Op woensdag 13 januari 2021 vond overleg plaats van de indieners van de propositie schaalsprong OV en verstedelijking in de metropoolregio Utrecht met het Centraal Planbureau. Hierbij ontvangt u een aanvullende toelichting op een drietal specifieke punten die in dat gesprek aan de orde kwamen.

Knelpunten

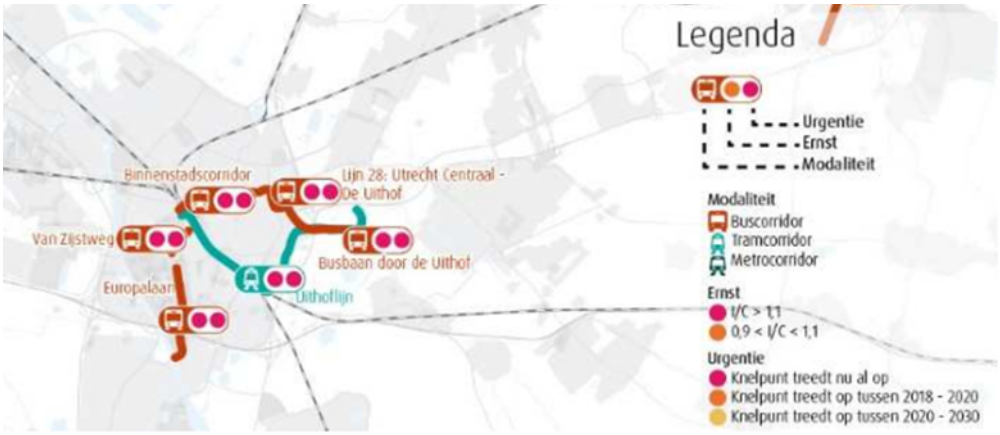
Het CPB vroeg om meer helderheid op de geadresseerde knelpunten in de propositie.

In de NMCA (2017)[1] is benoemd dat Noordwest Nederland een landsdeel is dat sterk groeit in de alle scenario's. De NMCA identificeert verschillende knelpunten in en rondom Utrecht. Het gaat hier om zowel het nationale spoor- en wegennet maar ook om problemen rondom Utrecht CS en in het Utrechtse tram en busnetwerk. Voor het tram- en busnetwerk komen vijf knelpunten naar voren[2]:

- Binnenstadscorridor Utrecht – Centraal – Zeist
- Lijn 28 Utrecht Centraal Station – De Uithof
- Busbaan door De Uithof (Utrecht Science Park).
- Uithoflijn (tramlijn 22)
- Van Zijstweg.

Het gaat hier stuk voor stuk om verbindingen met een aanzienlijk OV gebruik, waarbij de grenzen van de bestaande infrastructuur bereikt zijn en verdere groei verwacht wordt. Een actualisatie hiervan op basis van ontwikkelingen in de periode 2014-2017 laat zien dat de urgentie om deze knelpunten op te lossen fors is toegenomen[3]. Zo lag de groei in deze periode tussen de 3 en 9% per jaar, wat fors hoger ligt dan prognoses in de NMCA uit 2017 (tot 3% per jaar). De knelpunten die hieruit springen zijn de Van Zijstweg en busbaan door Utrecht Science Park.

Voor het nationale knooppunt Utrecht CS geldt dat verschillende modaliteiten samenkomen; trein, tram, bus, fietsers, voetgangers, auto's en taxi's. Verdiepend onderzoek naar dit NMCA knelpunt heeft inzicht gegeven in de zwakke schakels in en rondom Utrecht CS[4]. De verwachting is dat zonder maatregelen deze knelpunten zich in de komende jaren steeds nadrukkelijker manifesteren als gevolg van de groeiende vervoersvraag van, naar en via Utrecht CS.



Ook voor het nationale wegennet zijn er diverse knelpunten opgenomen in de NMCA. Zo ontstaan er bij ongewijzigd beleid (bijvoorbeeld geen OV-investeringen en geen beprijzing maar wel realisatie van ring Utrecht) knelpunten op de ring Utrecht, bijvoorbeeld bij de A12.. De verlieskosten rondom Utrecht in 2040 bedragen tussen 60 en 190 miljoen euro per jaar (NMCA).

---

[1] Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse – hoofdrapport (2017)
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/01/nationale-markt-en-capaciteitsanalyse-2017-nmca

[2] Achtergrondrapportage bus, tram en metro (2017)
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/01/nmca-btm-2017

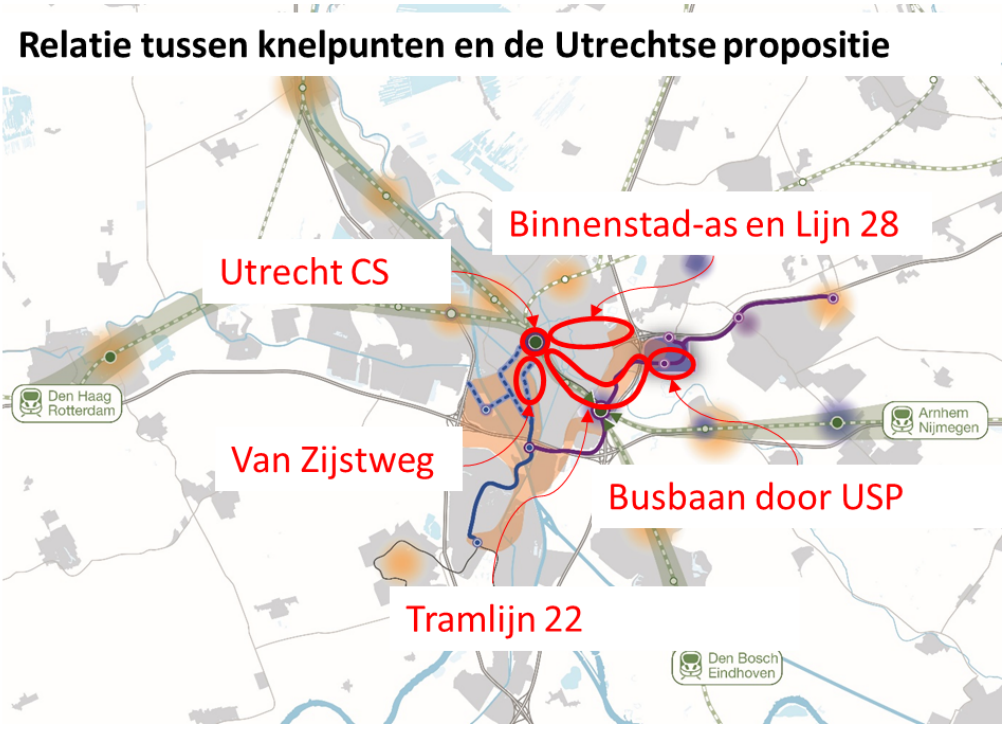
[3] Bus, Tram, Metro-netwerk Toekomstbeeld OV (2019)
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/02/06/bus--tram---metro-netwerk---toekomstbeeld-ov

[4] Analyse Multimodale Knoop Utrecht Centraal, versie C, d.d. 24 mei 2018.

Oplossend vermogen lightrailverbindingen

De Utrechtse propositie biedt een oplossing voor alle hierboven genoemde knelpunten. Dat gaat op verschillende manieren.

1. Met de investeringen in nieuwe traminfrastructuur wordt de capaciteit fors uitgebreid. Het gaat hier concreet om de knelpunten Van Zijstweg en de busbaan door USP.
2. Met het ontwikkelen van alternatieve routes en een nieuw station worden reizigers verleid om anders te reizen. Hierdoor worden knelpunten in de binnenstad en tramlijn 22 aangepakt, maar ook de fietsknelpunten rondom Utrecht CS. Deze knelpunten worden hiermee opgelost.
3. De combinatie van beide maakt een versterking van de modal shift naar duurzame mobiliteitsvormen mogelijk en biedt ruimte voor (noodzakelijke) groei op het nationale wegennet. Samen met maatregelen als parkeerbeleid, parkeren op afstand, werkgeversaanpak en fietsmaatregelen leidt dit tot 14% minder motorvoertuigen in de ochtendspits.



Oplossend vermogen in termen van reistijdeffecten

De reistijdeffecten als gevolg van de propositie zijn tweeledig:

<u>Verbetering van reistijden op regionaal en nationaal niveau:</u>
Verbetering van reistijd omdat de Schaalsprong OV grote groepen reizigers een snellere verbinding biedt. De precieze reistijdwinst is afhankelijk van keuzes in de planuitwerking voor een tracé en inpassing. Ingezoomd op reizigersgroepen en tracés is de reistijdwinst ten opzichten van de huidige situatie indicatief als volgt:

1. Reizigers uit de richting Arnhem / Den Bosch richting USP of Westraven en verder (en omgekeerd) profiteren van een kortere treinverbinding en een snellere reistijd in het regionaal OV. Totale reistijdverbetering van deur-tot-deur is 13-15 minuten richting USP en 6-8 minuten naar Westraven.
2. Reizigers uit de richting Amsterdam en Den Haag die via het knooppunt Utrecht CS richting USP en reizen zijn via Lunetten-Koningsweg enkele minuten sneller dan via Utrecht CS.

3. Reizigers vanuit Nieuwegein naar het centrum van Utrecht profiteren van de Merwedelijn door reistijdwinst van 4 tot 6 minuten.
4. Reizigers van het tracé richting Papendorp profiteren vooral van een betrouwbaardere reistijd en dus geen verslechtering van de reistijd i.v.m. knelpunten van de infrastructuur bij de Van Zijstweg (zie punt voorkomen van achteruitgang).
5. Reizigers vanuit Zeist naar USP profiteren van een versnelling van 3 minuten.

De Waterlinielijn biedt grote groepen reizigers in de regio een nieuwe verbinding die op dit moment nog niet in deze vorm bestaat. De beoogde reistijden geven een indruk van de te behalen reistijdwinst. Van dubbelstation Lunetten richting USP is +/- 7 minuten, richting Westraven +/- 6 minuten. Ter indicatie: de huidige reistijd van Utrecht CS naar USP via de Uithoflijn is +- 17 minuten.

Het aantal reizigers per corridor is als volgt: USP-Zeist 10.000-18.000; USP-Lunetten/Koningsweg 35.000; Westraven-Lunetten/Koningsweg 30.000; Merwedelijn tracé MWKZ 25.000; Merwedelijn tracé Papendorp 20.000, totaal 100.000 (Bron Regionaal TBOV).

Voorkomen van achteruitgang:
Zonder de capaciteitsuitbreiding ontstaan op verschillende OV-verbindingen knelpunten als gevolg van autonome OV groei én door toename OV gebruik door nieuwe bewoners. Met name in de spits leidt dit tot langere wachttijden door volle bussen en trams. Bovendien lopen bussen vertraging op door opstoppingen. Ook ontstaan grotere problemen op knooppunt Utrecht CS. Reizigers kunnen bijvoorbeeld hun fiets niet of verder weg parkeren en er ontstaan opstoppingen bij de (trappen naar) tramperrons. De reeds gesignaleerde knelpunten leiden tot toenemend reistijdverlies en leefbaarheidsproblemen in de stad.

Alternatieve locaties voor woningbouw

De vraag die het CPB opwerpt is of ook alternatieve locaties voor woningbouw in zicht zijn, inclusief kosten voor ontsluiting.

Rijk en regio hebben in “Utrecht Nabij” vastgelegd om de verstedelijkingsopgave bij voorrang een plek te geven op binnenstedelijke locaties (en) nabij OV-knopen. Als deze locaties niet tot stand komen, dan zijn er twee mogelijke alternatieven:

1. Meer gebruik maken van regionale OV-knopen en andere binnenstedelijke locaties. In Uned/MIRT, REP en RSU zijn deze locaties echter al maximaal benut, conform de bovenstaande methodiek. Hier zijn geen significante aantallen woningen te bouwen
2. Buitenstedelijke locaties binnen of buiten de regio Utrecht. Deze locaties vragen echter om extra mobiliteitsmaatregelen, leiden tot meer CO2, geluid en fijnstof. Bovendien zijn deze locaties vaak ook niet mogelijk binnen bestaande regelgeving van Rijk en provincie (Groene Hart, rode contouren) of leiden tot maatschappelijke kosten in de vrom van minder woningaanbod op gewenste locaties en hogere woningprijzen door beperkt aanbod.

In de maatschappelijke Businesscase ‘Wiel met Spaken’ wordt het tweede alternatief wel genoemd in de ‘nulvariant’, maar zijn de bijbehorende kosten nog als PM opgenomen