

VERSLAG

Aan : Deelnemers bewonersgroepbijeenkomst
Van : Bart Ebbink
Onderwerp : Verslag bewonersgroepbijeenkomst van 24-09-2008
Datum : 21-09-2008

1. Kennismaking

Allereerst stelt het programmabureau VERDER zich voor aan de afgevaardigden van bewonersgroepen:

- De heer Van Loon – programmacoördinator VERDER (voorzitter)
- De heer Diepstraten – programmacoördinator VERDER
- De heer Ebbink – projectsecretaris VERDER (notulist)
- De heer Lahaye – omgevingsmanager planstudies
- Mevrouw De Kort – Rijkstraine
- De heer Arends – plaatsvervangend projectmanager Driehoek
- De heer Smit – projectmanager Ring

Vervolgens stellen de afgevaardigden van de bewonersgroepen zich voor:

- **De heer Riemersma – Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort**
De heer Riemersma geeft aan dat dit een overkoepelend orgaan voor bewonersgroepen is in Amersfoort. Deze groepering faciliteert acties van burgers door bijvoorbeeld aan te geven wat wel en niet te doen. De heer Riemersma geeft te kennen al 10 jaar lid te zijn en hier aanwezig te zijn, omdat de voorzitter niet in de gelegenheid was.
- **De heer Vriend – Werkgroep Zuilense Ring**
De heer Vriend geeft aan dat de werkgroep is ontstaan vanuit de geluidshinderproblematiek op de Zuilense Ring te Maarssen. Hij geeft aan dat de werkgroep inmiddels niet alleen meer oog heeft voor geluidsoverlast, maar ook voor stankoverlast en de fijnstof problematiek. De werkgroep kent volgens de heer Vriend op dit moment een 5-tal mensen, maar dit aantal wordt groter indien zaken actueel worden.
- **Mevrouw Van den Bosch – werkgroep verkeer en vervoer van de wijkraad/bewonersgroep Overvecht**
Mevrouw van den Bosch geeft aan dat zij voorzitter is van de werkgroep en zich al negen jaar bezig houdt met het bestuderen van regionale, gemeentelijke en wijkgerelateerde verkeer en vervoersplannen. De wijkraad kent volgens mevrouw van den Bosch op dit moment eveneens een 5-tal mensen en dijt uit indien zaken actueel worden.
- **De heer Haug werkgroep verkeer en vervoer van wijkraad Overvecht**
De heer Haug geeft aan 3 à 4 jaar lid te zijn van de wijkraad en te wonen nabij de Noordelijke Randweg Utrecht. Hij geeft aan dat deze weg veel geluidsoverlast veroorzaakt, dat er veel sluipverkeer plaatsvindt door Overvecht, het Noorderpark vanuit

Mobiliteit in Midden-Nederland

Overvecht niet goed bereikbaar is en dat sommige kruispunten in Overvecht gevaarlijk zijn voor scholieren door te hard rijdende auto's.

➤ **De heer Kres – Wijkraad Oost/Platform A27**

De heer Kres geeft aan een werkverleden te hebben als luchtdeskundige. Hij geeft aan fanatiek te zijn om de lucht- en geluidsnormen, zoals deze gelden, aan te houden. Dit omdat hij door het persoonlijk uitvoeren van onderzoek weet wat milieuvervuiling doet met je gezondheid. De heer Kres geeft aan naar de rechter te gaan als blijkt dat lucht- en geluidsnormen worden overschreden. Tot slot geeft de heer Kres aan dat de Nederlandse staat zich te veel richt op de economie in plaats van het milieu.

➤ **De Heer Kloppenburg – Vrienden van Amelisweerd/Wijkraad Noord-Oost**

De heer Kloppenburg geeft aan secretaris te zijn van Vrienden van Amelisweerd. De heer Kloppenburg vertelt dat de vereniging is ontstaan doordat Rijkswaterstaat een weg door het bos van Amelisweerd had gepland (de A27). De vereniging heeft vervolgens een ander ontwerp gemaakt voor de A27, dat uiteindelijk is uitgevoerd. Hij geeft aan dat de geluidsoverlast op deze weg op dit moment erg groot is en dat er nu wat aan gedaan moet worden. De heer Kloppenburg legt uit dat de vereniging op dit moment zeer actief is. Hij vertelt dat er recentelijk een geluidsonderzoek is uitgevoerd naar deze weg, maar dat de vereniging een tegenrapport heeft geschreven dat de uitkomsten van het geluidsonderzoek betwist. Hij geeft aan dat een dak over de bak van deze weg een mogelijke oplossing is voor de geluidsproblemen op deze weg. Verder geeft de heer Kloppenburg aan dat de vereniging al 26 jaar bestaat en dat hij ook al zolang lid is. Tot slot vertelt hij dat hij namens Groenlinks lid is van de Provinciale Staten van de provincie Utrecht

2. Presentatie programmabureau VERDER

De heer Diepstraten geeft een presentatie over het programmabureau VERDER. De hand-outs van deze presentatie zijn toegevoegd in de bijlage van dit verslag.

Bij sheet 2 geeft de heer Kres aan dat volgens hem het doel van de Nota Mobiliteit is de automobiliteit te bevorderen in plaats van te verminderen. De heer Lahaye antwoordt hierop dat het doel niet is om de automobiliteit te bevorderen. Hij geeft aan dat vanuit een aantal bereikbaarheidscriteria volgt dat de snelwegen rondom Utrecht niet voldoet aan de normen en dat er daarom wat dient te gebeuren.

Verder vraagt de heer Kres waarom de overige deelnemers geen stukken hebben ontvangen. Per abuis heeft hij wel stukken ontvangen en vraagt om deze ook te verspreiden aan de overige deelnemers. Inmiddels heeft hij deze ook verspreid onder zijn eigen achterban. De heer Van Loon geeft aan dat dit overleg bedoeld was om de betreffende stukken met elkaar te bespreken en hij zegt toe de stukken ook beschikbaar te stellen aan de andere aanwezigen. De heer Kres reageert hierop door aan te geven dat bedrijfsorganisaties al vanaf het begin betrokken zijn bij de startnotities. De heer Smit reageert hierop door aan te geven dat er ongeveer 300 bewonersorganisaties in de gemeente Utrecht bestaan en dat het ondoenlijk is om als deze organisaties actief te betrekken. De heer Kres geeft aan dat dit begrijpelijk is en dat hij niet per se actief hoeft te worden betrokken, maar wel wil dat stukken via de website beschikbaar gesteld worden. Vervolgens kan hij zelf dan wel ideeën sturen. De heer Riemersma geeft tot slot aan dat er maar één Amersfoortse organisatie aanwezig is. De heer Smit reageert hierop dat er wel meer organisaties uit Amersfoort zijn uitgenodigd, maar dat niet iedereen komt die is uitgenodigd.

Bij sheet 8 reageert de heer Kres dat de maatregelen allemaal heel mooi lijken, maar dat je volgens hem alleen stap 1 t/m 5 van Verdaas moet uitvoeren om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Vervolgens moet je volgens hem een vijftal jaar wachten om te kijken wat



het effect van deze stappen is, om daarna, indien nodig, pas met stap 6 en 7 verder te gaan. De heer Diepstraten reageert dat planstudies een lange procedure vergen en dat daarom al eerder naar stap 6 en 7 wordt gekeken, maar dat dit in principe wel de handelswijze is. De heer Lahaye vult aan dat stap 1 t/m 5 van Verdaas als alternatief in de planstudies wordt meegenomen en dat dit heel innovatief en uniek is voor Nederland. De heer Kres geeft als advies om hier dan ook een harde tekst in de startnotities voor op te nemen, zodat dit ook eenvoudig is te destilleren voor de lezer. De heer Lahaye geeft aan dat stap 1 t/m 5 in de planstudies wordt onderzocht onder het Nul+ Verder alternatief.

De heer Kloppenborg geeft aan dat het verplicht is om een 0-alternatief mee te nemen en dat dit niet uniek is. De heer Lahaye antwoordt door aan te geven dat het 0-alternatief inderdaad verplicht is, maar dat het wel uniek is dat er een alternatief in de planstudies wordt toegevoegd, dat alleen bestaat uit maatregelen die vallen in de eerste vijf stappen van Verdaas: het Nul+ Verder alternatief. De heer Kres reageert hierop door aan te geven dat de Zuilense Ring misschien helemaal niet nodig is als de maatregelen op het gebied van openbaar vervoer effectief lijken te zijn.

De heer Vriend geeft aan in Amsterdam te werken en altijd in een volle trein te zitten. Hij geeft aan hiermee duidelijk te willen maken dat de maatregelen die we voor de ene vervoersrelatie nemen, weer belastend kunnen werken voor de andere. Hij vraagt zich af of er bijvoorbeeld contact is tussen Connexion en de NS en of er ook naar het bovenregionale niveau wordt gekeken. De heer Diepstraten reageert hierop door aan te geven dat dit absoluut het geval is. Hij geeft aan dat er op Prinsjesdag bekend is geworden dat 4,5 miljard euro voor het spoor is gereserveerd en dat veel hiervan wordt besteed om de regio Utrecht op bovenregionaal niveau per spoor beter bereikbaar te maken. Verder geeft de heer Diepstraten aan dat er in de regio Utrecht Randstadspoor komt. Dit is een regionaal sprinternetwerk met hoge frequenties. De heer Vriend vraagt zich af of in dit verband de overstap in Breukelen wordt verbeterd. De heer Haug vraagt zich hierbij af of er ook extra materieel wordt ingezet. Zowel de heer Diepstraten als de heer Lahaye bevestigen dit. De heer Lahaye vult aan dat het wel belangrijk is om te realiseren dat, wanneer deze maatregelen zijn uitgevoerd, niet iedereen als vanzelfsprekend zal overstappen op de trein. Ervaringen uit het verleden bevestigen dit beeld. De heer Haug bevestigt dit door aan te geven niet te geloven in de overstap van auto naar trein.

De heer Haug geeft aan dat in de periode Den Uil zogenaamde satellietsteden zijn ontstaan en dat die hebben geleid tot meer autoverkeer. In dit kader vraagt de heer Haug zich af of er ook rekening wordt gehouden hoe wonen en werken ten opzichte van elkaar worden gepositioneerd. De heer Smit reageert hierop dat stap 1 van de ladder van Verdaas inhoudt dat ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer beter op elkaar worden afgestemd, zodat wonen en werken dicht bij elkaar komen.

De heer Kres geeft aan dat in de startnotitie Ring Utrecht staat dat momenteel niet wordt voldaan aan de normen voor: externe veiligheid, lucht en geluid. Dit geldt volgens hem ook voor de planstudie A27. De heer Lahaye reageert hierop door aan te geven dat er geen enkele oplossing zal worden gerealiseerd, die niet voldoet aan de normen. Er zal volgens hem pas rond 2015 worden gestart met de uitvoering van de maatregelen rondom de Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken. De trend is dat auto's steeds schonere motoren hebben en dat dit ertoe leidt dat dan wel aan de normen wordt voldaan. De heer Kres geeft toe dat er sinds de jaren '60 veel verbeterd is qua luchtkwaliteit ten opzichte van nu, maar dat er vanaf de jaren '90 niets is veranderd. Ook geeft hij aan dat de huidige lucht- en geluidsnormen worden aangescherpt. Hij geeft aan dat het interessant is om uit te zoeken hoeveel auto's van de wegen dienen te verdwijnen om te voldoen aan de normen. Mevrouw van den Bosch reageert hierop door aan te geven dat zoiets voor en tijdens de olympische Spelen in Beijing ook is



toegepast. De heer Vriend geeft aan dit niet zo interessant te vinden en liever de vraag beantwoord wil zien welke maatregelen we inzetten om de milieubelasting te verminderen en welke consequenties dit heeft. De heer Kloppenborg geeft aan dat dit vraagt om metershoge luchtschermen en dat dit veel gaat kosten en haalt als voorbeeld de Betuwelijn aan.

3. Discussie

Nadat de heer Diepstraten zijn presentatie heeft afgerond, geeft de heer van Loon aan om – in tegenstelling met wat is gecommuniceerd in de uitnodigingsbrief voor deze bijeenkomst – niet uiteen te willen gaan in een groep Driehoek en een groep Ring. Dit omdat volgens hem de discussie al levendig genoeg is. De heer Kloppenborg geeft als reactie dat het voor de bewonersorganisaties in de Driehoek misschien interessanter is om in Amersfoort een vervolgbijeenkomst te organiseren. De heer Riemersma geeft aan dat dit inderdaad handig kan zijn.

De heer Van Loon geeft de heer Riemersma het woord om hiermee nadrukkelijk stil te staan bij Amersfoort. De heer Riemersma geeft aan dat de weg tussen Bunschoten en Amersfoort (N199) een drukke weg is. De heer Arends reageert hierop door aan te geven dat deze weg in de planstudie Hoevelaken geheel wordt meegenomen. De heer Riemersma vervolgt door aan te geven dat de beoogde bebouwing (\pm 3000 woningen) in Vathorst West ertoe leidt dat Amersfoort naar Bunschoten groeit. Hierdoor zal de groene strook tussen deze twee steden volgens hem worden opgeslokt. De heer Riemersma geeft aan dat bovendien de OV-ontsluiting van dit stuk van Vathorst slecht is en dat de woningen in een laag gebied komen te liggen. Dit laatste heeft volgens hem als gevolg dat er risico op wateroverlast is. De heer Arends geeft aan dat een Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen Amersfoort centrum en Vathorst West één van de maatregelen is die wordt bekeken. Een andere maatregel die wordt bekeken is dat de bebouwing slim wordt gesitueerd, zodat de auto wordt ontmoedigd en de fiets en het openbaar vervoer worden aangemoedigd. Tot slot geeft de heer Riemersma aan dat hij een bewonersgroep uit Hilversum mist bij deze bijeenkomst. De heer Smit reageert hierop door aan te geven dat we bewonersgroepen 'niet kunnen verplichten' hier aanwezig te zijn.

De heer Kloppenborg geeft aan dat de bereikbaarheid van Almere per openbaar vervoer te wensen overlaat. Hij geeft aan dat Almere een betere ontsluiting verdient via de Stichtse lijn (spoorlijn tussen Utrecht en Almere, die vóór Hilversum aftakt en het tracé van de A27 volgt). De heer Diepstraten reageert hierop door aan te geven de regio Utrecht hier geen besluit over neemt. Hij geeft aan dat er op dit moment een aparte verkenning naar deze OV-verbinding wordt uitgevoerd, omdat een groot deel van de woningbouwopgave in de regio Utrecht waarschijnlijk nabij Almere wordt ingevuld. De heer Kloppenborg vervolgt dat er in heel Nederland vervoersbundels voorkomen; corridors waar zowel een autosnelweg als een spoorlijn lopen. Volgens de heer Kloppenborg is dit niet het geval bij de A27, zowel op de relatie Almere-Utrecht als Breda-Utrecht. De heer Smit reageert hierop door aan te geven dat het inderdaad raar is dat de 4^{de} en de 5^{de} stad van Nederland onderling niet goed verbonden zijn met het spoor. Hij geeft ook aan dat Almere zeer gericht is op Amsterdam en daarom meer ziet in een verbinding hiernaartoe via het IJ-meer. De heer Diepstraten vult aan dat de oriëntatie van Almere op Amsterdam ook te maken heeft met het feit dat de functie van Schiphol in de toekomst deels vervuld gaat worden door luchthaven Lelystad Airport.

De heer Vriend vraagt zich af of er bij de maatregelen ook rekening is gehouden met de balans tussen woon- en arbeidsplaatsen. De heer Smit reageert hierop door aan te geven dat er verschillende acties op dit punt kunnen worden ondernomen. Ten eerste kan er voor betere relaties tussen woon- en werkkernen worden gezorgd. Ten tweede kan er gekeken worden naar de arbeidsvoorwaardelijke sfeer, zoals belastingprijkkels, om reizen buiten de spits te bevorderen. Met dit laatste is de Taskforce Lodewijk de Waal in opdracht van het ministerie van



Verkeer en Waterstaat bezig, dit kan niet regionaal worden opgepakt. De heer Kloppenborg vult aan dat de verlaging van de overdrachtsbelasting een prima maatregel zou zijn om mensen te bewegen dichterbij hun werk te gaan wonen.

De heer Kres geeft aan de belangrijkste vraag te vinden of we de lucht- en geluidsnormen in 2015 gaan halen. Volgens hem is het prima mogelijk een economisch prettig leven te hebben in Nederland en eveneens ons aan de lucht- en geluidsnormen te houden. Hij geeft aan zeker naar de rechter te gaan als deze normen worden overschreden.

Mevrouw van den Bosch geeft aan benieuwd te zijn naar de varianten die er nu in de planstudies worden meegenomen. De heer la Haye geeft aan dat er zes hoofdalternatieven zijn te onderscheiden:

- 0-alternatief. Het nulalternatief beschrijft de situatie in 2020. Dat wil zeggen: zonder infrastructurele aanpassingen en zonder invoering van prijsbeleid. Uitgangspunt is wel dat alle andere ruimtelijke en economische ontwikkelingen, die in vastgestelde beleidsnota's beschreven staan, uitgevoerd zijn. Bijvoorbeeld dat de bouw van geplande woongebieden gereed is. De maatregelen vanuit het programma VERDER zijn in dit nulalternatief nog niet opgenomen.
- 0+Verder alternatief. In dit alternatief zijn de maatregelen vanuit het programma VERDER wel opgenomen in het 0-alternatief. Op dit moment is nog niet mogelijk om exact aan te geven welke maatregelen dit zijn. Dit wordt in oktober 2008 bekend. Wel is op voorhand aan te geven dat het pakket zal bestaan uit maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fietsvoorzieningen, mobiliteitsmanagement en ruimtelijke ordening.
- Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Dit alternatief bestaat in de praktijk uit één van de beschreven alternatieven of een combinatie daarvan, aangevuld met extra maatregelen zoals duurzaam materiaalgebruik, extra faunamaatregelen en een optimale landschappelijke inrichting. Het MMA wordt niet van tevoren vastgesteld, maar aan de hand van de resultaten van de verschillende effectstudies opgesteld.
- Alternatief Verbreden. Het basisprincipe voor het alternatief Verbreden is het aanleggen van extra rijstroken op de wegen.
- Alternatief sorteren. Het basisprincipe van dit alternatief is het sorteren van doorgaand en regionaal verkeer.
- Alternatief "spreiden". Basisprincipe voor het alternatief spreiden is het hervreiden van (vracht)verkeer om daarmee onder andere een verbetering van de luchtkwaliteit in woonwijken te bewerkstelligen.

De heer la Haye geeft tot slot aan dat op dit moment niet duidelijk is hoe het voorkeursalternatief eruit gaat zien. Het zal naar verwachting worden opgebouwd uit de meest kansrijke onderdelen van de verschillende hoofdalternatieven.

De heer Kloppenborg vraagt zich bij het MMA-alternatief af wat je nu voor maatregelen kunt nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren. De heer Smit reageert hierop door aan te geven dat je een weg verdiept, verlaagd of met en kap erover kan aanleggen. De heer Lahaye vult aan dat dit wordt onderzocht in de Milieu Effect Rapportage (MER), die onderdeel is van de planstudies. De heer Vriend reageert of het niet mogelijk is een stuk natuur op de ene plek op te offeren en te compenseren met een stuk natuur op een andere plek. De heer Ebbink reageert dat dit een nieuwe methode is in de planologie en op dit moment al gebeurt. Een voorbeeld hiervan is het verplaatsen van varkenshouderijen naar plekken waar ze minder overlast veroorzaken en dat de vrijgekomen plek vervolgens wordt ingevuld met een groene functie. De heer Smit geeft aan



dat het probleem in de regio Utrecht is dat het opofferen van het Groene Hart niet bespreekbaar is.

De heer Haug geeft aan of de bewonersgroepen nog met nieuwe varianten mogen komen. De heer Lahaye geeft aan dat er een inspraakperiode is bij de startnotities van de planstudies (waar de te onderzoeken alternatieven en effecten zijn genoemd). De heer la Haye geeft eveneens aan dat er eveneens inspraakavonden worden georganiseerd de komende periode.

4. Rondvraag en afsluiting

De heer van Loon geeft nogmaals aan dat iedereen de stukken zal ontvangen, die de heer Kres ook heeft gekregen. De heer Smit geeft als aanvulling aan dat het hier wel over conceptstukken gaat en dat er inmiddels aan verder wordt gewerkt. Mevrouw van den Bosch geeft aan dat de stukken de bewonersgroepen helpen om de materie beter te begrijpen.

Mevrouw van den Bosch geeft aan nog een laatste vraag te hebben. Ze geeft aan ook geïnteresseerd te zijn in de representativiteit van het burgerpanel. De heer Smit geeft aan hier kort wat over te kunnen vertellen. De heer Smit geeft aan dat de 25 geselecteerde deelnemers een afspiegeling vormen van de gebruikersgroep van de 'Draaischijf van Nederland'. Hierin zat bijvoorbeeld ook iemand uit Overvecht. In de eerste burgerpanelsessie werd afgetrapt hoe deze selectie heeft plaatsgevonden. Hieruit werd duidelijk dat het een selectie betrof op huisnummer 3. De heer Smit geeft aan dat hij verder niet meer kan vertellen, omdat anonimiteit is beloofd aan deze burgers. De heer Kres reageert dat de statistische waarde van het burgerpanel gering is. De heer Smit reageert hierop dat de waarde hem nu juist in de diepgang zit. De heer Diepstraten geeft aan dat het burgerpanel ook echt tot een advies is gekomen en dit heeft gepresenteerd in het UVVB. **De heer van Loon geeft tot slot aan dat het eindadvies van het burgerpanel waarschijnlijk medio november 2008 aan elke deelnemer zal worden toegezonden**

Ten slotte wordt door de heer Van Loon gevraagd hoe de afgevaardigden van de bewonersgroepen deze bijeenkomst hebben ervaren. Iedereen is van mening dat het een nuttige en prettige bijeenkomst was. De deelnemers gaven als verbeterpunten aan:

- Graag wel stukken ter voorbereiding te willen ontvangen
- Een minder grote afvaardiging vanuit VERDER te sturen
- Meer ruimte te krijgen om input in de vorm van ideeën te leveren
- Dan wel een splitsing tussen Ring en Driehoek aan te brengen



Bijlage 1: Hand-outs presentatie

