



Aan: de Minister van Infrastructuur en Milieu  
Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen  
p/a Centrum Publieksparticipatie  
Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag

#### Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad

Ons kenmerk: 80971AB9  
Referentie: mw. J.Sellink  
E-mailadres: [jacqueline.sellink@provincie-utrecht.nl](mailto:jacqueline.sellink@provincie-utrecht.nl)  
Telefoon: 030-2582512

Datum: 8 september 2011  
Postadres: p/a Postbus 80300, 3508 TH Utrecht  
Onderwerp: Zienswijze Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Geachte Minister,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om een gezamenlijke zienswijze in te dienen op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Wij doen dit als partijen van de Noordvleugel Utrecht (NV-Utrecht) en het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB).

Wij vinden het positief dat er met de SVIR voor het eerst een compacte en integrale rijksvisie ligt op het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Wij ondersteunen uw accent op de Randstad en de inzet op de prioritaire gebieden. Dit vooral om de internationale concurrentiepositie van Nederland als geheel te versterken. De Utrechtse regio speelt daarin een belangrijke rol. Deze betekenis zou overigens steviger kunnen worden benadrukt.

Wij vragen u wel om de decentrale overheden zorgvuldig te faciliteren bij de decentralisatie van taken en bevoegdheden zodat wij deze verantwoordelijkheden goed kunnen invullen. Daarbij gaat het zowel om het instrumentarium als om (regionale zeggenschap over) inzet van financiële middelen.

De regio Utrecht, waarmee we het grondgebied van de provincie Utrecht en de Gooi en Vechtstreek bedoelen, heeft meer dan alle andere gebieden in Nederland, de komende decennia te maken met een enorme druk op het ruimtegebruik. Dit leidt tot complexe en samenhangende opgaven waarvoor een integrale aanpak noodzakelijk is. Deze opgaven dragen direct bij aan uw doelen om Nederland economisch te ontwikkelen en aantrekkelijk te houden, beter bereikbaar te laten zijn en aantrekkelijk te houden om in te wonen, te werken, te recreëren en van de natuur te genieten. De noodzaak van een integrale aanpak wordt onderschreven maar krijgt naar onze mening niet op alle onderdelen voldoende aandacht, zoals de samenhang tussen bereikbaarheid en verstedelijking en de noodzaak van een aantrekkelijke leefomgeving voor een goed vestigingsklimaat.

#### **Ruimtelijk-economische ontwikkeling**

De Utrechtse regio levert een belangrijke bijdrage aan de Randstedelijke en Nederlandse economie (nationaal belang). In de driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum is een grote concentratie van kennisinstellingen, creatieve sector (incl. mediacluster), life sciences en dienstverlening (incl. hoofdkantoren) te vinden. Alle direct of indirect onderdeel uitmakend van de topsectoren. Op een hoger schaalniveau maakt deze driehoek onderdeel uit van de driehoek Amsterdam-Almere-Utrecht, een regio waarin de komende decennia een groot aantal ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen zal plaatsvinden.

Onze regio kan alleen sterk blijven, wanneer het hier aantrekkelijk is en blijft om te wonen, werken en recreëren. Dat vraagt om een goede bereikbaarheid en om een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Wij vragen u onze positie als onderdeel van de Randstedelijke economie en deel uitmakend van de topsectoren alsmede onze belangen, in uw visie meer tot uiting te laten komen.

#### **Bereikbaarheid**

Naast onze economische bijdrage aan topregio's, speelt de draaischijf Utrecht een cruciale rol in de bereikbaarheid van de Randstad, zowel per weg als per spoor (nationaal belang). Een zwakke schakel blijft de verbinding van Almere met de regio Utrecht zowel voor autoverkeer als voor openbaar vervoer. Zeker in combinatie met de Schaalsprong Almere waarover volgend jaar definitief wordt besloten. Wij vragen in uw visie erkenning van de

noodzaak van een verbetering van de vervoersverbindingen tussen Almere en de regio Utrecht, waarbij aanvullend ook de doortrekking van het spoor naar Breda een rol speelt.

Wij zijn van mening dat regionale cofinanciering niet bedoeld is om rijksverantwoordelijkheden over te nemen, maar om invulling te geven aan regiospecifieke wensen. Wij verzoeken u de visie op dit punt aan te passen. Dit staat overigens los van de gemaakte afspraken over (boven)wettelijke maatregelen, ondermeer binnen het VERDER-pakket. Wij gaan er vanuit dat u de gemaakte afspraken respecteert.

Naast uitbreiding van weginfrastructuur benoemt u het "Beter Benutten" van de bestaande infrastructuur de komende jaren tot een belangrijke beleidsprioriteit. Wij ontwikkelen op dit moment een maatregelenpakket voor de Utrechtse regio waarbij in samenwerking met het bedrijfsleven, geëxperimenteerd wordt met onconventionele en innovatieve maatregelen. Wij gaan er vanuit dat we met een Beter Benutten-maatregelenpakket ook de komende jaren de Utrechtse regio en de Draaischijf Nederland bereikbaar kunnen houden. In de loop van dit jaar verwachten wij hierover met u concrete afspraken te kunnen maken.

Op het gebied van regionaal openbaar vervoer constateert u in uw nota dat in grootstedelijke gebieden kansen liggen voor versterking. Het lopende MIRT onderzoek "OV in regio Utrecht" zal voorjaar 2012 concreet maken wat dit betekent voor Utrecht. Hierop vooruitlopend is besloten over de realisatie van de tram naar De Uithof. De verdere inrichting van een tramnet Utrecht zal onderdeel uitmaken van het MIRT-onderzoek. Wij willen benadrukken dat zo'n tramnetwerk naast een ontlasting van de (nationale) weginfrastructuur, ook de stedelijke kwaliteit verbetert en daarmee bijdraagt aan mogelijkheden voor binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. Aanvullend verwachten wij de komende jaren een krachtig rijksbeleid om het aantal stations uit te breiden en daarmee het regionaal openbaar vervoer per spoor in onze regio en steden te versterken, en de verschillende modaliteiten goed met elkaar te verbinden. Ook in het kader van tijdelijke verkeershinder als gevolg van reconstructies aan het hoofdwegennet, kan spoorvervoer een drager zijn van flankerende maatregelen. Om kansen van spoorvervoer te kunnen benutten vragen wij u bij de aanbesteding van het hoofdtrainnet in de nieuwe concessie voldoende mogelijkheden voor versterking van het "sprinter-product" op te nemen. Dit betreft naast aanpassingen van het aanbod en bediening van (nieuwe) stations onder andere ook de tariefintegratie voor regionale bus/tram- en treinreizigers.

### **Verstedelijking**

Wij zijn van mening dat de binnenstedelijke woningbouwopgave van nationaal belang is. In onze regio, met grote economische potenties, is sprake van een grote verstedelijkingsdruk terwijl er tegelijkertijd een grote hoeveelheid vitale infrastructuur door en in het gebied loopt. Wij kiezen nadrukkelijk voor bundeling en binnenstedelijk bouwen. Deze ambitie blijven wij, ook nu de productie stagneert, vasthouden. Wij proberen daarbij de verschillende belangen van o.a. verstedelijking en bereikbaarheid te koppelen. Voorbeelden daarvan zijn het gebiedsontwikkelingsproject A12-zone en het regionaal OV-onderzoek.

In de SVIR geeft u aan het bundelingsbeleid deels los te laten. Echter wanneer gekozen wordt voor een verstedelijkingsmodel waar het accent meer zou liggen op de aanleg van nieuwe woongebieden buiten de bestaande kernen komen nationale belangen in het gedrang. Het hoofdwegennet zou zwaar belast worden, waarmee de bereikbaarheid van de prioritaire gebieden onder hoge druk komt te staan. Bovendien wordt het waardevolle landschap van onze regio, en daarmee het hoogwaardige vestigingsmilieu, aangetast. Een (inter)nationaal concurrerend vestigingsmilieu vraagt bovendien om een gemengd woningmilieu. Als dit onvoldoende geboden kan worden, wordt het moeilijker voor de bedrijven om aan gekwalificeerd personeel te komen en zullen zij zich eerder vestigen buiten ons land.

Wij zijn het er absoluut niet mee eens dat u zich zo abrupt terugtrekt uit o.a. de binnenstedelijke woningbouwopgave, juist in onze regio met een grote druk en de noodzaak om dit vooral binnenstedelijk op te lossen. Wij vragen en verwachten van u een grotere betrokkenheid bij de binnenstedelijke woningbouwopgave. Wij zien voor u daarbij meer dan alleen om een faciliterende rol. Financiële betrokkenheid is nodig om de binnenstedelijke opgave van de grond te laten komen.

Uw verstedelijkingsbeleid richt zich in de SVIR specifiek op de mainports Rotterdam c.a. en Amsterdam c.a.; wij gaan er vanuit dat u hierin ook de verstedelijkingsopgave van de Utrechtse regio betreft. Het maken van bestuurlijke prestatieafspraken tussen Rijk en regio hierover dient plaats te vinden vanuit het besef dat de focus op de binnenstedelijke opgave voorwaarde is voor een goed functionerend Nederland.

## **Natuur en landschap**

Wij betreuren de beperking van uw ambities voor de ontwikkeling van de EHS. Wij verwachten dat het Akkoord van Utrecht ook door u erkend wordt als leidraad om de afgeslankte ambities voor de EHS in deze regio te realiseren c.q. te financieren zonder de landschappelijke kwaliteit in gevaar te brengen.

Wij zouden het betreuren als uw keuze om de Nationale Landschappen niet aan te duiden als een nationaal ruimtelijk belang, rijksbetrokkenheid in de weg zou staan. Ook rijksbeleid ten aanzien van infrastructuur, woningbouw, windenergie, etc. heeft grote invloed op de kwaliteit van de waardevolle landschappen. Uw betrokkenheid bij behoud van de nationale landschappen is dan ook onontbeerlijk.

De eerder genoemde binnenstedelijke opgave en de opgave voor groene recreatie om de stad hangen met elkaar samen. U trekt zich op dit punt te abrupt terug en komt uw afspraken voor het meefinancieren van de recreatieve groenopgave niet na. Wij vragen van u een handreiking om de reeds in gang gezette projecten voor recreatie om de stad (RodS) af te kunnen maken.

Verder merken wij op dat om het Utrechtse woon- en leefklimaat aantrekkelijk te houden het ook noodzakelijk is de stad-landverbindingen voor langzaam verkeer mee te nemen bij de grote infrastructurele projecten.

## **Aandachtspunten AMvB Ruimte**

De AMvB bevat punten waarvan de consequenties voor ons nog niet duidelijk zijn en lijkt op een aantal punten meer beperkingen te bevatten dan de SVIR zelf. Dit is voor ons reden tot zorg. Wij constateren o.a. dat u het voornemen heeft om vrijwaringszones aan te wijzen voor nieuwe verbindingen en uitbreidingen van weg- en spoorinfrastructuur. Wanneer deze zones in Utrecht strikt worden toegepast, komt de binnenstedelijke opgave in gevaar. Dat kan betekenen dat toch weer gekozen moet worden voor grootschalige uitleglocaties langs de hoofdvervoersassen. Wij vragen daarom van u een constructieve en oplossingsgerichte houding, wanneer in de toekomst zou blijken dat de AMvB beperkingen oplevert voor bijvoorbeeld onze binnenstedelijke opgave.

## **Samen verder**

De nu voorliggende visie ondersteunt voor een belangrijk deel de noodzakelijke ontwikkelingen en opgaven voor de regio Utrecht. Onze nieuwe verantwoordelijkheden bieden ons kansen om effectief ruimtelijk beleid te realiseren ter versterking van Utrechtse regio. Maar zoals in onze brief geduid, zijn wij van mening dat in onze regio meer nationale belangen zijn. Wij willen deze graag, ook met u, samen oppakken.

Wat ons betreft staat het bereiken van de maatschappelijke opgaven voorop. Dat betekent dat wij - waar de opgave daarom vraagt - sterke betrokkenheid en samenwerking verwachten. Uiteraard ieder vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid, maar wel oplossingsgericht en in wisselende coalities.

In de afgelopen jaren is gebleken dat voorbereiding en een zorgvuldige afstemming via de NV-Utrecht en het UVVB effectief zijn en dat dit de realisatie in de vervolgfase door de overheden die er echt over gaan, versnelt.

Het komt nu aan op de uitvoering en daar willen wij graag met u vorm aan geven. Wij vragen u om vaart te maken met de ontwikkeling van de instrumenten die nodig zijn voor de uitvoering.

Aanvullend hebben wij in de bijlage enkele gebiedsspecifieke en detailopmerkingen opgenomen over zowel de SVIR, AMvB Ruimte en planMER. Wij vragen u ook deze in het vervolgproces te betrekken.

Hoogachtend,

Namens de partners van de Noordvleugel Utrecht (NV-Utrecht) en het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB) bestaande uit de provincie Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht, de Regio Amersfoort, de gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum, de regio's Utrecht West en Zuidoost en de Gooi- en Vechtstreek,

Drs. R.W. Krol,  
Voorzitter Bestuurlijk Overleg Noordvleugel Utrecht

## **Bijlage bij gezamenlijke zienswijze van de NV Utrecht en UVVB- partners, op de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.**

### Opmerkingen SVIR

1. Nationaal Belang (NB) 1: Kaart (inter)nationale bereikbaarheid van stedelijke regio's met topsectoren: wij missen een aanduiding van de spoorlijn Amersfoort-Utrecht als behorend tot het nationaal spoorwegennet.
2. NB 2: De gemeente Utrecht is aangewezen als mogelijk nieuwe vestigingsplaats voor elektriciteitsproductie (kaart blz. 32). Als dit werkelijkheid wordt ligt er een grote inpassingsuitdaging, waarvoor het rijk verantwoordelijk is. Wij gaan ervan uit dat u die verantwoordelijkheid ook neemt en in zorgvuldig overleg met ons tot een oplossing komt.
3. NB 2: De gemeente Utrecht wil op bedrijventerreinen, Rijnenburg en in aansluiting op grootschalige infrastructuur lokale opwekking van windenergie mogelijk maken. Wij nemen aan dat uw visie het SVIR daarvoor niet belemmerend is aangezien deze slechts ingaat op de grootschalige windenergie.
4. NB 4: Wij gaan ervan vanuit dat u de provinciale ruimtelijke belangen erkent in relatie tot een groot aantal ondergrondse activiteiten, zoals o.a. grondwaterbescherming, ontgrondingen en bodemenergie.
5. NB 6: Het is nog onduidelijk wat de exacte consequenties zijn van de mobiliteitsindicator. Wij willen als regio dan ook betrokken worden bij de verdere uitwerking en vertaling naar investeringsbeslissingen.
6. NB 6: Wij vragen aandacht voor het wegnemen van gelijkvloerse kruisingen van spoor en weg, In de Utrechtse regio speelt dit ondermeer bij Bilthoven en Amersfoort. Het aanpassen van de kruisingen verbetert de lokale bereikbaarheid en vergroot de mogelijkheden tot intensivering van de spoorcapaciteit.
7. NB 6: Wij vragen u om nieuwe concessie mogelijkheden te creëren voor de uitbreiding van het nachtnet tussen onder andere Amsterdam-Hilversum-Amersfoort en Amsterdam-Utrecht-Amersfoort.
8. NB 8: De luchtkwaliteitsproblematiek is in Utrecht niet eenvoudig op te lossen. Wij pleiten er dan ook voor dat op en rond rijksinfrastructuur ook u tijdelijke maatregelen neemt om de norm van de luchtkwaliteit 2015 in Utrecht te realiseren.
9. NB 8: Wij willen in de aanpak/opzet van SWUNG het streven naar een kwalitatief goede leefomgeving graag terugzien. Zoals de situatie nu is, lijkt het er juist op dat de rekening vooral wordt neergelegd bij de omwonenden en niet bij de infrabeheerder.
10. NB 9: Kaart hoofdwatersysteem: het buitendijks gebied bij Eemland is als 'Rijkswater' aangeduid. Ons voorstel is om hier 'Rijkswater of buitendijks gebied' van te maken.
11. NB 10: Wij pleiten ervoor om (tekst & kaartbeeld) rekening te houden met een uitbreiding van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug. Provincie, gemeenten en gebiedspartijen streven naar het versterken van de natuur, landschap en recreatie op de Utrechtse Heuvelrug binnen het programmakader Heel de Heuvelrug. Eén van de speerpunten van dit programma is gericht op het verruimen van de grenzen van het huidige Nationale Park Utrechtse Heuvelrug. Daarmee ontstaat een aaneengesloten gebied en verbindend kader waarbinnen betrokken partijen gezamenlijk werken aan het versterken van natuur en landschap.
12. Gebied Utrecht: kaart blz 64: Het symbool m.b.t. de binnenstedelijke woningbouwontwikkeling klopt niet. Bovendien moet de toelichting van het symbool aangepast worden: Binnenstedelijke woningbouwontwikkeling Utrecht (inclusief afronding Leidsche Rijn en Stationgebied) en op lange termijn ontwikkeling A12-zone. Daarnaast ontbreekt Rijnenburg op deze kaart.
13. Gebied Utrecht: De zin 'waarborgen zoetwatervoorziening' nader uitleggen (bij Vinkeveense Plassen).
14. Realisatieparagraaf (blz. 84): Er wordt melding gemaakt van de inzet van een College van Rijksadviseurs om de samenhang tussen Noordwest, Zuidvleugel en Brabant te onderzoeken. Wij gaan ervan uit dat ook de regio Utrecht hierin meegenomen wordt.
15. Realisatieparagraaf (blz 85): onder NRB 4 'Efficiënt gebruik van de ondergrond' hoort bij de bestuurlijke prestatieafspraken ook 'samenwerking tussen overheden zoals afgesproken in het convenant Bodemontwikkelingsbeleid en aanpak spoedlocaties' te staan.
16. Bijlage 2; punt 12 (blz 96): Het op orde brengen en houden van de regionale watersystemen, ter bescherming van het land tegen wateroverlast. Bij alle subpuntjes staat "is vervallen". Zoals nu geformuleerd roept het subpuntje 'veiligstelling van zoetwatervoorraden' verwarring op, omdat het als NB is geformuleerd.
17. Bijlage 2, punt 14 (blz 96): De paragraaf in de Nota Ruimte inzake behoud, beheer en versterking van landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve kwaliteiten van de nationale landschappen komt te vervallen. Daarmee komt ook het daaraan gekoppelde instrument "bestuurlijke afspraken over integrale uitvoeringsprogramma's" te vervallen. Het Rijksprogramma Groene Hart wordt niet expliciet genoemd, en de vraag is of

met deze zinsnede het Rijksprogramma Groene Hart formeel ophoudt te bestaan. Wij verzoeken u hierover expliciet duidelijkheid te verschaffen.

18. Bijlage 2, punt 22 (blz 96): In de kolom "vervallen instrument" staat het Ontwikkelingsprogramma Groene Hart'. Wij wijzen u erop dat dit programma is opgesteld en vastgesteld door de Stuurgroep Groene Hart. Het is niet aan het u om dit te laten vervallen. Wij verzoeken u dit aan te passen.

#### Opmerking planMER

1. In het planMER wordt op vele beleidsmatige en inhoudelijke keuzes niet ingegaan aangezien deze in andere structuurvisies, andere kaders worden vastgelegd. Het MER is daarmee niet een afdoende onderbouwing voor het definitief vastleggen van bijvoorbeeld woningbouwlocaties. Bij nadere besluitvorming over concrete ontwikkelingen zullen er dan ook opnieuw planMERs moeten worden gemaakt.

#### Opmerking AMvB Ruimte

1. Wij bepleiten om militaire oefenterreinen (waaronder de Leuserheide) niet uit de EHS te schrappen (art. 2.10.2). Voor ons is het essentieel dat de Leuserheide deel uitmaakt van het samenhangende stelsel van natuurgebieden. Met een uitzondering op het planologische regime van de EHS voor het gebruik als defensieterrein hebben wij geen moeite. Voor een eventuele andere gebruiker in de toekomst zullen echter wel de plichten (en de rechten) moeten gelden zoals die in de EHS gelden.
2. De vrijwaringszones rond rijksinfrastructuur kunnen in de regio Utrecht behalve voor delen van de binnenstedelijke bouwopgave ook grote problemen opleveren voor lopende projecten. In de gemeente Utrecht gaat het bijvoorbeeld over de afronding van Leidsche Rijn, het Stationsgebied en de verdere ontwikkeling het Science Park Utrecht op de Uithof.
3. De rijksregels en de SVIR lijken elkaar op het gebied van de binnenstedelijke ontwikkeling tegen te spreken. Bijvoorbeeld bij radarverstoring. De wens om radarverstoring uit een oogpunt van nationale veiligheid zo veel mogelijk te beperken en aan regels te binden is begrijpelijk. In relatie tot de verstedelijkingsopgave lijken daardoor echter beperkingen te kunnen ontstaan. Vooral nu een rekenmethode voor radarverstoring waarbij bestaand bebouwd gebied wordt meegewogen nog niet beschikbaar lijkt. Wij gaan er vanuit dat met het instellen van de nieuwe toetsingsmethode niet alleen de problemen op het gebied van binnenstedelijk bouwen zal oplossen maar ook de ontwikkeling van Leidsche Rijn, het stationsgebied en het Science Park De Uithof niet zal bemoeilijken. Maar ook wat betreft warmte-koudeopslag is sprake van onduidelijkheid. Indien bij bouwwerken warmte-koudeopslag wordt toegepast hoeven deze niet te voldoen aan de EPC-voorwaarden. Ontwikkelaars maken daar gebruik van. Dat betekent echter dat als de warmte- koudeopslag in de praktijk niet werkt de uitstoot van CO2 groot is, wat niet goed is voor het creëren van een gezonde leefomgeving.