

1.7 Ingekomen brief comité Soesterkwartier

SP:

Wat vindt het college van het idee om nu te gaan nadenken en te praten over hoe het na Corona verder moet, het voorstel van het comité? De SP lijkt het een goed voorstel en ook wij willen die discussie wel aangaan.

Antwoord:

Eind februari 2020 is met een delegatie van het bewonerscomité Soesterkwartier in Amersfoort gesproken en zijn verzoeken voor aanpassing van stadslijn 1 in deze wijk in ontvangst genomen. Wij hebben toen gemeld dat verzoeken voor aanpassingen van de lijnvoering in de wijk Soesterkwartier worden betrokken bij het vervoerplan 2021. En dat was ook de bedoeling. Echter toen kwam de corona-crisis.

Gezien het nog onzekere verloop van de crisis is het zaak dat vervoerders al hun energie en aandacht kunnen richten op het zoveel als mogelijk aanbieden van het huidige afgesproken vervoer. Het opstellen van een vervoerplan voor 2021 is vanwege alle onzekerheden op dit moment nog weinig zinvol. Omdat de coronamaatregelen de vervoerders voor telkens wisselende uitdagingen stellen hebben Gedeputeerde Staten besloten vervoerders tot nader order uitstel te verlenen voor het opstellen van een vervoerplan 2021 (statenbrief hierover zit ook in deze zelfde commissievergadering). Tot die tijd blijft het huidige vervoerplan van kracht, dus ook stadslijn 1 waarmee het Soesterkwartier wordt bediend op maandag t/m zaterdag.

Dit betekent wat mij betreft dat ook de eventuele plannen in de lijnvoering in Amersfoort Soesterkwartier tot nader order worden opgeschoven. Uw vraag om hierover wel na te denken is uiteraard prima. Syntus is hier ook al mee bezig.

Op een geschikt moment zal ik vervoerders verzoeken het vervoerplanproces weer op te pakken. Het nadenken over de lijnvoering in het Soesterkwartier maakt daar onderdeel van uit en wij zullen samen met Syntus en de gemeente het comité hierbij betrekken. Ik zie daarom op dit moment geen aanleiding om specifiek voor dit onderwerp een apart overleg te gaan voeren.

Als achtergrondinformatie geef ik u nog de volgende informatie mee met betrekking tot de reizigersomvang in deze wijk. Het gemiddeld aantal in- en uitstappers in het Soesterkwartier op een gemiddelde werkdag (ma-vr) overdag per rit is 6, op werkdagen 's avonds 4 en op zaterdag 5 reizigers. Het feit dat stadslijn 1 ook, naast de wijk Soesterkwartier, het bedrijventerrein De Isselt bedient, maakt van lijn 1 een drukkere lijn. Daardoor is het gemiddeld aantal in- en uitstappers per rit op werkdagen overdag 15 reizigers.

1.7 Ingekomen brief KRU MER A27/A12

PvdD:

Wij horen graag van GS welke positie zij inneemt ten aanzien van de ontwikkelingen in het dossier verbreding ring A27. Specifiek over de keuze voor een 3,7 kilometer lang en 70 meter diepe schermwand:

- * de keuze hiervoor en de risico's (o.a. voor het milieu)
- * de benodigde extra werkruimte bij deze werkwijze
- * de duur van realisatie van de schermwand, en de bijkomende overlast

Is hier contact over geweest met de minister en zo ja, wat is de boodschap van de Gedeputeerde geweest?

Antwoord:

Het college houdt vast aan de dubbeldoelstelling die tot op heden in het project gehanteerd is, waarbij de bereikbaarheid verbetert, de leefbaarheid niet verslechtert en waar mogelijk verbetert. Tijdens het

BO-mirt najaar 2019 heb ik de minister verzocht om gelijktijdig met andere reparaties aan het Tracébesluit alsnog onderzoek uit te voeren naar een alternatieve oplossing binnen de bak Amelisweerd om daarmee recht te doen aan de meest recente inzichten, zonder dat dit leidt tot extra vertraging van de besluitvorming. De minister heeft daarop aangegeven zich te richten op de reparatie van het Tracébesluit.

De bouwmethode en m.e.r. zijn nadrukkelijk een Rijksverantwoordelijkheid.

In de beantwoording van Kamervragen van de leden Kröger (GroenLinks) en Schonis (D66) geeft de minister het volgende aan: "De bouwmethode wordt niet voorgeschreven aan toekomstige marktpartijen, waardoor tijdens de aanbesteding ruimte blijft voor optimalisaties".

Onder andere via de Bestuurlijke Stuurgroep Ring Utrecht zijn wij nauw aangehaakt op inhoud en proces op de weg naar het Tracébesluit. Zowel inhoud als proces volgens wij kritisch (inclusief de m.e.r.).

ChristenUnie:

De kerngroep Ring Utrecht doet middels hun brief een oproep aan GS.

Naar hun mening is er een nieuwe situatie ontstaan inzake de Ring Utrecht, aangezien de Commissie m.e.r. 9 april jl. een hard oordeel velde dat er onvoldoende is onderzocht, dat de m.e.r.-rapportage over moet, en dat ook de effecten van emissies van CO2 en stikstof zijn niet onderzocht.

Ook moet er een nieuw tracebesluit met een stikstofparagraaf komen, aangezien de verbreding van de A27 is voorgedragen als 1 van de 7 MIRT-projecten waarvoor stikstofruimte gevonden moet worden.

Tegelijkertijd ligt er voor Utrecht stad en omgeving een enorme woningbouwopgave, waar ondermeer de Woondeal voor is afgesloten met het Rijk. Ook bij de woningbouwopgave is sprake van stikstofdepositie.

Op basis van de motie Moorlag hebben ingediende woningbouwplannen voorrang op de MIRTprojecten. Tegelijkertijd kunnen aanvragen MER voor de verbreding van de A27 wel degelijk woningbouwplannen in de weg zitten of blokkeren.

De vraag van onze fractie:

Wat is de reflectie van GS op het advies van de m.e.r.commissie? Is het oordeel van de commissie van invloed op de inzet van GS richting de minister? Tenslotte de vraag hoe GS acteert in de strijdigheid op het gebied van de stikstofdepositie tussen de opgave Bereikbaarheid (en doorstroming) en de Woningbouwopgave.

Antwoord:

Aangezien het om een tussentijds advies gaat zien wij geen reden hierop positie in te nemen. Het gaat hier om een nadrukkelijke Rijksverantwoordelijkheid. Per brief aan de Tweede Kamer van 8 juni met onderwerp 'Openheid over kosten en risico's verbreding A27 Amelisweerd' geeft de minister het volgende aan: "De onafhankelijke Commissie m.e.r. heeft op mijn verzoek op 9 april een tussentijds advies uitgebracht op het concept-deelrapport. De Commissie vindt dat de MER de gevolgen van geluid, lucht, bouwverkeer en externe veiligheid op de leefomgeving goed in beeld brengt. Wel adviseert de commissie om een aantal zaken nader te beschrijven. Het advies van de commissie neem ik ter harte. Dit betekent dat de MER (deelrapport bouwmethode) op de relevante onderwerpen wordt aangevuld en de resultaten van geplande onderzoeken worden toegevoegd. De aangepaste actualisatie leg ik opnieuw ter advies voor aan de Commissie m.e.r. in aanloop naar vaststelling van het tracébesluit".

De relatie tussen het Rijksproject Ring Utrecht en de Utrechtse woningbouwopgave is zeer beperkt aangezien Ring Utrecht stikstofeffecten heeft op het Natura 2000-gebied van de Veluwe.

Daarnaast geeft de minister in de beantwoording van kamervragen van de leden Kröger (GroenLinks) en Schonis (D66) het volgende aan: "Als er woningbouwprojecten zijn die gebruik willen maken van dezelfde depositieruimte als A27/A12 Ring Utrecht, zal bestuurlijk overleg tussen betrokken partijen plaatsvinden. In dit overleg zal zo nodig een keuze tussen projecten gemaakt worden, waarbij rekening wordt gehouden met de motie-Moorlag, waarin wordt verzocht de depositieruimte die ontstaat door de verlaging van de maximumsnelheid, bij voorrang in te zetten voor het op gang brengen van de woningbouw".

Wij willen benadrukken dat breed pakket aan maatregelen nodig is om de bereikbaarheid op peil te houden en voldoende woningen te kunnen realiseren. "Realisatie van capaciteitsuitbreiding van de A27/ A12 Ring Utrecht is daarin noodzakelijk. Hetzelfde geldt voor realisatie van een OV-ring en een stevig pakket flankerend mobiliteitsbeleid."