

**MIRT-onderzoek Openbaar Vervoer Regio Utrecht**

**Plan van Aanpak**

3 november 2010

Provincie Utrecht  
Bestuur Regio Utrecht  
Gemeente Utrecht  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu



## **Inhoudsopgave**

1. Inleiding	3
1.1 Achtergrond	
1.2 Aanleiding	
1.3 Situatieschets	
2. Beoogd resultaat	5
2.1 Doel en resultaat	
2.2 Uitgangspunten	
2.3 Gezamenlijke opgave	
3. Onderzoeksopzet	7
3.1 Scope	
3.2 Vraagstelling	
3.3 Onderzoeksaanpak	
4. Organisatiestructuur	10
4.1 Projectorganisatie	
4.2 Planning	
4.3 Middelen	
Bijlagen	
Brief aan regio van minister VenW over MIRT-onderzoek OV regio Utrecht	
Brief aan Tweede Kamer van minister VenW over hoofdlijnen NMCA	



## 1. Inleiding

### 1.1 Achtergrond

Op 14 september 2010 is door de minister van Verkeer en Waterstaat schriftelijk<sup>1</sup> de afspraak met de regio bevestigd dat er een MIRT-onderzoek naar het openbaar vervoer in de regio Utrecht gestart wordt. In zijn brief dringt de minister aan op een koppeling tussen de verstedelijkingsopgave van de regio Utrecht (met name de grote woningbouwopgave) en het openbaar vervoer. Bij het MIRT-onderzoek Openbaar Vervoer Regio Utrecht zijn de provincie Utrecht, de stadsregio BRU, de gemeente Utrecht en het ministerie van Infrastructuur en Milieu betrokken<sup>2</sup>. Dit Plan van Aanpak beschrijft de wijze waarop het MIRT-onderzoek uitgevoerd zal worden. Doel is om dit Plan van Aanpak vast te stellen in het BO MIRT dit najaar.

### 1.2 Aanleiding

In de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) zijn de mobiliteitsproblemen verkend die optreden op de middellange (2020) en lange termijn (2028). Uit de resultaten op hoofdlijnen van de NMCA<sup>3</sup> blijkt dat ondanks stevige investeringen tot 2020 capaciteitsproblemen blijven bestaan in het binnenstedelijk en stadsregionaal openbaar vervoer van de regio Utrecht. De NMCA heeft zich beperkt tot het inventariseren van *bereikbaarheidsknelpunten* en geeft weer in hoeverre vervoersvraag (Markt) en -aanbod (Capaciteit) op elkaar aansluiten. Er is bij Rijk en regio echter ook aanleiding tot zorg over de *leefbaarheidseffecten* in het stedelijk gebied als gevolg van de verstedelijkingsopgave, de potentiële groei van het autobezit en het toenemend belang van Utrecht als knooppunt van openbaar vervoer. Daarnaast is een regionale uitwerking van de NMCA nodig om de landelijke analyse te specificeren. Het MIRT-onderzoek Openbaar Vervoer Regio Utrecht is een eerste stap om als gezamenlijke overheden te komen tot een gebiedsgerichte uitwerking van het regionale openbaar vervoer vanaf 2020, waarbij rekening wordt gehouden met de regionale verstedelijkingsopgave. Naast de voorlopige resultaten van de NMCA houdt het MIRT-onderzoek verband met de nog te verwachten Rijksvisie Regionaal OV.

### 1.3 Situatieschets

Vanwege natuurlijke bevolkingsgroei en het aantrekkelijke vestigingsklimaat, zal het aantal inwoners van de regio Utrecht de komende decennia flink groeien. Deze groei zorgt samen met de autonome groei van de mobiliteit voor een sterk stijgende mobiliteitsvraag. Om de mobiliteitsproblemen die hierdoor worden veroorzaakt op te lossen is in 2006 een bestuursovereenkomst gesloten tussen Rijk en regio. In deze overeenkomst wordt enerzijds ingezet op het vergroten van de capaciteit van het hoofdwegennet via de planstudies Ring, A27/A1, A28 en Hoewelaken en anderzijds wordt ingezet op regionale maatregelen op het onderliggend wegennet en op het gebied van fiets, openbaar vervoer en verkeersmanagement. Deze samenwerking waarbij het Rijk € 2,6 miljard en de regio € 500 miljoen bijdraagt, vindt plaats onder de naam VERDER. Daarnaast heeft het Rijk het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) ontwikkeld, waarbij tot 2020 verbeteringen op het spoor zullen worden doorgevoerd die van invloed zijn op de regio Utrecht. Ondanks de inzet van Rijk en regio op deze maatregelen om de bereikbaarheidsknelpunten te verhelpen, blijven er na 2020 knelpunten bestaan.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage: Brief aan regio van minister VenW over MIRT-onderzoek OV regio Utrecht

<sup>2</sup> Ten tijde van het schrijven van dit PvA is de precieze uitwerking van het regeerakkoord nog onbekend, maar in dit PvA en bij het MIRT-onderzoek zal rekening worden gehouden met recente inhoudelijke en organisatorische ontwikkelingen

<sup>3</sup> Zie bijlage: Brief aan Tweede Kamer van minister VenW over hoofdlijnen NMCA

Bij het zoeken naar oplossingen voor mobiliteitsvraagstukken wordt de laatste jaren de Ladder van Verdaas gehanteerd: een getrapte benadering van de knelpunten en oplossingsrichtingen. Deze benadering geeft de volgorde aan waarlangs gezocht moet worden naar oplossingen voor de knelpunten en kijkt achtereenvolgens naar de mogelijkheden van ruimtelijke ordening (1), prijsbeleid (2), optimalisatie van het openbaar vervoer (3), mobiliteitsmanagement (4), benutting (5), aanpassing van bestaande weginfrastructuur (6) en inzet op nieuwe weginfrastructuur (7). In de regio Utrecht lopen verschillende initiatieven die aansluiten bij de Ladder van Verdaas en tot doel hebben niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de leefbaarheid in de regio te verbeteren. Zo wordt getracht de ruimtelijke ordening zo te sturen dat de groei van de mobiliteit zoveel mogelijk terechtkomt in het gebruik van openbaar vervoer en fiets. Een concreet voorbeeld hiervan is de manier waarop de regio met haar woningbouwopgave omgaat. Er bestaat duidelijk overeenstemming over het belang van binnenstedelijk bouwen, waarbij het landelijke gebied gespaard wordt en hoge woningdichtheden worden gerealiseerd rondom openbaar vervoer. Andere maatregelen uit het regionale pakket die worden ingezet en aansluiten bij de eerste treden van de Ladder van Verdaas zijn het voeren van een meer sturend parkeerbeleid in combinatie met het aanbieden van goede P+R voorzieningen en de beïnvloeding van de mobiliteitskeuzes van individuen door middel van mobiliteitsmanagement.

## **2. Beoogd resultaat**

### **2.1 Doel en resultaat**

Het doel van het MIRT-onderzoek is om de gezamenlijke opgave uit de gebiedsagenda Utrecht 2009 te concretiseren, waarbij de focus ligt op het openbaar vervoer in de regio: één van de treden uit de Ladder van Verdaas. Het MIRT-onderzoek dient in kaart te brengen welke kansen en knelpunten in de toekomst in de regio zullen ontstaan op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid en welke rol het openbaar vervoer hierbij kan spelen, rekening houdend met de verstedelijkingsopgave van de regio.

### **2.2 Uitgangspunten**

Het MIRT-onderzoek zal betrekking hebben op de middellange en lange termijn, waarbij meerdere uitgangspunten van belang zijn. Deze uitgangspunten komen voort uit regionale en nationale beleidsdoelstellingen. Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste uitgangspunten bij het MIRT-onderzoek Openbaar Vervoer Regio Utrecht:

- Voltooiing van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU)
- Uitvoering van het deel van het VERDER-pakket dat zich op hoofdwegen richt:  
Planstudie Ring Utrecht (uitvoering voorkeursvariant)  
Planstudie Knooppunt Hoevelaken  
Planstudie A27-A1 Utrecht - knooppunt Eemnes – Amersfoort  
Planstudie A28 Utrecht – Amersfoort
- Uitvoering van de regionale spoedwetprojecten en andere lopende projecten op het hoofdwegennet in de regio
- Uitvoering van de regionale bereikbaarheidsmaatregelen uit het VERDER-pakket (fiets, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement, aanpassing onderliggend wegennet en goederenvervoer), waaronder vertramming van de verbinding Utrecht Centraal – De Uithof
- Uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoor met een verhoging van de frequentie van Randstadspoor naar 4-6 keer per uur
- Uitvoering van Noordvleugel (NV) Utrecht afspraken (37.000 extra woningen in de stadsregio tussen 2015 en 2030, 53.700 extra woningen in de gehele NV Utrecht en dit in combinatie met de bouw van 15.000 woningen in Almere)
- Een toename van 20.000 woningen tussen 2030-2040 in de A12 Centraal zone of op uitleglocaties

### **2.3 Gezamenlijke opgave**

Utrecht doet het vanuit economisch perspectief erg goed en is één van de snelst groeiende regio's in Nederland, waarmee een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad<sup>4</sup>. Hét centrale vraagstuk in Utrecht is het vinden van een oplossing voor de spanning tussen de behoefte aan een goede bereikbaarheid met ruimte voor wonen en werken en de net zo dringende behoefte aan duurzaamheid in de ruimtelijk-economische ontwikkeling en bescherming van natuur en landschap. De uitdaging om zowel de economische groei in de regio te accommoderen als de kwaliteit van de leefomgeving te beschermen wordt gedeeld door Rijk en regio en een onderling verbonden en verweven benadering van deze thema's is van groot belang.

De structuurvisie Randstad 2040 stelt dat de Randstad aantrekkelijk moet zijn om in te wonen, werken, recreëren en investeren. De vooraanstaande metropolitane positie van Amsterdam en de specifieke internationaal krachtige functies van met name Rotterdam, Den Haag en Utrecht dienen benut en versterkt te worden om de Randstad internationaal

---

<sup>4</sup>Bron: MIRT-projectenboek 2011

tot een topregio te maken. De structuurvisie schetst drie uitdagingen voor de regio Utrecht voor de komende jaren: het opvangen van de grote verstedelijkingsdruk, het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad, regio en Randstad en het versterken van de kenniseconomie door de aanwezige kennis op grotere schaal commercieel toe te passen. De regionale opgaven sluiten grotendeels aan op deze uitdagingen: naast de noodzaak tot duurzaam bouwen en duurzaam ruimtegebruik in de regio, wordt het faciliteren van de economische groei door het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio genoemd<sup>5</sup>. Ook het versterken van de waarden van natuur, water en landschap vormt een belangrijk onderwerp binnen de gebiedsagenda.

Toekomstige ontwikkelingen binnen het regionaal openbaar vervoer moeten zo gefaciliteerd worden dat stedelijke verdichting en kwalitatief goed openbaar vervoer hand in hand gaan. De gewenste koppeling tussen de verstedelijkingsopgave en het openbaar vervoer in de regio Utrecht pleit voor voldoende aandacht voor onder andere de criteria bereikbaarheid, leefbaarheid, klimaat, verkeersveiligheid, stedelijke kwaliteit en economische ontwikkeling. Alleen dan kan uitvoering worden gegeven aan de gezamenlijke opgave van Rijk en regio. Om tot een effectieve aanpak van deze opgave te komen is het prioriteren van mogelijke maatregelen noodzakelijk. Een startbeslissing over één of meerdere MIRT-verkenningen aan de hand van de onderwerpen met de hoogste prioriteit kan hierbij een mogelijke vervolgstap zijn.

---

<sup>5</sup>Bron: Gebiedsagenda Utrecht 2009



### 3. Onderzoeksoepzet

#### 3.1 Scope

##### *Geografische afbakening*

De geografische afbakening van het MIRT-onderzoek Openbaar Vervoer Regio Utrecht volgt de grenzen van de provincie Utrecht (zie kaart). In het MIRT-onderzoek wordt echter ook rekening gehouden met de woningbouwopgave uit de Ontwikkelingsvisie NV Utrecht 2015-2030 die deels buiten dit gebied ligt, omdat deze opgave van invloed is op het regionale openbaar vervoer. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de 15.000 extra woningen in Almere als antwoord op de Utrechtse woningbehoefte. Ook aandacht voor de bereikbaarheid van economische kerngebieden in het MIRT-onderzoek is noodzakelijk om de verwachte economische groei in de regio te faciliteren. Het gaat hierbij om de centra van Utrecht, Amersfoort, Leidsche Rijn en Nieuwegein, de multimodale knooppunten Lage Weide en Nieuwegein 't Klooster, Sciencepark De Uithof, de A12 zone (Papendorp) en de A1 zone (Amersfoort Noord).



*Geografische afbakening MIRT-onderzoek*

Bovenstaande geografische afbakening waarbij rekening wordt gehouden met relevante ontwikkelingen buiten de regio waarborgt aandacht voor de relatie tussen openbaar vervoer en stedelijke ontwikkelingen. Tijdens het onderzoek is het doel echter om binnen de geografische afbakening de regionale kansen en knelpunten te duiden. De trechtering naar deze specifieke kansen en knelpunten binnen de regio op basis van het MIRT-onderzoek is van groot belang, omdat alleen zo een concrete prioritering van eventuele maatregelen binnen de regio mogelijk is.

## Tijdshorizon

Het MIRT-onderzoek zal zich richten op de middellange en lange termijn en deze tijdshorizon zal uit meerdere zichtjaren bestaan: 2020, 2028/2030 en 2040. Het eerste zichtjaar sluit goed aan bij de planning die wordt gehanteerd bij bestaande plannen als VERDER en PHS, die worden verondersteld te zijn uitgevoerd in 2020. Dit moment zal dan ook als referentiejaar worden gehanteerd. De periode 2028/2030 is conform de NMCA die zich op de periode tot 2028 richt en sluit aan bij de Ontwikkelingsvisie NV Utrecht. Het zichtjaar 2040 zal fungeren als doorkijk en biedt de mogelijkheid om rekening te houden met demografische ontwikkelingen na 2030. Zo bestaat volgens CBS-cijfers de behoefte aan nog eens 20.000 extra woningen in de regio in 2040 en kan deze behoefte bijvoorbeeld binnen de A12 Centraal zone worden vervuld of op nieuwe uitleglocaties. Op welk tempo toekomstige ontwikkelingen plaats zullen vinden, laat zich moeilijk voorspellen. De genoemde zichtjaren zijn voortgekomen uit verwachte ontwikkelingen in bestaand beleid. In het MIRT-onderzoek zal rekening worden gehouden met een eventuele bijstelling van deze ontwikkelingen en plannen aan de hand van CBS-cijfers en bestuurlijke afspraken. Niet de zichtjaren zelf, maar de ontwikkelingen die gekoppeld zijn aan de zichtjaren zullen dan ook leidend zijn bij het MIRT-onderzoek.

## Scenario's

In het MIRT-onderzoek dat volgt uit dit Plan van Aanpak zal een degelijke analyse worden uitgevoerd naar het regionale openbaar vervoersnetwerk. Deze analyse zal inzichtelijk maken welke kansen en knelpunten in de toekomst in de regio zullen ontstaan op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid en welke rol het openbaar vervoer hierbij kan spelen. De scenario's die hierbij worden gehanteerd, zijn van invloed op de uitkomsten van het onderzoek. Het gebruik van uiteenlopende scenario's is gangbaar om meer inzicht te krijgen in de bandbreedte van resultaten. Bij de NMCA zijn de WLO-scenario's Global Economy (GE) en Regional Communities (RC) gehanteerd. Ook bij het MIRT-onderzoek is het gebruik van deze scenario's wenselijk om het verband te leggen tussen de regionale OV-ambities en de analyses uit de NMCA. Bij alle WLO-scenario's van de nationale Planbureaus is tot 2040 overigens sprake van groei van de mobiliteit (hoewel afvlakkend), een toename van het aantal auto's, groei van het OV-gebruik (voornamelijk in de spits) en minder vervuילend verkeer en vervoer en deze ontwikkelingen zullen dan ook in het MIRT-onderzoek worden meegenomen. De regionale invulling van deze scenario's (aantal woningen, arbeidsplaatsen, voorzieningen, etc.) dient in het onderzoek uitgewerkt te worden.

## 3.2 Vraagstelling

De vraagstelling die in het MIRT-onderzoek beantwoord dient te worden, is:

*Welke kansen en knelpunten zullen in de regio Utrecht ontstaan vanwege sociaal-demografische, sociaal-culturele, stedelijke en mobiliteitsontwikkelingen en hoe kan openbaar vervoer bijdragen aan het oplossen van deze knelpunten en het benutten van mogelijke kansen?*

De deelvragen die voortkomen uit deze vraagstelling en zullen worden beantwoord in het MIRT-onderzoek, zijn:

1. Welke ontwikkelingen vinden plaats in de regio Utrecht in de genoemde perioden?
2. Welke knelpunten doen zich voor in het openbaar vervoer in de regio Utrecht?
3. Welke kansen bieden deze ontwikkelingen aan het openbaar vervoer in de regio Utrecht en andersom?
4. Op welke wijze kunnen deze knelpunten voor het openbaar vervoer worden opgelost en hoe kunnen mogelijke kansen worden benut in de regio Utrecht?

### **3.3 Onderzoeksaanpak**

Om tot een samenhangend en volledig MIRT-onderzoek Openbaar Vervoer Regio Utrecht te komen, dienen meerdere stappen ondernomen te worden. Allereerst zullen enkele ambtelijke startbijeenkomsten georganiseerd worden waarbij de kaders van het MIRT-onderzoek zullen worden verduidelijkt. Daarna zal achterhaald worden welke relevante informatie beschikbaar is uit bestaand onderzoek, waarbij gecontroleerd wordt of deze informatie correct en actueel is. Na een inventarisatie van het noodzakelijke onderzoek, zal dit onderzoek worden uitgevoerd. Voorlopige bevindingen zullen vervolgens in een conceptrapportage worden opgenomen en worden besproken met de betrokken overheden en dit dient uiteindelijk te leiden tot een definitieve rapportage die het MIRT-onderzoek formeel vastlegt. Afstemming van de bevindingen en conclusies tussen Rijk en regio is zowel tussentijds als op formele momenten van groot belang.

## 4. Organisatiestructuur

### 4.1 Projectorganisatie

Om tot een degelijk en gedragen MIRT-onderzoek te komen is een heldere organisatiestructuur noodzakelijk. Vanuit de regio zal een projectleider worden aangesteld die deze opgave vorm zal gaan geven. Hieronder het projectteamoverzicht.

#### Projectteam:

- Provincie Utrecht: Hans Slagboom
- Bestuur Regio Utrecht: Wouter van Mierlo
- Gemeente Utrecht: Rob Tiemersma
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu: Yoni Dekker en Martin Zimmerman

Dit projectteam zal op bestuurlijk niveau vanuit het Utrechts Verkeer- en Vervoer Beraad (UVVB) worden aangestuurd door de drie regionale overheden. Naast de regionale bestuurders zal Dhr. Donné Slangen namens het Rijk plaatsnemen in het UVVB wanneer het MIRT-onderzoek op de agenda staat. Onder het UVVB fungeert het Management Overleg Verkeer en Vervoer (MOVV) als ambtelijke aansturing van het projectteam. Wanneer het MIRT-onderzoek op de agenda staat, zal naast de betrokken regionale managers vanuit het Rijk Dhr. Eric Bezem deelnemen aan het MOVV. Zowel de voorlopige als de definitieve rapportage van het MIRT-onderzoek zal tijdens het MOVV en het UVVB besproken worden. Overheden die naast de genoemde partijen deelnemen aan het UVVB en MOVV zijn: Rijkswaterstaat Utrecht, Gemeente Amersfoort, Regio Amersfoort, Gemeente Hilversum en Gewest Gooi en Vechtstreek. Aangrenzende overheden maken geen onderdeel uit van de organisatie, maar worden betrokken op momenten waarbij dit inhoudelijk nodig is. Waar mogelijk vindt afstemming met deze overheden plaats in het MOVV en UVVB. Het tussenproduct en eindproduct van het MIRT-onderzoek zullen voorafgaand aan en tijdens het BO MIRT worden behandeld.

### 4.2 Planning

Het streven is om het MIRT-onderzoek tijdens het BO MIRT in het voorjaar van 2012 vast te stellen. Vervolgens zal aan de hand van de onderzoeksresultaten bepaald worden welke vervolgstappen wenselijk zijn. Hieronder de globale planning met tussen haakjes de termijn waarop de desbetreffende fase dient te zijn afgerond.

- Fase 1: conceptrapportage MIRT-onderzoek (vóór BO MIRT najaar 2011)
- Fase 2: aanpassing/uitbreiding conceptrapportage tot definitief MIRT-onderzoek (vóór BO MIRT voorjaar 2012)
- Fase 3: voorbereiding vervolgtraject (nader te bepalen)

### 4.3 Middelen

Om het MIRT-onderzoek binnen de gegeven planning uit te voeren, zijn financiële middelen nodig. Gebaseerd op een looptijd van anderhalf jaar worden de totale onderzoekskosten geschat op € 200.000,-. Dit geld zal voornamelijk worden besteed aan de inhuur van verkeerskundige expertise, maar daarnaast worden middelen vrijgemaakt voor communicatie (berichtgeving op websites betrokken organisaties, vormgeving tussentijdse en uiteindelijke rapportage, drukwerk, etc.) en overheadkosten (ondersteuning, projectruimte, mogelijke conferenties, etc.). De kostenraming zal gedurende het onderzoek worden geactualiseerd en de totale kosten zullen voor één derde door de provincie Utrecht, voor één derde door Bestuur Regio Utrecht en voor één derde door het Rijk worden gedragen. Naast beschikbaar budget, is ook ambtelijke capaciteit vanuit de betrokken overheden vereist. De specifieke taken die voortvloeien uit de planning worden uitgezet onder de eerder genoemde overheden, waarbij Rijk en regio verantwoordelijk zijn voor het leveren van de benodigde personele capaciteit.



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Provincie Utrecht  
T.a.v. gedeputeerde J.W.R. van Lunteren  
Pythagoraslaan 101  
3808 TH UTRECHT

**Ministerie van Verkeer en  
Waterstaat**

Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 6171  
F 070 351 7895  
www.verkeerenwaterstaat.nl

**Contactpersoon**

Datum **14 SEP 2010**  
Onderwerp MIRT-onderzoek openbaar vervoer regio Utrecht

**Ons kenmerk**

VenW/DGMO-2010/6625

**Uw kenmerk**

-

**Bijlage(n)**

1

Geachte heer Van Lunteren,

De planstudie Ring Utrecht nadert een mijlpaal. Tijdens het BO-MIRT najaar 2010 willen de bevoegde gezagen het voorkeursalternatief vaststellen. Hiermee wordt een sterke impuls gegeven aan de bereikbaarheid van de regio Utrecht. In de afronding van de MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht heeft mijn vertegenwoordiger met u constructieve afspraken gemaakt over het vrijgeven van de MER en het starten van een MIRT-onderzoek naar het openbaar vervoer in de regio Utrecht.

Voor een MIRT-onderzoek geldt een aantal spelregels. Deze zijn verwoord in bijlage 2 van mijn brief aan de Tweede kamer van 15 juni 2010, betreffende de 'Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT mei 2010'. Deze bijlage heb ik bijgevoegd. Het doel van een MIRT-onderzoek in dit kader is om een opgave uit de gebiedsagenda Utrecht 2009 nader te concretiseren qua inhoudelijke scope, geografische omvang, tijd en/of doel. In dat kader wil ik u graag twee zaken meegeven.

Ten eerste kan de door het volgende kabinet vast te stellen visie regionaal OV van invloed zijn op de uitkomsten van het MIRT-onderzoek. Ik stel daarom voor dat in het MIRT-onderzoek het verband wordt gelegd tussen de regionale OV ambities, de nog vast te stellen rijksvisie regionaal OV en de analyses uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Ten tweede vind ik in dit onderzoek de koppeling met de ruimtelijke ontwikkeling in Utrecht van belang, met name de grote woningbouwopgave die in deze regio bestaat. Ik wil dan ook aandringen op een koppeling in het MIRT-onderzoek tussen de verstedelijkingsopgave van de regio Utrecht en het openbaar vervoer.

Een MIRT-onderzoek en een MIRT-verkenning hebben elk een eigen doel en opzet. De uitkomst van een MIRT-onderzoek leidt, in tegenstelling tot een MIRT-verkenning, niet automatisch tot een besluit over een mogelijke rijksinvestering. De uitkomst van een MIRT-onderzoek kan, via de aanscherping van de gebiedsagenda én na besluitvorming in een bestuurlijk overleg, aanleiding zijn om een MIRT-verkenning te starten. Aan rijkszijde is een eventueel besluit hierover aan een nieuw Kabinet.



Ik stel voor dat de regio het voortouw neemt bij het opstellen van een gezamenlijk Plan van Aanpak voor het MIRT-onderzoek, waarbij de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht, de stadsregio BRU, het Ministerie van VROM en het Ministerie van VenW worden betrokken. In het BO-MIRT van dit najaar kunnen we dan dit Plan van Aanpak vaststellen.

**Ministerie van Verkeer en Waterstaat**

**Datum**

**Ons kenmerk**  
VenW/DGMO-2010/6625

Rijk en regio trekken gezamenlijk op voor een betere bereikbaarheid van de regio Utrecht. Ik vertrouw erop met het gezamenlijk starten van een MIRT-onderzoek bij te dragen aan een evenwichtige aanpak voor de regio Utrecht en dat hiermee conform de afspraken uit het BO-MIRT in het najaar van 2010 een voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht kan worden vastgesteld.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,



ir. Camiel Eurlings

Vergaderjaar 2009–2010

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 180**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 juni 2010

Hierbij wil ik u informeren over de hoofdlijnen van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA). Het betreft een indicatief inzicht in de nationale bereikbaarheidsproblematiek op middellange (2020) en lange termijn (2028). Deze resultaten geven aan waar de belangrijkste bereikbaarheidsproblematiek wordt verwacht.

De NMCA is een *multimodale* analyse naar de staat van de bereikbaarheid in 2020 en 2028. Daarmee komt de samenhang tussen modaliteiten in beeld. De NMCA kijkt op dit punt af van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (LMCA's) uit 2007, die *unimodaal* zijn uitgevoerd. De NMCA geeft een confrontatie tussen de markt (vraag naar mobiliteit) en de capaciteit (aanbod) voor de modaliteiten/netwerken van weg, spoor, regionaal openbaar vervoer en vaarwegen. In deze brief wordt gefocust op de nationale netwerken.

Deze analyse geeft een beeld van de bereikbaarheidsproblematiek op *nationaal niveau*, maar biedt geen oplossingsrichtingen. Het is aan een nieuw kabinet om politieke en beleidsmatige conclusies te trekken, dan wel een financiële vertaling te geven.

Voor conclusies *op regionaal niveau* is nog een verdere gebiedsuitwerking nodig waarin ook het onderliggend wegennet en decentraal spoor worden betrokken.

Vervolgens kunnen rijk en regio in het bestuurlijke MIRT-overleg per regio conclusies trekken op basis van de gebiedsuitwerking van de NMCA en de integrale gebiedsagenda's.<sup>1</sup>

Voor de interpretatie van de hier gepresenteerde conclusies is het van belang te beseffen dat voorgenomen investeringen van rijk en regionale overheden input zijn voor de analyse. Dat betekent dat de effecten van reeds aanvaard beleid (van rijk en regio) in de berekeningen zijn verdisconteerd. Alle projecten uit het MIRT 2010 (met uitzondering van de verkenningen) zijn in 2020 als uitgevoerd verondersteld. Dit geldt ook voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)<sup>2</sup>, het Actieprogramma

<sup>1</sup> Opgesteld in 2009 door rijk en regio voor het gehele ruimtelijke domein.

<sup>2</sup> Kabinetbesluit 4 juni 2010.

Regionaal Openbaar Vervoer en regionale investeringen in weg- en andere infrastructuur. Deze investeringen zijn voorzien binnen de bestaande kaders van het Infrastructuurfonds en regionale middelen. Tussen 2020 en 2028 zijn in de analyse geen nieuwe projecten als gerealiseerd verondersteld.

De NMCA brengt in beeld welke problematiek resteert na het uitvoeren van het voorziene programma. De NMCA is geen onderzoek naar (de effectiviteit van) mogelijke additionele oplossingen (projecten of beleidskeuzes). Daarover zal een nieuw kabinet besluiten. De mogelijke effecten van een vorm van beprijzing (als beleidsinstrument) zijn in deze probleemanalyse buiten beschouwing gelaten, evenals andere oplossingsrichtingen. Aan het eind van deze brief wordt daar nader op ingegaan.

De hier gepresenteerde hoofdlijnen van de NMCA zijn gebaseerd op modelmatige analyses met het Landelijk Modelsysteem (LMS). Het betreft een indicatief inzicht in de meest hardnekkige nationale bereikbaarheidsproblematiek op middellange (2020) en lange termijn (2028). Het LMS wordt momenteel geactualiseerd. Voor de toetsing van de uitgevoerde berekeningen kon deze actualisering reeds worden benut. De voorlopige gegevens uit deze actualisering zijn geschikt voor het trekken van conclusies op hoofdlijnen. Voor meer gedetailleerde uitkomsten zal ik een gebiedsuitwerking opstellen, na volledige afronding van de actualisering van het LMS. Ik zal die gebiedsuitwerking in overleg met decentrale overheden opstellen. Naast het LMS kunnen bij de gebiedsuitwerking ook de geactualiseerde regionale (NRM<sup>1</sup>) modellen worden gebruikt.

Om een beeld te krijgen van de omvang van de problematiek is de verhouding tussen markt en capaciteit afgezet tegen de normen uit de Nota Mobiliteit (NoMo-normen) en de ambities uit de MobiliteitsAanpak. Daarbij is expliciet gekeken naar de multimodale samenhang van het mobiliteitssysteem als geheel. Per gebied is de problematiek op de weg, het spoor, de binnenvaart en in het regionaal OV bij elkaar gebracht om zo over de totale staat van het mobiliteitssysteem voor 2020 en 2028 uitspraken te kunnen doen.

Uit de NMCA komen twee hoofdconclusies naar voren die ik zal toelichten in deze brief:

- I. **De doelen van de Nota Mobiliteit voor 2020 worden naar verwachting niet overal gehaald.**
- II. **In de periode tussen 2020 en 2028 doet zich een verdere toename van de bereikbaarheidsproblematiek voor rondom Amsterdam, Rotterdam-Den Haag-Gouda, Stedelijk Netwerk BrabantStad en Arnhem-Nijmegen.**

### **I. Doelen Nota Mobiliteit voor 2020 worden naar verwachting niet overal gehaald**

De economie zit op dit moment in een fase van herstel na de financiële crisis. Als dit herstel richting 2020 doorzet, zijn de maatregelen uit het MIRT 2010 niet toereikend om in 2020 de doelen uit de Nota Mobiliteit te halen. Dit geldt specifiek voor het wegennetwerk. Voor het spoornetwerk zijn met PHS omvangrijke investeringen gepland, die naar verwachting toereikend zijn om de reizigersgroei in 2020 op het hoofdspoornet op te vangen. Voor regionaal openbaar vervoer moet nog het nodige gebeuren om de verwachte groei van de vraag te faciliteren. De problematiek is daarmee niet sectoraal van aard, maar nadrukkelijk multimodaal. Maatregelen zijn niet alleen van belang om reactief de mobiliteitsgroei bij economisch herstel op te kunnen vangen, maar óók om proactief de randvoorwaarden te scheppen voor economisch herstel. Internationale

---

<sup>1</sup> Nederlands Regionaal Model.



bedrijven moeten erop kunnen vertrouwen dat Nederland er serieus aan werkt om ook qua bereikbaarheid te kunnen concurreren met andere landen.

Met name in de Randstad en in sommige stedelijke gebieden daarbuiten is er een aanmerkelijke kans dat de doelen niet worden gerealiseerd<sup>1</sup>. Dat geldt met name voor de wegen en het binnenstedelijk en stadsgewestelijk OV:<sup>2</sup>

- In de Zuidvleugel worden op de weg problemen verwacht in de driehoek Rotterdam-Den Haag-Gouda en op en rond de Rotterdamse Ruit. Verder zijn er capaciteitsproblemen in het binnenstedelijk OV van Rotterdam, Den Haag en Leiden. In de lopende verkenning spoorontsluiting Tweede Maasvlakte wordt de capaciteitsproblematiek op de havenspoorlijn nog onderzocht.
- In Noord-West Nederland wordt op de weg het doel van de Nota Mobiliteit niet gehaald aan de noordkant van Amsterdam en op de as Schiphol, Amsterdam, Almere. Verder zijn er capaciteitsproblemen in het binnenstedelijk OV van Amsterdam en op de drukbezette stadsgewestelijke lijnen rond Amsterdam.
- In het stedelijk netwerk BrabantStad en op de as tussen Brabant en Arnhem-Nijmegen ontstaan problemen op de weg, alsmede in het binnenstedelijk OV van Breda, Eindhoven, Arnhem en Nijmegen.
- In de regio Utrecht zijn de problemen op de hoofdnetwerken van wegen en spoor in 2020 opgelost, uitgaande van uitvoering van het bereikbaarheidspakket Ring Utrecht en de voorgenomen investeringen in het spoor (zie hieronder). Er ontstaan wel diverse capaciteitsproblemen in het binnenstedelijk en stadsregionaal OV in en rond Utrecht.

Hoewel ook op het spoor in de bovenstaande gebieden de meeste groei van reizigers wordt verwacht, resten er tot 2020 – met het voorkeursbesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (6 Intercity's en 6 stoptreinen op de belangrijkste corridors), het Herstelplan Spoor fase 2 en de projecten uit het MIRT 2010 – geen capaciteitsproblemen in het personenvervoer per spoor over het hoofdrailnet.<sup>3</sup>

Op de vaarwegen worden op belangrijke achterlandverbindingen problemen verwacht bij bruggen en sluizen in de verbindingen tussen de Randstad en Zeeland/Antwerpen en Oost-Nederland/Duitsland.

Indien de economische groei langjarig zou stagneren<sup>4</sup> resteren er (met name in de Randstad) nog steeds congestieknelpunten. Ook in die situatie wordt op de wegen niet overal aan de normen uit de Nota Mobiliteit voldaan, hoewel op kleinere schaal dan bij hogere economische groei. Voor de overige modaliteiten/ netwerken is de problematiek nagenoeg hetzelfde als bij hogere economische groei.

<sup>1</sup> Uitgaande van het Global Economy-scenario van de studie WLO, zonder een vorm van beprijzing.

<sup>2</sup> Bij het binnenstedelijk en stadsgewestelijk OV betekent een capaciteitstekort dat er extra materieel en/of infrastructuur nodig is. Projecten waarvoor regionale investeringen in het ov systeem reeds zijn vastgesteld, zijn voor 2020 als gerealiseerd verondersteld. De eventuele vraagontwikkeling op ontbrekende schakels die momenteel nog in discussie zijn, zijn in de NMCA niet onderzocht.

<sup>3</sup> Markt en capaciteit op het decentraal spoor worden verder onderzocht in de gebiedsgerichte uitwerking.

<sup>4</sup> Uitgaande van het Regional communities-scenario van de WLO-studie.

<sup>5</sup> Deze kaart is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

## **II. In de periode tussen 2020 en 2028 doet zich een verdere toename van de bereikbaarheidsproblematiek voor rondom Amsterdam, Rotterdam–Den Haag–Gouda, Stedelijk Netwerk BrabantStad en Arnhem-Nijmegen**

In de periode tussen 2020 en 2028 verergert de bereikbaarheidsproblematiek zich, uitgaande van een aanhoudende economische groei. Naar verwachting zullen de mobiliteitsproblemen zich met name manifesteren in de volgende drie gebieden (zie «rode» gebieden op de kaart):<sup>5</sup>

- Driehoek Den Haag-Gouda-Rotterdam (inclusief Rotterdamse Ruit);
- Metropoolregio Amsterdam (inclusief uitlopers naar Amersfoort, Lelystad, Hoorn en Alkmaar);
- Stedelijk Netwerk BrabantStad (waaronder Brainport Eindhoven) en de verbindingssas met Arnhem-Nijmegen.

De «rode» gebieden op voorgaande kaart<sup>1</sup> geven aan waar de bereikbaarheids-problematiek zich concentreert. Het gaat in essentie om dezelfde gebieden als in de vorige paragraaf (tot 2020) omschreven. Echter, de problemen zullen zich na 2020 meer uitstrekken over het gehele gebied dat in «rood» is aangegeven. De «verkeerslichten» op de kaart geven aan waar de problematiek in het regionaal OV wordt verwacht.

Zowel de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit als die uit de Mobiliteits-Aanpak worden zonder extra investeringen en andere beleidsinspanningen (bij een middelmatige tot hogere economische groei) in deze gebieden niet gehaald. De problemen nemen met name toe op de weg door een (forse) toename van de automobility c.q. congestie. Op het spoor, in het regionaal openbaar vervoer en in de binnenvaart is er sprake van een minder sterke toename van de problematiek tussen 2020 en 2028.

Voor de internationale bereikbaarheid is goede doorstroming op de (inter)nationale corridors die onze mainports verbinden met het achterland van groot belang voor onze internationaal georiënteerde economie. Uit de analyse blijkt dat verkeer op deze assen in meerdere gebieden naar verwachting met knelpunten wordt geconfronteerd op de weg. Voor vaarwegen worden knelpunten verwacht in Noord-Nederland (sluizen), Oost-Nederland en Zeeland (enkele sluizen en bruggen). Deze problemen kunnen door klimaatverandering worden vergroot.

#### *Driehoek Den Haag – Gouda – Rotterdam (inclusief Rotterdamse Ruit)*

Belangrijke wegverbindingen in dit gebied raken bij voortgaande economische groei overbelast. Datzelfde geldt voor het spoorvervoer. Daarnaast presteert het binnenstedelijk openbaar vervoersysteem in Den Haag en in Rotterdam onvoldoende om de verwachte reizigersgroei te kunnen opvangen.

Het bereikbaarheidsprobleem in dit gebied strekt zich ook uit tot aan de onderkant van de Rotterdamse Ruit. Hier doen zich zowel op de weg als op het spoor (havenspoorlijn) de nodige problemen voor die samenhangen met de ontsluiting van de mainport Rotterdam.

De mogelijke verklaring voor de toename is de voortgaande groei van de mobiliteit in deze regio (onder meer door de groei van het aantal woningen en bedrijvigheid), in relatie tot een in de afgelopen decennia nog onvoldoende gerealiseerde verbetering van de infrastructuur.

#### *Metropoolregio Amsterdam (inclusief uitlopers naar Amersfoort, Lelystad, Hoorn en Alkmaar)*

Rond Amsterdam worden op belangrijke wegen en in het binnenstedelijk en stadgewestelijk openbaar vervoer capaciteitsproblemen verwacht bij aanhoudende economische groei. Tussen 2020 en 2028 strekt de problematiek zich steeds verder uit richting de randen van het gebied (Amersfoort, Almere, Lelystad, Hoorn en Alkmaar). Door aanhoudende groei in het (goederen)vervoer ontstaan op het Amsterdam-Rijnkanaal mogelijke knelpunten bij een aantal bruggen.

De verklaring voor de problematiek in dit gebied ligt in de toenemende metropoolvorming die zich kenmerkt door bedrijvigheid op en rond de Zuidas, een toenemend aantal woon-werk verplaatsingen tussen Amsterdam en Almere en het aan elkaar groeien van verschillende kernen (bijvoorbeeld op de as Schiphol-Amsterdam-Almere) waardoor het (regionaal) openbaar vervoer tussen steden in deze regio hard groeit. Ook

---

<sup>1</sup> Deze kaart is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

in Utrecht worden in het binnenstedelijk regionaal openbaar vervoer capaciteitsproblemen verwacht.

#### *Stedelijk netwerk BrabantStad (waaronder Brainport Eindhoven) en de verbinding met Arnhem-Nijmegen*

Binnen het stedelijk netwerk BrabantStad wordt zowel op de weg als in het binnenstedelijk openbaar vervoer (met name Eindhoven en Breda) in de periode van 2020 tot 2028 een verergering van de bereikbaarheidsproblematiek verwacht. Zo worden voor deze modaliteiten de NoMo-normen en de MobiliteitsAanpak ambitie zonder extra inspanningen niet gerealiseerd.

De verklaring voor de problematiek in Brabant ligt in de toenemende verstedelijking en bedrijvigheid (waaronder Brainport Eindhoven). Bovendien doorkruisen een aantal belangrijke en drukbezette internationale corridors de regio die de Rotterdamse en Antwerpse havens verbinden met het achterland.

Op de verbinding met Arnhem-Nijmegen treedt tussen 2020 en 2028 ook een verslechtering op. Zo worden de NoMo-normen en de MobiliteitsAanpak ambitie op delen van het wegennet niet gehaald (bij aanhoudende economische groei). In het binnenstedelijk/stadsregionaal OV in Arnhem en Nijmegen zijn dan ook capaciteitsproblemen te verwachten.

Indien de economische groei richting 2028 tegenvalt zullen de problemen in het mobiliteitssysteem uiteraard minder groot zijn. Toch is duidelijk dat ook bij een laag groeiscenario de doelen uit de Nota Mobiliteit (die gericht zijn op 2020) in 2028 niet overal worden gehaald. Het gaat dan in hoofdlijn om dezelfde gebieden als op de kaart zijn ingetekend, echter op kleinere schaal (met name minder in de uitlopers van de «rode» gebieden). Voor het realiseren van het ambitieniveau van de MobiliteitsAanpak is ook in een laag groeiscenario een fors maatregelenpakket noodzakelijk.

### **Handelingsperspectief**

#### *Nationaal*

Deze resultaten op hoofdlijnen geven aan waar de grote bereikbaarheidsproblematiek ligt. Op basis hiervan kan een nieuw kabinet op nationaal niveau keuzes maken. Met een gerichte inzet van maatregelen in een brede beleidsmix zijn er mogelijkheden de problematiek te verminderen. Een multimodale benadering is voor het oplossen van de problematiek noodzakelijk.

#### *Regionaal*

Als gezegd is -naast de hier gepresenteerde nationale problematiek op hoofdlijnen- in het kader van de NMCA nog een gebiedsuitwerking nodig om beter zicht te krijgen op de omvang en aard van de problematiek op regionaal niveau (inclusief het onderliggend wegennet en decentraal spoor), ook in de koppeling tussen de verschillende verkeer- en vervoersystemen. Bij die gebiedsuitwerking dient een duidelijke relatie te worden gelegd met de update van de gebiedsagenda's, lopende verkenningen en de internationale corridors die onze mainports verbinden met het achterland. Op basis van de integrale gebiedsagenda en de gebiedsuitwerking voor verkeer en vervoer, kunnen rijk en regio in het bestuurlijk MIRT-overleg per regio conclusies trekken.

### *Oplossingsrichtingen*

Deze NMCA, en ook de gebiedsuitwerking, richt zich niet op het analyseren van oplossingsrichtingen. Duidelijk is dat, zeker bij een redelijke tot goede economische groei, voor het halen van de doelen uit de Nota Mobiliteit en de ambities uit de MobiliteitsAanpak een brede inzet van maatregelen noodzakelijk is. De beleidsmix van bouwen, benutten en beprijzen is nog immer actueel. De OESO wijst daar in haar recente rapportage (Economic Survey 2010) ook op. Verder verdient de relatie met ruimtelijke ontwikkeling (locaties van wonen en werken) alle aandacht.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

