Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en Spoor / Beleid en Omgeving

Den Haag

Contactpersoon
[redacted]

Datum
20 januari 2021

memo

Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*

Inleiding

Op 14 januari hebben de ministers van Financiën en EZK de Kamer geïnformeerd over de ingediende proposities bij het Nationaal Groeifonds (NGF). Op 18 januari heeft de staf van het NGF sets verzonden met vragen over de ingediende proposities met het verzoek om deze voor 22 januari te beantwoorden. Met oog op de korte deadline en in overleg met de staf van het NGF is op 19 januari een gecomprimeerde set vragen ontvangen.

Onderstaand memo beantwoordt de set vragen zoals ontvangen op 19 januari. Voor de beantwoording van de uitgebreidere set vragen streven wij ernaar om deze uiterlijk 29 januari te beantwoorden. Bij de beantwoording van de vragen van de staf van het NGF is gebruik gemaakt van de antwoorden zoals die eerder gegeven zijn in antwoord op de vragen van het CPB.

Enige opmerkingen vooraf:
- we hebben de (sub)vragen voorzien van nummers en letters; dit vergemakkelijkt nader overleg over vragen en antwoorden;
- de titel van voorstel A VII is "*Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" (vergelijkbaar met de schaalsprongproposities die ingediend zijn door MRA en MRDH);
- de namen van de deelnemers aan het overleg op 9 februari zullen zo snel mogelijk gedeeld worden met de staf NGF.

Beantwoording vragen ontvangen 19 januari 2021

A7 Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht

1. Is het probleem duidelijk?

Het probleem is duidelijk: in de Metropoolregio Utrecht zijn de nationale spoor- en wegennetwerken kwetsbaar en is de woningmarkt oververhit. Deze propositie adresseert de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave, maakt verdere groei van innovatie-hotspot Utrecht Science Park mogelijk en vergroot zo de agglomeratiekracht van de regio – en daarmee de groei van het bruto regionaal product. Dit vertaalt zich (zoals in de propositie vermeld) in vier concrete doelen: a) vermindering van congestie op de ring Utrecht, b) ontlasten van station Utrecht CS, c) ruimte voor groei van science gerelateerde werkgelegenheid op het USP, en d) mogelijk maken van 60.000 woningen en 50.000 arbeidsplaatsen.

a. In hoeverre is het vergroten van de agglomeratiekracht c.q. structureel verhogen van het BBP een doelstelling en waaruit kan dit worden opgemaakt?

Het vergroten van de agglomeratiekracht, en daarmee de groei van het bruto regionaal product, is doelstelling van deze propositie. Dit doel wordt geschraagd door de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave van de Metropoolregio Utrecht te adresseren. Zoals verwoord in de propositie: dichtheid en massa dragen in de productiesfeer (innovatie, economie en werkgelegenheid) bij aan het versterken van het verdienvermogen van de economie. Overheidsbeleid dat zich richt op een cluster van kennisintensieve steden is welvaartsverhogend omdat deze steden dan groter kunnen worden en daarmee de agglomeratievoordelen beter kunnen benutten. Vergroting van stedelijke dichtheid versterkt de kansen op effectieve 'sharing, matching & learning', de drivers achter regionaal-economische groei.

Specifieker: de propositie kapitaliseert de onderbenutting van het economisch potentieel van de Metropoolregio Utrecht. De regio heeft een uitmuntende uitgangspositie met ruim voldoende hoogwaardige economische inputfactoren. Meer economische groei zou gecreëerd kunnen worden als die — letterlijk — beter met elkaar verbonden zouden zijn. Hoogwaardige OV-verbindingen maken intensievere verstedelijking (meer woningbouw) mogelijk en ontsluiten economische kerngebieden beter waardoor agglomeratie-effecten ontstaan. Door reductie van zoekkosten, versterking van het innovatiepotentieel binnen hoogwaardige kennismilieus, en valorisatie met het aantrekken van R&D-intensieve “leaders” zullen meer arbeidsplaatsen gecreëerd worden en ontstaat meer waarde.

Structureel hogere groei van het bruto *regionaal* product werkt door in structurele groei van het bruto *binnenlands* product: de Metropoolregio Utrecht is goed voor ongeveer 10% van het Nederlands bbp. Een verhoging van het brp met 2% is een verhoging van het bbp met 0,2%.

Ook vanuit duurzaamheidsperspectief is de propositie belangrijk: in de door Rijk en regio opgestelde ontwikkelstrategie “Utrecht Nabij” leidt het verstedelijkingsmodel tot grotere positieve effecten op CO2 reductie, leefbaarheid en natuur dan alternatieven. De lightrailverbindingen maken een cruciaal onderdeel uit van deze strategie.

2. <u>In hoeverre zijn verdergaande infrastructurele aanpassingen noodzakelijk?</u>

Een gelijktijdige aanpak van doorstroming nationale netwerken, de grote verstedelijkingsopgave, en het versterken van het economisch cluster, en dit alles op een toekomstbestendige en duurzame wijze, maakt vergaande infrastructurele aanpassingen noodzakelijk.

In de NMCA (2017) is benoemd dat Noordwest Nederland een landsdeel is dat sterk groeit in 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 (Binnenstadscorridor Utrecht Centraal– Zeist; Lijn 28 Utrecht Centraal – De Uithof; Busbaan door De Uithof (Utrecht Science Park); Uithoflijn

(tramlijn 22); en de Van Zijstweg). De werkelijke groei was hier aanmerkelijk hoger (3 tot 9%) dan voorzien in de NMCA (tot 3%).

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. 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 knelpunten op de ring Utrecht, met name op de A12. De verlieskosten rondom Utrecht in 2040 bedragen tussen 60 en 190 miljoen euro per jaar (NMCA).

3. <u>Welke verkeersmodellen zijn gebruikt voor de probleemanalyse en de bepaling van de effectiviteit van het project?</u>
    a. Welke verkeer- en vervoersmodellen zijn gebruikt om de problemen voor het OV, de effectiviteit van het project voor het OV en de baten van het project voor het OV en de weg te voorspellen? Zijn de rapportages beschikbaar? Wat is het oordeel erover van NS en GVU?

Er is gebruik gemaakt van het Verkeermodel Regio Utrecht (VRU). Dit model is uitgebreid gevalideerd op basis van OViN-data en tellingen en afgestemd op het verkeersmodel NRM West-Nederland van Rijkswaterstaat. De rapportages kunnen beschikbaar worden gemaakt.

Net zoals dat het geval is bij andere ingediende infrastructurele proposities, zal bij toekenning van middelen uit het Nationaal Groeifonds deze propositie nog veel diepgravender ontwikkeld worden aan de hand van de bekende systematiek van de MIRT Verkenning. Dat is hoe het systeem werkt: alleen bij zicht op minimaal 75% van de financiering kan een MIRT Verkenning gestart worden. Passend bij de fase van MIRT Verkenning is om vanuit de breedte (via zeef nul, één en twee) te trechteren naar een voorkeursvariant; rapportages worden dan steeds gedetailleerder en alle relevante stakeholders worden uiteraard betrokken.

In het gebiedsgericht ontwikkelprogramma 'U Ned' zijn naast de ministeries van IenW, BZK en EZK, de Provincie Utrecht en de Gemeente Utrecht ook NS, ProRail en Rijkswaterstaat deelnemende partijen. Zij zijn betrokken bij het ontwikkelen van OV-voorstellen voor de Metropoolregio Utrecht, en onderschrijven de doelstelling om Utrecht CS te ontlasten door de ontwikkeling van regionaal HOV, en om de Ring Utrecht te ontlasten, onder andere door een mobilteitstransitie van auto naar OV en fiets te stimuleren. Anders dan in de MRA en MRDH kent de MRU geen eigen stadsvervoersbedrijf (meer; het GVU is in 2007 verkocht). Naast de Gemeente Utrecht zijn de verantwoordelijke OV-autoriteiten voor het tram- en busvervoer (provincie Utrecht) en voor het hoofdrailnet (I&W) direct betrokken bij het opstellen van deze propositie. In deze fase van projectontwikkeling is deze propositie nog niet ter beoordeling aan NS, ProRail en RWS ter beoordeling voorgelegd; wel zijn over onderdelen van de propositie al meermaals contacten (en soms ook gezamenlijke studies) geweest met genoemde organisaties.

4. <u>In hoeverre is sprake van de meest geëigende oplossing?</u>

a. Welke alternatieve oplossingen zijn bestudeerd en waarom zijn deze afgevallen? Hoe verhouden zich de kosten en baten (financieel en maatschappelijk) van dit voorstel tot die van alternatieve oplossingen?

Er is breed onderzoek gedaan naar potentiële oplossingsrichtingen voor de uitbereiding van het OV-netwerk. Alternatieve oplossingsrichtingen die bijvoorbeeld zijn onderzocht zijn het opwaarderen van diverse stations buiten de gemeente Utrecht (Houten, Bunnik en Bilthoven) in combinatie met nieuwe regionale OV-ring en een lightrailnetwerk volledig gericht op Utrecht Centraal.

Deze oplossingsrichtingen zijn onder andere getoetst op het effect op NMCA knelpunten (waaronder Utrecht Centraal), op bereikbaarheid (economisch en sociaal), technische maakbaarheid, exploitatie, reizigersopbrengsten en benodigde investeringen. De effectiviteit van deze oplossingsrichtingen was lager dan de voorgestelde schaalsprong OV. Reizigersstromen op de hoofdverbindingen zijn te groot om te faciliteren door een grotere inzet van busvervoer.

Een lightrailnetwerk volledig gericht op Utrecht Centraal vraagt hogere investeringskosten door de hoge inpassings- en faseringskosten in hoogstedelijk gebied. In dat scenario is namelijk ter hoogte van Utrecht Centraal en de binnenstadsas een ondergrondse tunnel noodzakelijk want de binnenstad kan grote vervoerstromen niet accommoderen; zeker niet in combinatie met de groeiende stroom fietsers. De technische haalbaarheid van een dergelijke tunnel is zeer complex en de planuitwerking kost daardoor meer tijd. Realisatie zou voor jarenlange overlast voor regionale en landelijke OV-reizigers zorgen (verminderende capaciteit Utrecht CS).

Investeren in capaciteitsuitbreiding Ring Utrecht is (deels) voorzien door het recent genomen Tracébesluit A27. In het MIRT onderzoek ‘Utrecht Nabij’ zijn nieuwe snelwegen rond de stad Utrecht (bypass A2; parallelontsluiting A12) of verder weg in de regio (opwaardering N wegen) genoemd als mogelijke toekomstige infra-investeringen. Deze zijn (nog) niet nader uitgewerkt, omdat maatschappelijke (leefbaarheid, duurzaamheid) en financiële kosten hoog zullen zijn ten opzichte van de verwachte baten, en ook omdat deze alternatieven zich slechter verhouden tot de geambieerde intensieve verstedelijking ten opzichte van deze propositie.

b. In hoeverre is sprake van een ontlasting van Utrecht CS en in hoeverre is sprake van juist een toename van reizigers naar Utrecht CS? Welke verklaringen kunnen hiervoor worden gegeven? Wat is het oordeel van NS hierover?

Met de maatregelen is het mogelijk om de groei in de regio mogelijk te maken én de focus van de verwachte reizigersgroei op Utrecht CS te verleggen van in- en uitstapstation naar (internationaal) overstapknooppunt. Het resultaat is een toename van het aantal overstappen binnen het treinsysteem (+50%) en een afname van knelpunten in de directe stationsomgeving door andere routekeuzes van bus- en tram reizigers (–20% in- en overstappers tussen bus en tram; –45% inclusief overstappers bus/tram naar trein) De effecten worden mede bepaald door de verbeteringen in het spoornetwerk vanuit de landelijke visie om de hoofdknopen te versterken.

Net zoals in andere metropoolregio's in Nederland is in de Metropoolregio Utrecht een ontwikkeling gaande van een mono-centrisch mobiliteitssysteem naar een polycentrisch systeem. In het verleden is met de ontwikkeling van Randstadrail ingezet op een stervormig systeem met Utrecht Centraal in het hart. In dat treinsysteem zit nog enige ruimte voor groei, maar de grenzen komen in zicht. Voor aan- en afvoer van reizigers in de stedelijke omgeving rondom Utrecht Centraal zijn de grenzen nu al zichtbaar: er is nauwelijks nog ruimte voor meer bussen, trams en fietsen.

Zie het antwoord bij vraag 3a voor de betrokkenheid van NS.

c. Hoeveel extra OV-gebruik levert het project op en welk deel daarvan is afkomstig van resp. fiets, bestaand OV en auto?

Het OV-aandeel neemt met deze ingrepen provinciebreed toe met 12% in 2040. De lightrailverbindingen bedienen meer dan 100.000 OV reizigers per dag. Welk deel van die toename toe te wijzen is aan veranderd mobiliteitsgedrag (auto, fiets) is voor de lightraillijnen nu niet berekend.

Voor de stad Utrecht als geheel is in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 in beeld gebracht hoe de modal split zich ontwikkelt tussen 2015 en 2040. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen een scenario ongewijzigd beleid (referentie), en een scenario gewijzigd beleid (uitvoering van het Mobiliteitsplan, waaronder de twee lightrail lijnen). Voor alle afzonderlijke stappen is inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn.

De realisatie van de twee lightrailverbindingen uit de propositie maken onderdeel uit van stap 3 'Netwerken op orde', en de onderliggende cijfers bij deze stap laten een toename zien van ruim 30.000 OV verplaatsingen per etmaal. Tegelijk neemt het aantal autobewegingen af met meer dan 40.000. De cijfers hebben betrekking op het gebied binnen de Ring Utrecht.

d. Welke delen van het wegennet met knelpunten worden verlicht als gevolg van het project? Wat is het oordeel van RWS hierover?

De propositie richt zich op vermindering van congestie op de Ring Utrecht (tussen knooppunten Oudenrijn en Rijnsweerd) van 5 tot 14 procent minder motorvoertuigen in de ochtendspits ten opzichte van een autonoom groeiscenario, mede afhankelijk van flankerende beleidsmaatregelen.

De effecten van de lightraillijnen op het wegennet zijn doorgerekend in combinatie met een pakket flankerende maatregelen. Uit de berekeningen blijkt dat – indien alleen de effecten van de netwerkaanpassingen in aanmerking worden genomen – in 2040 een reductie van het autoverkeer in de ochtendspits van 5% op de Ring Utrecht in 2040 optreedt ten opzichte van het referentiemodel. Als ook de maatregelen behorende bij de 4 andere stappen worden uitgevoerd, is een totale reductie van 14% in de spits en 5% op etmaalbasis berekend. Deze percentages hebben betrekking op de Ring Utrecht (met inbegrip van de parallelwegen), niet op het gebied binnen de Ring.

Zie het antwoord bij vraag 3a voor de betrokkenheid van RWS.

e. Waarom is er geen nul-alternatief (met deze aantallen woningen en arbeidsplaatsen plus mobiliteitsmaatregelen) doorgerekend?

Aan de propositie is een business case toegevoegd, met een nul-alternatief, een middenvariant en een doorgroeivariant. Zoals in de propositie vermeld komt de middenvariant uit dit onderzoek grotendeels overeen met de lightrailverbindingen en de daaraan gekoppelde gebiedsontwikkelingen in het voorstel.

Alle varianten rekenen met hetzelfde aantal woningen en arbeidsplaatsen. In het nulalternatief is verondersteld dat een groter deel van deze woningen en arbeidsplaatsen buiten de stedelijke agglomeratie van Utrecht worden gerealiseerd (zoals gebruikelijk op een niet nader gespecificeerde plek). Omdat deze locaties in de business case niet nader zijn gedefinieerd, zijn ook geen aanvullende ingrepen in het mobiliteitssysteem of de openbare ruimte verondersteld. Bijbehorende kosten zijn dan ook als PM opgenomen. Dit sluit aan bij de MKBA-leidraden die voorschrijven een beleidsarm nul-alternatief te hanteren.

5. <u>In hoeverre is sprake van soberheid en doelmatigheid?</u>
   a. Hoeveel extra OV-gebruik (extra OV-reizen) komt tot stand door de nieuwe OV-lijnen, op de lijnen zelf en in totaal? Welke uitgangspunten zijn daarbij gehanteerd? Wat is de kostendekkingsgraad van de nieuwe OV-lijnen? Welke delen zijn (meer) kostendekkend, welke minder? Wat is het oordeel hierover van NS en GVU?

In de propositie is naar huidige inzichten de meest effectieve oplossingsrichting opgenomen op basis van twee vrijliggende lightraillijnen. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 3a zal bij toekenning van middelen uit het Nationaal Groeifonds deze propositie veel diepgravender ontwikkeld worden aan de hand van de bekende systematiek van de MIRT Verkenning. Bij die fase van projectontwikkeling zal deze oplossingsrichting verder uitgewerkt worden in maatregelen (inclusief exploitatie), en ook soberder varianten. Zonder dat deze op dit moment nader uitgewerkt zijn kan daarbij gedacht worden aan uitvoering van (delen van de) Waterlinielijn in de vorm van een vrijliggende busbaan; een deeloplossing voor station Lunetten/Koningsweg (sprinterstation of gecombineerd sprinter/IC per corridor); of uitvoering van de Merwedelijn in de vorm van een vrijliggende en deels ongelijkvloerse busbaan in combinatie met versnellen van het tracé van de huidige SuNijlijn. Overigens zullen ook bij deze uitvoeringen inpassingsvraagstukken belangrijkste kostenposten vormen.

Benadrukt dient te worden dat bij een soberder uitvoering de schaalsprong die beoogd wordt met betere verbindingen en significant meer woningbouw, die via agglomeratie-effecten leiden tot creatie van arbeidsplaatsen en structureel meer economische groei, niet gerealiseerd zal worden. Met andere woorden: hoe minder groot de schaalsprong, hoe minder toekomstbestendig de oplossing, en hoe groter het risico dat op relatief korte termijn toch weer extra investeringen gedaan zullen moeten worden. Dat zou geen efficiënte aanwending van schaarse middelen zijn.

Met de lightraillijnen zijn per deeltracé de volgende reizigersaantallen voorzien:

- Waterlinielijn
  - USP-Zeist 10.000-18.000
  - USP-Lunetten/Koningsweg 35.000
  - Westraven-Lunetten/Koningsweg 30.000
- Merwedelijn
  - Tracé Merwedekanaalzone 25.000
  - Tracé Papendorp 20.000

Vanaf 20.000 reizigers is lightrail een (ruimtelijk)efficiënte vervoervorm. De aantallen die verwachten worden op deze lijnen komen in aanmerking voor lightrail en sluiten aan bij de gangbare kentallen in Nederland. Daarbij wordt de exploitatie geoptimaliseerd door het aantakken van bussen op knooppunten in het netwerk waardoor de meerkosten gecompenseerd worden.

Zie het antwoord bij vraag 3a voor de betrokkenheid van NS (en GVU).

6. In hoeverre is sprake van een duidelijke mijlpalen?

In de propositie zijn drie belangrijke mijlpalen voor de lightraillijnen opgenomen, te weten: 1) start planuitwerking (2021), 2) start bouw (2028) en 3) ingebruikname (2034). Een andere mijlpaal is een besluit over de IC status van station Lunetten-Koningsweg (uitkomst MIRT verkenning "OV en Wonen" eind 2022, in combinatie met de uitwerking van het Toekomstbeeld OV).

Mijlpalen en fasering zijn voorwaardelijk voor de fasering van de gebiedsontwikkelingen zoals die zijn opgenomen "Utrecht Nabij" (het door Rijk en regio vastgestelde ontwikkelperspectief voor de Metropoolregio Utrecht). Daarbij gaat het met name om ontwikkelingen in de A12 zone, rondom station Lunetten/Koningsweg en rondom Utrecht Science Park/Rijnsweerd. Nadere uitwerking van het voorstel leiden tot een andere fasering van deeltrajecten.

7. In hoeverre is sprake van mogelijkheden voor fasering van de realisatie?

Fasering is mogelijk door de lightrailverbindingen in de tijd stapsgewijs aan te leggen, zowel in de tijd als in dimensionering. Mogelijke opties en hun effecten zijn (in willekeurige volgorde):

Merwedelijn

- Merwedelijn later in de tijd. Nieuwe plannen in Utrecht Zuidwest (laatste fase Merwedekanaalzone) en start A12 zone (samen tot 30.000 woningen) worden met deze oplossing op de lange baan geschoven. Ook de mobiliteitstransitie met verschuiving van autogebruik naar OV stagneert in de zuidflank van de regio.
- Bestaande busverbindingen op de Merwedelijn geschikt maken voor toekomstige lightrail, inclusief enkele ongelijkvloerse oplossingen. Dit kost per saldo meer doordat er twee keer gebouwd moet worden. Een stadsdeel wordt 2x langdurig in onderhoud genomen, wat een verkeersinfarct veroorzaakt, de bereikbaarheid met openbaar vervoer onder druk zet, en de leefbaarheid ondermijnt.
- Latere aanleg gedeelte Merwedelijn richting Papendorp. Voorwaarde hiervoor is een tijdelijke eindpunt voor de tram in Kanaleneiland en dat de

businfrastructuur beschikbaar blijft om tussen Kanaleneiland en Utrecht CS bussen te laten rijden.
- De benodigde versnelling in Nieuwegein kan eventueel later in de tijd, maar levert een kleine kostenbesparing op.

Waterlinielijn
- De Waterlinielijn kan eerst worden aangelegd als vrije, vertrambare infrastructuur voor bus, en in een latere fase worden omgebouwd naar lightrail.
- Het doortrekken naar Zeist-Noord kan later in de tijd. Gevolg is dat aantal bussen op NMCA knelpunten binnenstadsas en USP hoog blijft.
- Deeltracés Lunetten/Koningsweg-USP en Lunetten/Koningsweg–Westraven) gefaseerd aanleggen. Deze optie is weinig realistisch. Het aantal reizigers van de lightrailverbinding loopt sterk terug. Daarnaast is hiervoor infrastructuur nodig om trams te laten keren.

Station Lunetten/Koningsweg
- Latere aanleg station Lunetten Koningsweg. Hierdoor neemt het aantal OV reizigers op de Waterlinielijn af met 25.000 reizigers. Door de fors lagere reizigersaantallen is het te mogelijk om de Waterlinielijn eerst als busbaan aan te leggen tot het station gerealiseerd is. Dit leidt echter wel tot minder ontlasting van Utrecht Centraal.
- Station Lunetten-Koningsweg als sprinterstation, later als IC station. Benodigde spoorinfrastructuur is vergelijkbaar, dit betekent inefficiënte investering. Fasering in dienstregeling (eerst sprinter, dan IC) kan wel.

Fasering van de realisatie zal er toe bijdragen dat de bestaande grote druk op de woningmarkt in de regio niet zal verminderen, hetgeen de druk zal verhogen om ontwikkeling van andere (meer perifere) gebieden versneld uit te voeren. Het effect daarvan zou dubbel negatief voor de regio (en voor Nederland) uitpakken: de beoogde agglomeratie-effecten zullen in veel mindere mate gerealiseerd worden en voorspelde mobiliteitsknelpunten op nationale weg- en treinsystemen in de regio Utrecht zullen zich versneld en in zwaardere vorm manifesteren.

8. <u>In hoeverre zijn (cruciale) stakeholders betrokken? Welke risico's zijn op dit vlak aanwezig?</u>
   a. Nieuw IC-station Lunetten-Koningsweg: is sprake van voldoende nieuwe instappers op zowel dit station als in totaal en is het nieuwe station inpasbaar in de dienstregeling? Wat is het (tussen)oordeel van NS hierover?
   b. Nieuw IC-station Lunetten-Koningsweg: zijn aanvullende infrastructurele ingrepen noodzakelijk in het hoofdspoor? Wat is het (tussen)oordeel van ProRail hierover?

Er zijn nog geen bindende afspraken gemaakt over de IC-status van Lunetten-Koningsweg; de IC-status is onzeker. In samenwerking met ProRail en NS vinden nadere analyses plaats. Rijk en Regio verwachten nadere uitspraken over de haalbaarheid te doen na vaststelling van de zgn. Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV (in 2021) en gericht onderzoek naar de IC-status in het kader van de lopende MIRT-verkenning (uitkomst in 2022).

In combinatie met aanleg van de Waterlinielijn komt het berekend aantal in- en uitstappers op station Lunetten-Koningsweg overeen met andere grotere IC

stations en zou het station kunnen horen bij de 10 drukste stations. Zonder deze nieuwe, hoogwaardige OV-verbinding naar USP en naar de A12-zone heeft het station onvoldoende potentie om een IC-bediening te verantwoorden.

Voor een IC-station zijn aanvullende investeringen nodig op de corridor Amsterdam-Utrecht-Arnhem (de Koningsweg-kant van het station): dit zou deels viersporig moeten worden uitgevoerd. De verwachting is dat een IC-stop zowel logistiek als qua vervoerwaarde haalbaar is als de infrastructuur is aangepast. Voor de corridor Amsterdam-Utrecht-Den Bosch (de Lunetten-kant van het station) is de investering om het station geschikt te maken om IC-treinen te laten halteren relatief klein (viersporigheid is aanwezig), maar is de logistieke inpasbaarheid van een extra IC-stop complex en daarmee is de haalbaarheid nog onzeker.

Zie het antwoord bij vraag 3a voor de betrokkenheid van NS en ProRail.

- x – x – x -