities van de MRU en omliggende regio's niet opvangen. Door samen stappen te zetten in het hart van Nederland, helpen we het hele land vooruit!

Prioriteit geven aan nationaal fileknelpunt Knooppunt Hoevelaken (A1/A28)

Het aanpassen van Knooppunt Hoevelaken heeft nationale urgentie en moet met stip op één moet staan om aan te pakken (desnoods gefaseerd).

Knooppunt Hoevelaken is dé essentiële schakel in de autoverbinding tussen Noord- en Oost-Nederland en de andere landsdelen. Steeds vaker staat het verkeer hier stil, wat tot forse economische schade leidt bij bedrijven in (vooral) Oost-, Noord- en Midden Nederland. Knooppunt Hoevelaken leidt nu al tot grote economische schade (top 3 van Nederland) en de autodruk neemt alleen maar toe. De Tweede Kamer heeft begin dit jaar dan ook met brede steun de motie van de leden Stoffer en Vedder aangenomen (Kamerstuk 36 410 nr. 58), waarin de Kamer de regering verzoekt ervoor te zorgen dat de aanpak van Knooppunt Hoevelaken prioriteit krijgt, en in overleg met de betrokken provincies alles op alles te zetten om ervoor te zorgen dat het project doorgang kan vinden. Onder meer alle coalitiepartijen stemden vóór deze motie.

Herstartbudget Knooppunt Hoevelaken geschrapt tijdens BO MIRT

In plaats van meer budget toe te kennen aan Knooppunt Hoevelaken en zo uitvoering te geven aan de motie, heeft de minister het herstartbudget voor Hoevelaken tijdens het BO MIRT afgeroomd met 193 miljoen euro. Dit betekent dat na twee decennia praten, Knooppunt Hoevelaken wéér niet wordt aangepakt. De resterende 50 miljoen wordt ingezet voor maatregelen, o.a. tegen sluipverkeer. Dat is echter geen oplossing voor het totale project. De MRU is daarom diep teleurgesteld dat de motie niet is uitgevoerd en het herstartbudget voor Hoevelaken nu leeg is. Het besluit van de minister betekent dat de files tussen Noord- en Oost-Nederland en de overige landsdelen verergeren, in plaats van worden aangepakt. Met alle economische schade van dien.

¹ De Metropoolregio Utrecht wordt gedragen door de gemeenten (U10 en Regio Amersfoort) en de provincie Utrecht. Daarbij wordt nauw samen gewerkt met de aangrenzende regio's Foodvalley en Gooi en Vechtstreek.

Geef alsnog prioriteit aan Knooppunt Hoevelaken conform de motie Stoffer en Vedder

Het kabinet heeft aan de start van haar regeerperiode aangegeven telkens te willen kijken wat wél kan, in plaats van wat niet kan. In de recente MIRT-Kamerbrief schrijft het kabinet dat het de gepauzeerde projecten gefaseerd wil opstarten (1 per jaar). Ook lezen wij dat in het voorjaar van 2025 wordt besloten welk project als eerst wordt opgestart.

In lijn met de motie Stoffer en Vedder (120 stemmen vóór) is er maar één project dat de minister aan kan wijzen: Knooppunt Hoevelaken. De MRU verzoekt u dan ook met klem om tijdens het NO MIRT het kabinet opnieuw op te roepen om de wens van de Kamer onverkort uit te voeren. En de aanpak van het nationale fileknooppunt Hoevelaken met stip op één te zetten. Desnoods opgedeeld in kleinere projecten, als dat nodig is vanwege een tekort aan stikstofruimte. Door de wens van de Kamer uit te voeren en te investeren in Knooppunt Hoevelaken, wordt de nationale woningbouwopgave van 100.000 te bouwen woningen per jaar ondersteund, en daarmee de bereikbaarheid van alle landsdelen verbeterd.

De Merwedelijn maakt de grootste bouwlocatie van Nederland mogelijk

De huidige woningnood vraagt om een daadkrachtig besluit op de Merwedelijn. De regio heeft de plannen klaar. Dit is het moment om samen door te pakken.

Het kabinet wil een grote slag slaan in de strijd tegen woningnood. De MRU heeft plannen klaarliggen voor de bouw van minstens 63.000 woningen aan de zuidwestkant van de stad Utrecht, in Groot Merwede en de polder Rijnenburg. De bouwlocaties Groot Merwede (in Utrecht en Nieuwegein) en de polder Rijnenburg vormen hiermee de grootste bouwlocatie van Nederland. Deze locatie ligt ook nog eens centraal en daarmee op een acceptabele reisafstand van het gros van de banen in Nederland.

Randvoorwaarde voor woningbouw

Voor de bereikbaarheid van de meeste van deze woningen is de Merwedelijn noodzakelijk. De Merwedelijn is randvoorwaardelijk voor de bouw van deze woningen. Er ligt namelijk geen treinspoor in dit gebied en bussen bieden niet voldoende capaciteit voor de verwachte 80.000 reizigers per dag. Dit aantal is vergelijkbaar met metrolijnen elders in het land, en het gaat om meer reizigers dan bij de Randstadrail of de tramtunnel in Den Haag. Ook leidt de Merwedelijn tot 75.000 minder auto's per dag op de Ring Utrecht. Daarnaast geeft het project ruimte voor groei van 85.000 extra treinreizigers per dag op Utrecht CS.

Ontlasten van A2, A12, A27 en Utrecht CS

De Merwedelijn ontlast de A2, A12 en A27 en houdt Nederlands drukste treinstation Utrecht CS bereikbaar. De Merwedelijn maakt het mogelijk om Groot Merwede en Rijnenburg te ontwikkelen, en biedt een alternatief voor 75.000 dagelijkse autoritten. Dit scheelt een aanzienlijke (extra) belasting van de draaischijf van Nederland. Ook vergroot het project de capaciteit rond Utrecht CS. Zo wordt het voor de reizigers die erbij komen door de bouw van de woningen mogelijk om via dit station reizen. Pure winst voor automobilisten en treinreizigers die Utrecht passeren of op CS overstappen.

Deze bouwlocatie gaat grote verlichting bieden in een regio die kampt met hoge woningdruk. Voor de verwezenlijking van de plannen is een deels ondergrondse Merwedelijn nodig. De regio investeert fors in de Merwedelijn, maar kan niet zonder inzet van het Rijk. Een kabinetsbesluit is daarvoor noodzakelijk: zonder de Merwedelijn kunnen de woningen niet worden gebouwd.

Alternatief Ring Utrecht (A27/A12 Ring Utrecht)

Laat de wens van de regio tellen. Kies voor het ARU om de doorstroming op de A27 en A12 bij Utrecht te verbeteren

Het Rijk en de MRU delen de wens om de doorstroming op de A27 en A12 bij Utrecht te verbeteren. Het eerder voornemen van het Rijk om dit aan te pakken met het Tracébesluit A27/A12 (TB) heeft echter maatschappelijke onrust tot gevolg. Dit in verband met de aantasting van het cultuurhistorische landgoed Amelisweerd die voor uitvoering van het TB nodig is. Het kabinet Rutte IV heeft daarom aan de regio gevraagd een alternatief voor de verbreding van de A27 bij Amelisweerd te presenteren die de bereikbaarheidsproblematiek op gelijkwaardige wijze oplost zonder aantasting van het landgoed. Het ARU is dit alternatief – het plan is opgesteld door externe

mobiliteitsexperts en getoetst door een onafhankelijke wetenschappelijke commissie.

Plausibel alternatief

Het kabinet heeft op 23 oktober 2024 in de richting van de Tweede Kamer aangegeven dat het regionale alternatief voor het TB (het Alternatief Ring Utrecht, ARU) niet als 'gelijkwaardig' zou zijn aan het TB. Het ARU is inderdaad niet gelijkwaardig *uitgewerkt* als het TB. Dit is ook nooit de insteek geweest van het alternatief. Het TB heeft een voorbereidingstijd gehad van vele jaren, met als resultaat een plan met veel detailuitwerkingen. Provincie Utrecht en Gemeente Utrecht hebben, samen met omliggende gemeenten door deskundige bureaus in een jaar tijd een plausibel alternatief met regionaal draagvlak (omliggende gemeenten als inwoners, bedrijven en belangenorganisaties) uitgewerkt.

Goedkoper en verkeersveilig volgens onafhankelijke experts

In het ARU wordt de snelweg bij Amelisweerd niet verbreed, maar wordt de bestaande breedte van de weg optimaal benut door de maximumsnelheid aan te passen naar 80 km/u. Daardoor passen er meer rijstroken op dit deel van deze snelweg. Hiermee vergroten we de wegcapaciteit, bieden we ruimte voor doorgaand verkeer en realiseren we een goede bereikbaarheid. Voor de verkeersveiligheid stellen experts dat, in vergelijking met het TB, er plussen en minnen bij beide plannen zijn. Er moet nog worden vastgesteld of het alternatief voldoet aan de richtlijnen voor een verkeersveilig ontwerp en de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen. De inhoudelijke experts van het ARU vinden van wel. Uitwerking is nodig om uiteindelijk de plannen ook ten aanzien van de verkeersveiligheid goed af te kunnen wegen. Daarnaast beoordelen de betrokken experts het alternatief als goedkoper (naar schatting € 500 tot € 600 miljoen). Daarnaast heeft het ARU minder bouwrisico's - verbreding van de verdiept liggende snelweg is technisch zeer complex.

Raad van State

De Raad van State (RvS) buigt zich van 19 tot 21 november 2024 over de bezwaren die zijn aangedragen op het TB. Het ARU is geen formeel onderdeel van het TB, maar de bezwaarmakers hebben het ARU aan het dossier van de RvS toegevoegd. De uitspraak van de RvS wordt op z'n vroegst verwacht in januari 2025, maar door de complexiteit van het dossier en drukte bij de RvS zal de uitspraak waarschijnlijk later worden. **Laat de stem van de regio tellen**

Besluitvorming door de minister van IenW over het vervolg van het TB en het ARU vindt pas plaats na de RvS-uitspraak. Vervolgens is het uiteindelijk aan de Tweede Kamer om een definitieve keuze te maken. De oproep is om daarbij de voorkeur te geven aan de verdere uitwerking van dit plausibele alternatief en daarmee de wens uit de regio daadwerkelijk te laten tellen.

Schaalsprong Fiets

Investeer in het verhelpen van barrières voor de fiets om deze schaalsprong mogelijk te maken. Dit biedt kansen om Nederland bereikbaar te houden met maatregelen snel uit te voeren zijn.

Niets zo Nederlands als de fiets. Jong en oud, in dorpen en steden, naar school, naar werk en recreatief: we fietsen al veel. Door veel te fietsen, dragen we samen bij aan een samenleving die bereikbaar, duurzaam en gezond is. Rijk en regio werken samen aan de Schaalsprong Fiets uit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

Verbetering bereikbaarheid

Het aanleggen van doorfietsroutes is hier belangrijk onderdeel van en zorgt voor veiligere fietsroutes en draagt aantoonbaar bij aan de verbetering van de bereikbaarheid. Investerings in fietsinfra biedt dus kansen om Nederland bereikbaar te houden met maatregelen die op korte termijn zijn te realiseren en passen binnen stikstof-randvoorwaarden.

Metropoolregio Utrecht investeert 200 miljoen

De MRU investeert tot 2030 ruim € 200 miljoen in fietsinfra. Voor het slechten van barrières door Rijksinfra (weg, water, spoor) zijn ook grote investeringen van het Rijk nodig. De financiële bijdrage van het Rijk aan twee doorfietsroutes zien we dan ook als een mooi begin, maar er is meer nodig om de benodigde stappen te zetten.

Steun gevraagd voor drie belangrijke fietsbruggen

Concreet is financiële steun nodig bij het realiseren van drie fietsbruggen om Rijksbarrières te slechten. Het gaat om de Demkabrug/Werkspoorbrug in Utrecht, een fietsbrug bij Houten beiden over het Amsterdam Rijnkanaal en fietsbrug over de Lek bij Culemborg.

Kortom, de MRU werkt aan de grote opgaven waar Nederland voor staat. Maar we weten dat we dit niet alleen kunnen doen. We hebben de hulp van het Rijk zowel financieel als beleidsmatig nodig om vooruitgang te boeken.

Met vriendelijke groet,

André van Schie

Gedeputeerde mobiliteit provincie Utrecht

Rob Metz

Burgemeester gemeente Soest en voorzitter Bestuurlijk Overleg Verkeer en Verkeer van Regio Amersfoort

Ellie Eggengoor

Wethouder mobiliteit gemeente Nieuwegein en voorzitter Bestuurstafel Duurzame bereikbaarheid van de gemeentelijke samenwerking U10

Tyas Bijlholt

Wethouder mobiliteit gemeente Amersfoort

Lot van Hooijdonk

Wethouder mobiliteit gemeente Utrecht

René Windhouwer

Wethouder mobiliteit gemeente Nijkerk