Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Aan
Leden subcommissie infrastructuur NGF
Staf NGF

Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en Spoor / Beleid en Omgeving

Den Haag

Contactpersoon
[redacted]

Datum
15 februari 2021

memo

Aanvullende informatie inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*

Inleiding
Op 9 februari spraken de commissieleden Smits, van Geest en Tammenoms-Bakker met vertegenwoordigers van de propositie A7: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*. Volgend op dat gesprek zijn vragen ontvangen die onderstaand worden beantwoord.

Bestuurders van Provincie Utrecht en Gemeente Utrecht zijn tevens gaarne bereid om met de leden van de subcommissie in gesprek te gaan over de eigen bijdrage van de regio aan de propositie en over de faseringsvraag.

Vragen & antwoorden over A7. SCHAALSPRONG OV UTRECHT

1. Wat zijn de verwachte structurele effecten van COVID-19 op de vervoersvraag en de noodzaak tot een schaalsprong?

Zie separaat memo van het Kennisinstituut voor Mobiliteit voor de drie schaalsprong-proposities (MRA, MRDH en MRU) over de structurele effecten van COVID-19 op de vervoersvraag en de noodzaak tot een schaalsprong.

Specifiek voor de Metropoolregio Utrecht geldt dat de woningbouw- en arbeidsplaatsontwikkeling dusdanig groot is dat bestaande OV- en wegennetwerken de mobiliteitsgroei (ook in een post-Covid tijd) niet kunnen accommoderen. Een OV-schaalsprong is randvoorwaardelijk voor de intensieve verstedelijking van de ontwikkellocaties die noodzakelijk is in deze regio.

2. Welke bijdrage streeft u na vanuit de regio? Aan welke partijen wordt gedacht? Welke mate van concreetheid heeft het overleg gehad?

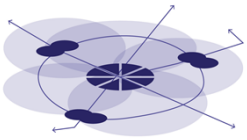
Tot 2035 moeten in Nederland één miljoen woningen gebouwd worden, waarvan een aanzienlijk deel in de metropoolregio's MRA, MRDH en MRU. Ook een groot deel van de toename van arbeidsplaatsen zal zich in deze regio's concentreren. Randvoorwaardelijk voor het realiseren van zulke omvangrijke woningbouw- en arbeidsplaatsontwikkeling is ontsluiting op basis van hoogwaardig openbaar vervoer; dergelijke intensieve verstedelijking kan niet ontsloten worden met enkel het wegennet. Een OV-schaalsprong is daarom nodig; en daarmee forse investeringen. De ordegrootte van de investeringen in MRA, MRDH en MRU is dusdanig dat dit de financiële draagkracht van decentrale overheden overstijgt.

Voor de investeringsopgave in de MRU zou gedacht kunnen worden aan een bijdrage door de regio van omstreeks 20%. Deze zou gedragen moeten worden door Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht en overige baathebbende partijen. Ook zal (verder) door Rijk en regio onderzocht moeten worden of alternatieve bekostiging van deze bijdrage mogelijk is, bv. door bijdragen van baathebbende private partijen, parkeerinkomsten of betalen naar gebruik.

3. Wie neemt de kosten voor materieel (incl. beheer- en onderhoud) voor zijn rekening en zijn er al concrete afspraken gemaakt over de bedragen die daarmee zijn gemoeid?

De afdeling Openbaar Vervoer van de Provincie Utrecht beheert en ontwikkelt namens de provincie het totale tramsysteem: van remise tot rails en van trams tot en met de ICT en stroomvoorziening. De materieelkosten (incl. beheer en onderhoud) zijn voor de Provincie Utrecht. Deze financiële inzet komt bovenop de in vraag 2 benoemde regionale medebekostiging van deze investering. Een eerste raming van aanschaf materieel is ca 150 mln euro. Gelet op de fase van ontwikkeling van het project zijn er nog geen concrete afspraken gemaakt.

4. Welk onderdeel van de schaalsprong heeft prioriteit en waarom? Wij zouden graag de in het gesprek genoemde studies ontvangen wanneer deze beschikbaar zijn.



Het station Utrecht Centraal en met name de OV terminal hebben een enorme verbouwing ondergaan (> EUR 750mln). Bij toenemende woningbouw en arbeidsplaatsen zal de druk op station en terminal verder toenemen, terwijl de Utrechtse binnenstad verdere uitbreiding van mobiliteit niet kan dragen. Het is daarom noodzakelijk om het metropolitane interactiemilieu van de binnenstad uit te breiden en de monocentrische stad te ontwikkelen naar een polycentrische metropoolregio. Goede onderlinge verbindingen zijn essentieel voor een samenhangend netwerk tussen knopen en concentraties van functies. Alleen zo kan de Metropoolregio Utrecht a) de woningbouw en arbeidsplaatsen realiseren die benodigd zijn, b) het innovatiepotentieel op het Utrecht Science Park de ruimte geven om te groeien, en c) de vervoersdruk op Utrecht Centraal en de Ring Utrecht verminderen. Ook in andere grote steden is een vergelijkbare ontwikkeling naar een polycentrische metropoolregio zichtbaar. De Merwede- en Waterlinielijn zijn logische stappen in deze ontwikkeling, en met deze ingrepen worden investeringen vermeden in opnieuw moeten aanpassen van station Utrecht Centraal en de OV-terminal.

De Merwedelijn maakt in de Merwedekanaalzone woningbouwontwikkeling mogelijk die een factor drie à vier hoger ligt dan als daar geen hoogwaardig OV zou zijn (12.000 versus 31.000 à 44.000 woningen). Hoe minder groot de schaalsprong, hoe minder toekomstbestendig de oplossing: de druk op de woningmarkt vermindert niet. Het laagwaardiger ontwikkelen van dit gebied zal doorwerken in duurdere oplossingen later in de tijd (als de nu gedane kleinere investering alsnog moet worden aangevuld).

De Waterlinielijn draagt significant bij aan de ontlasting van NMCA-knelpunt Utrecht Centraal, en samen met de Merwedelijn aan vermindering van de vervoersdruk op de Ring Utrecht – nu al één van de minst robuuste onderdelen van het hoofdwegennet, en zeer belangrijk voor vervoerend en ondernemend

Nederland (de draaischijf). Uit de NMCA2017: de groei van aantal verplaatsingen is het grootst in Noord-, Zuid-Holland en Utrecht; en de voertuigverliesuren zijn het hoogst in deze drie provincies. De grootste robuustheid-knelpunten (incidenten met zwaarste netwerkontwrichtingen) zijn met name de netwerken rond Amsterdam en Utrecht; door lage robuustheid van het netwerk ook buiten de spits veel congestie door incidenten.

Momenteel werken Provincie Utrecht en Gemeente Utrecht aan een nadere uitwerking van de Merwedelijn en de Waterlinielijn, waarin ook de faseringsvraag aan de orde komt. Deze resultaten zijn binnen enkele maanden beschikbaar.

Aanvullend op bovenstaande antwoorden willen we over de volgende onderwerpen aanvullende informatie geven.

5. Wat doen IenW en regiopartijen al in de Metropoolregio Utrecht?

MIRT Onderzoek
Rijk en regio hebben eind 2020 het MIRT Onderzoek 'Utrecht Nabij' vastgesteld. Dit is het ontwikkelperspectief voor de Metropoolregio Utrecht tot 2040 met een doorkijk naar 2050 op de gebieden van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Mede omdat er op dit moment nog onvoldoende zicht op financiering is kunnen er in vervolg op dit MIRT Onderzoek geen nieuwe MIRT Verkenningen gestart worden.

Verdiepende gebiedsonderzoeken
Drie verdiepende gebiedsonderzoeken zijn in vervolg op het MIRT Onderzoek gestart in 2021 (aan de oost-, zuid- en westflank van Utrecht). Deze onderzoeken brengen gedetailleerder in beeld de varianten voor a) ruimtelijke ontwikkelrichting, b) mobiliteitsmaatregelen en c) fasering van/in de drie gebieden, en waarderen de drie gebieden naar ruimtelijke kwaliteit, mobiliteitseffecten en kosten/baten (de meetlat).

Mobiliteitsstrategie
Eveneens voortbouwend op het MIRT Onderzoek wordt door Rijk en regio een mobiliteitsstrategie opgesteld waaruit een multimodaal voorkeursnetwerk voor de regio komt, passend bij de verstedelijking tot 2040 en de mobiliteitsgroei.

Bij voldoende zicht op financiering is het voor de hand liggend dat volgend op de verdiepende gebiedsonderzoeken en de mobiliteitsstrategie een (of meer) MIRT Verkenning(en) gestart worden.

MIRT Verkenning 'OV en Wonen'
In de zomer van 2020 is de Startbeslissing genomen van de MIRT Verkenning 'OV en Wonen'. De opgaven zijn (1) het beter bereikbaar maken van USP, (2) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal, (3) de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties en (4) de bouw van extra woningen. Met de Verkenning beogen Rijk en regio een stap te zetten in de realisatie van een OV-ring Utrecht. Mogelijke oplossingsrichtingen zijn een versterkt station Lunetten-Koningsweg, een oost-west HOV-verbinding, en een (HOV-)ontsluiting en gebiedsontwikkeling van Nieuwegein en Utrecht Zuid-West. Het resultaat van de verkenning is een pakket van maatregelen die de groei van woon- en werklocaties in en om Utrecht tot 2030 mogelijk maken, in diezelfde periode de

bereikbaarheid van het USP verbeteren en daarbij Utrecht Centraal zoveel mogelijk ontlasten. De gewenste realisatietermijn van de maatregelen is dan ook voor 2030.

Het Rijk, Provincie Utrecht, de bestuurlijke regiovertegenwoordiging U10 en gemeente Utrecht hebben € 380 miljoen gereserveerd voor de MIRT Verkenning. Hiermee is voldoende zicht op financiering om tot een kansrijk oplossingenpakket van circa € 500 miljoen te komen. De verdeling is IenW € 150 miljoen, BZK € 60 miljoen en de regio reserveert € 170 miljoen.

'No regret'-pakket
Rijk en regio hebben besloten dat een pakket kleinere maatregelen als 'no regret' uitgevoerd kunnen worden. Dit betreffen fietsmaatregelen en –routes, overstappunten F&R en P&R, en OV-verbindingen, die rond 2025 bijdragen aan een betere bereikbaarheid van het Utrecht Science Park (USP), aan ontlasting van Utrecht Centraal en aan het realiseren van woon- en werklocaties zoals de Merwedekanaalzone. Rijk en regio hebben voor realisatie van deze maatregelen EUR 45mln ter beschikking gesteld (gelijkelijk verdeeld over Rijk, Provincie en Gemeente).

Korte Termijn Aanpak
Voor het bijdragen aan een goede bereikbaarheid en aan een gezonde leef- en werkomgeving van de Utrechtse regio tot 2025 dragen Rijk en regio EUR 15mln bij aan programma's, projecten en activiteiten gericht op het stimuleren van niet en anders reizen in de regio Utrecht. Dit betreft o.m. Covid gebiedsaanpakken; werkgeversbenadering; onderwijsaanpak; doelgroepenaanpak; Maas ('*Mobility as a service*' & deelmobiliteit / Hubs; en proeftuinen.

Aanpak 2030
Rijk en regio werken samen aan een pakket stimulerings- en ontmoedigingsmaatregelen op het gebied van mobiliteit dat bijdraagt aan de bereikbaarheid van de regio in de periode tot 2030, de mobiliteitstransitie verder op gang helpt én de beoogde verstedelijking mogelijk maakt. Hierin zijn geen investeringen in infrastructuur.

Knooppuntenprogramma
Rijk en regio werken samen om aan kansen en voorwaarden om tot 2030 op bestaande regioknopen en corridors verstedelijking te kunnen realiseren. Dit betreft de integrale beoogde woonopgave, arbeidsplaatsen en toegang tot groen en landschappen in samenhang met mobiliteit. Hierin zijn geen (grote) investeringen in infrastructuur.

6. Wat is de additionaliteit van de propositie bezien vanuit nationaal perspectief?

Bezien vanuit nationaal perspectief is de kracht van deze propositie het effect op (ontlasting van) nationale mobiliteitssystemen, op de nationale woningmarkt en het netwerk van toplocaties voor kennis en innovatie. De schaalsprong in het mobiliteitssysteem van de Metropoolregio Utrecht betekent voor het nationaal perspectief een significante ontlasting van NMCA-knelpunten Utrecht Centraal en de Ring Utrecht (zie ook onder punt 4). Voor de oververhitte woningmarkt in de grootstedelijke Utrechtse regio betekent deze schaalsprong dat meer woningen

gerealiseerd kunnen worden dan onder regulier beleid; mede daarom is ook het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties één van de indienende partijen. En de schaalsprong biedt ruimte voor één van de pijlers van het nationale innovatiesysteem, het Utrecht Science Park.

- o -