Schaalsprong OV en Verstedelijking Metropoolregio Utrecht

Gezonde en duurzame groei vanuit het hart van Nederland

Position paper ter ondersteuning van het investeringsvoorstel "Schaalsprong OV en Verstedelijking Metropoolregio Utrecht", ingediend voor het Nationaal Groeifonds

8 april 2021

Gemeente Utrecht | provincie :: Utrecht | UTRECHT10 | UTRECHT SCIENCE PARK

Gezonde en duurzame groei vanuit het hart van Nederland

Schaalsprong OV en Verstedelijking Metropoolregio Utrecht
Gezonde en duurzame groei vanuit het hart van Nederland

We staan voor grote uitdagingen om ons land ook in de toekomst aantrekkelijk te houden om in te wonen, te werken en te ondernemen. Op tal van fronten lopen we tegen de grenzen van onze groei aan. Er is een tekort op zowel de woningmarkt als op de markt voor werklocaties. Er zijn – los van corona – toenemende files, vertragingen en overvolle stations. En onze brede welvaart staat onder druk. Als de netwerken in en rondom onze steden dichtslibben en de bereikbaarheid van Nederland afneemt, heeft dat negatieve gevolgen. De kosten lopen op en het vestigingsklimaat verslechtert. Terecht wordt daarom naast investeringen in toekomstbestendige sectoren en een inclusieve arbeidsmarkt, ingezet op een aantrekkelijker vestigingsklimaat. Investeringen in bereikbaarheid en daarmee in een schaalsprong in de (OV-)infrastructuur zijn hierin essentieel.

Cruciale rol MRU in groei duurzaam verdienvermogen

De Metropoolregio Utrecht (MRU) heeft een cruciale rol in het herstel en de groei van het duurzaam verdienvermogen van ons land:

- Eén van de meest concurrerende regio's van Europa met een economie die wat betreft competitiviteit in de top drie staat, door een combinatie van een excellent leefmilieu, een hoog opleidingsniveau, haar centrale ligging, en een publieke R&D sector die tot de wereldtop behoort.
- De snelst groeiende regio van ons land met een grote verstedelijkingsopgave: tot 2040 is er vraag naar 125.000 woningen en 80.000 arbeidsplaatsen. De stad Utrecht verdubbelt in 40 jaar in omvang.
- De kennisleverancier van Nederland, met name op het gebied van Life Sciences & Health en duurzame, klimaatbestendige en gezonde leefomgeving. Met Utrecht Science Park als grootste en snelst groeiende campus van het land.
- De 'draaischijf van Nederland' op de weg en het spoor, met het drukste station van Nederland met zo'n 60 miljoen reizigers per jaar en de Ring Utrecht als meest kwetsbare snelweg in het land. De regio is een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk.

Nergens in Nederland zijn de nationale en regionale netwerken zo vervlochten als in de regio Utrecht. De uitdaging is letterlijk en figuurlijk de draaischijf van de Nederlandse economie draaiende houden op een plek die hard groeit. De sleutel daartoe ligt in het anders organiseren van de regionale bereikbaarheid.

Onze propositie

Vanuit het hart van Nederland willen wij:

A. De **woningnood** op de meest gewilde plek van Nederland op een gezonde manier **aanpakken** door de verstedelijkingsopgave (woningen en arbeidsplaatsen) te accommoderen op plekken met een goede OV-bereikbaarheid.

B. **Nederland bereikbaar houden** en de 'draaischijf van Nederland' laten draaien door het regionale verkeer (weg én spoor) minder via de nationale netwerken af te wikkelen.

C. Bijdragen aan **duurzaam economische herstel** door de agglomeratie-kracht te vergroten en de interne en externe bereikbaarheid van de (economische) toplocaties en met name Utrecht Science Park te verbeteren.

Om dit te bereiken, zetten de MRU en al haar partners in op een duurzame verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie, gericht op een **duurzaam en gezond leefmilieu**, stedelijke verdichting en een mobiliteitstransitie. Dit een strategie gericht op spreiding over knooppunten in en rond de stad (van monocentrisch, naar polycentrisch) en gekoppeld aan zware HOV-assen.

Als eerste fundamentele stap in deze strategie richt de Utrechtse propositie voor het groeifonds zich op het realiseren van twee lightrailverbindingen en een nieuw treinstation.

- De **Merwedelijn** vormt een snelle, hoogwaardige OV-verbinding die de grote verstedelijkingslocaties langs het Merwedekanaal verbindt met Utrecht CS en omgeving en samen met de Waterlinielijn zorgt voor ontsluiting van de geplande verstedelijking in de A12-zone.
- De **Waterlinielijn** is de belangrijkste maatregel om knelpunten te verminderen. De lijn ontlast Utrecht Centraal, verbetert de bereikbaarheid van Utrecht Science Park en maakt verdere groei van de campus mogelijk. De lijn ontsluit bovendien de A12-zone, een belangrijke woningbouwlocatie voor de regio Utrecht na 2030 en de verstedelijkingslocatie Lunetten-Koningsweg.
- Een versterkt **station Lunetten-Koningsweg** creëert een kansrijke overstapknoop in het nationale en regionale OV-netwerk. Daarbij ontstaat een nieuw verdeelpunt in het zuidoosten van Utrecht waarbij een overstap mogelijk is tussen trein, tram en busnetwerk. Utrecht Science Park krijgt een meer directe verbinding met de rest van het land en treinreizigers worden minder afhankelijk van Utrecht CS.

Nationale en regionale voordelen

De Merwedelijn en Waterlinielijn zorgen in combinatie met station Lunetten-Koningsweg aantoonbaar voor:

- een vergroting van het verdienvermogen van Nederland. De regionale economie groeit door het voorstel met 1,9 procent. Hiermee draagt de regio jaarlijks voor 0,2 procent (1,6 mld) bij aan de nationale groei.
- nieuwe woningen en arbeidsplaatsen. De lightraillijnen maken 45.000 tot 73.000 woningen en 27.500 tot 49.500 arbeidsplaatsen mogelijk.
- een betere bereikbaarheid van economische toplocaties en daarmee vergroting van de agglomeratiekracht. Op Utrecht Science Park kunnen tot voorbij 4.000 R&D georiënteerde banen extra worden gecreëerd.
- een alternatief voor de auto en ontlasting van Utrecht Centraal. Het autoverkeer op de Ring Utrecht neemt in combinatie met maatregelen als fiets, parkeerbeleid en spitsmijden tot 14% af in de ochtendspits en door 20% minder regionale reizigers op Utrecht Centraal ontstaat er ruimte voor groei van het aantal (inter)nationale treinreizigers (tot 50%).

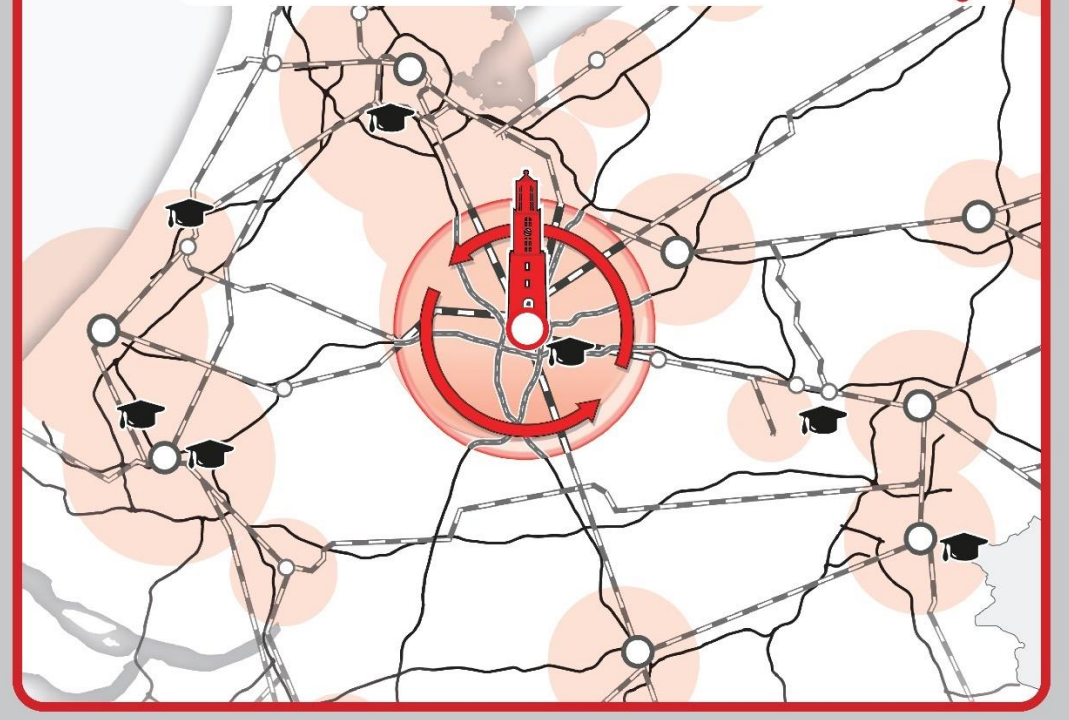
De propositie levert een bijdrage aan een **gezond en duurzaam leefmilieu**. Vermindering van CO_2 uitstoot door een sterke toename van minder vervuilende verplaatsingen (lopen, fiets, OV), en door een duurzame vorm van verstedelijking (lager energiegebruik, kortere verplaatsingen). Het maakt de mobiliteitstransitie mogelijk naar een stedelijke regio waarin lopen, fietsen én OV centraal staan. Waarin met name in de stad minder ruimte is voor de auto en meer ruimte voor groen, recreatie en cultuur. Bovendien draagt meer aandacht voor de actieve mobiliteitsvormen (lopen, fiets) bij aan de gezondheid en vitaliteit van mensen. Naast een investering in lightrail vraagt gezonde verstedelijking om voldoende ruimte voor en investeringen in groen, sport, maatschappelijke voorzieningen en energieopwekking. Deze aanpak, de "Utrechtse barcode", is mede bepalend voor de mate van verstedelijking die we uiteindelijk met elkaar weten te realiseren.

Het voorstel draagt verder bij aan **versterking** van de centrale as in het **kennisecosysteem** van ons land. Met name die tussen het Utrecht Science Park en de campus van Wageningen University & Research. Maar ook met andere economische toplocaties zoals Brainport Eindhoven en de Metropoolregio's Amsterdam en Rotterdam Den Haag. Zo worden kennisclusters op het gebied van gezondheid, milieu, voeding en technologie nauw met elkaar verbonden en kunnen we onze leidende positie in de wereld op dit gebied verder uitbouwen.

Met dit alles dragen we bij aan de **brede welvaart** van mensen. Brede welvaart kijkt naar de materiële welvaart en het immateriële welzijn van mensen. Gezondheid, sociale verbanden, een veilige en aangename woon- en leefomgeving zijn daarin sleutelfactoren. Maar ook het hebben van werk naar vermogen en een betaalbare woning. Wij willen dat investeringen op het hoogste schaalniveau bijdragen aan het welbevinden van de individuele burger, jong en oud, werkend en niet werkend, praktisch en theoretisch opgeleid. Pas dan draagt welvaartsverhoging op het macro-niveau ook bij aan de welvaart op straat.

Investeren in **UTRECHTS** OV voor een gezonde groei van NEDERLAND

Met 2 lightrail verbindingen en een nieuw station...



...draagt Utrecht volop bij aan

Aanpak woningnood
73.000 woningen op meest gewilde plek van Nederland

Nederland bereikbaar houden
50% meer reizigers Utrecht CS, minder files ring Utrecht

Duurzaam economisch herstel
50.000 arbeidsplaatsen en groei Utrecht Science Park

Gezond Stedelijk Leven
Aantrekkelijke leefomgeving, gezonde en vitale mensen

Gemeente Utrecht · PROVINCIE UTRECHT · UTRECHT10 · UTRECHT SCIENCE PARK

Inhoudsopgave

SAMENVATTING 3

1. DUURZAAM VERDIENVERMOGEN VANUIT HET HART VAN NEDERLAND 7
1.1 Drivers van duurzaam verdienvermogen 8
1.2 Cruciale rol Metropoolregio Utrecht 9
1.3 Toekomstbestendige groeistrategie MRU 10
1.4 Merwedelijn, Waterlinielijn en Lunetten/Koningsweg: een betekenisvolle stap 11

2. GEZONDE GROEI METROPOOLREGIO UTRECHT 13
2.1 Accommoderen verstedelijkingsopgave 14
2.2 Draaischijf van Nederland laten draaien 16
2.3 Vergroten agglomeratiekracht 20

3. INTEGRALE VERSTEDELIJKINGS- EN MOBILITEITSSTRATEGIE 25
3.1 Duurzaam en gezond leefmilieu 26
3.2 Stedelijk verdichten zorgt voor meer nabijheid 27
3.3 Mobiliteitstransitie 28

4. UTRECHTS WIEL MET SPAKEN 30
4.1 Dragend concept ruimtelijke ontwikkeling 31
4.2 Beoogde effecten Wiel met Spaken 32
4.3 Wiel met Spaken gedragen door alle partijen 32

5. START SCHAALSPRONG OV 34
5.1 Lightrailnetwerk zuidelijk deel MRU 35
5.2 Merwedelijn 36
5.3 Waterlinielijn 36
5.4 Lunetten-Koningsweg 37
5.5 Lightrail maakt andere interventies mogelijk 38
5.6 Ruim voldoende vervoerpotentie voor lightrail 38

6. EFFECTEN LIGHTRAILPROPOSITIE 40
6.1 Versterken agglomeratiekracht MRU en positie USP 41
6.2 Ruggengraat gezonde verstedelijking MRU 45
6.3 Draaischijf blijft draaien 47
6.4 Samenhangend effect Schaalsprong 48
6.5 Bijdrage brede welvaart 49

7. BATEN WEGEN OP TEGEN KOSTEN 51
7.1 Wat kost het? 52
7.2 Wat levert het op? 52

8. SAMENWERKING BINNEN DE MRU 56

Cruciale rol Metropoolregio Utrecht

1. Duurzaam verdienvermogen vanuit het hart van Nederland

Duurzaam verdienvermogen vanuit het hart van Nederland

Cruciale rol Metropoolregio Utrecht

Nederland is een zeer welvarend land. Toch staan we voor grote uitdagingen om ons land ook in de toekomst aantrekkelijk te houden om in te wonen, te werken en te ondernemen. En hierbij tegelijkertijd invulling te geven aan transities op gebied van energie, gezondheid en digitalisering. Terecht wordt daarom ingezet op investeringen in toekomstbestendige sectoren en missies, in een inclusieve arbeidsmarkt waarin vraag en aanbod beter op elkaar aansluiten en in een aantrekkelijker vestigingsklimaat. Investeringen in de bereikbaarheid zijn hierbij essentieel. Zo versterken we samen ons verdienvermogen zodat de economie een groeisprong kan maken.

1.1 Drivers van duurzaam verdienvermogen

Eind 2019 verscheen de '**Groeibrief**' van het Kabinet (*zie kader pagina 11*) met bovenstaande strekking. De Groeibrief benoemt de volgende fundamentele 'drivers' van het verdienvermogen van Nederland.

- **Talent** ontwikkelen en dóórontwikkelen: verbetering van het funderend onderwijs, verbetering van het systeem voor leven lang ontwikkelen;
- Vergroten van de **arbeidsparticipatie**;
- Versterken van **onderzoeks**- en **innovatie**-ecosystemen: verbeteren van de samenwerking tussen onderwijs, fundamenteel en toegepast onderzoek, innovatieactiviteiten van bedrijven, en vermarkting van innovatie door grote bedrijven, MKB en startups;
- Verbeteren van de **bereikbaarheid**: naast investeringen in schaalsprongen van (OV-)infrastructuur wordt deze ambitie gecombineerd met het klimaatbestendig en klimaatadaptief maken van netwerken, betere benutting van infrastructuur met nieuwe technologieën;
- Benutten van de grote **transities**: CO_2-reductie, energietransitie, circulaire economie voor het uitlokken van innovaties, onder meer voor digitale technologieën.

Bereikbaarheid is een bepalende factor voor samenwerking tussen alle partijen. En omdat die bereikbaarheid, met name in stedelijk gebied, onder druk staat, is het aangemerkt als één van de thema's uit de Groeibrief. Terecht stelt de Groeibrief dat steden een steeds belangrijkere rol innemen als de vestigingsplaats van economische activiteiten. Een groot deel van de economische en bevolkingsgroei zal zich daar concentreren. Het bieden van een hoge kwaliteit van leven in onze steden is cruciaal in het behouden en versterken van onze concurrentiepositie.

De Groeibrief nodigt uit te investeren in onderzoeks- en innovatie ecosystemen en transities op die plekken in het land die het verdienvermogen van Nederland versterken. Specifiek wordt gesteld dat investeringen in een schaalsprong voor de (OV-) infrastructuur cruciaal zijn om de groeiende stedelijke gebieden in Nederland bereikbaar en aantrekkelijk te houden.

De **coronacrisis** vergroot de urgentie en de noodzaak om slim te investeren en te anticiperen, met name in hoogstedelijk gebied. De verwachting (van onder meer het CPB en PBL[1]) is dat corona een tijdelijke dip betekent in de economische ontwikkeling en mobiliteit. Dit laat onverlet dat OV de drager van duurzame ruimtelijke ontwikkeling is geworden en dat de kwaliteit van de leefomgeving steeds belangrijker is voor het welzijn van mensen. In het pré-

[1] Kansrijk Mobiliteitsbeleid, juni 2020

coronatijdperk waren we eigenlijk al te laat met veel (OV-)investeringen. Als we nu slim investeren, zijn we dus straks iets minder te laat.

1.2 Cruciale rol Metropoolregio Utrecht

De Metropoolregio Utrecht (MRU) speelt een cruciale rol in het herstel en de groei van het verdienvermogen van ons land. Een groeiende, centraal gelegen metropoolregio, waar mensen graag willen wonen, werken, studeren en recreëren. Metropoolregio Utrecht:

- Eén van de **meest concurrerende** regio's van Europe met een economie die wat betreft competitiviteit in de **top drie**[2] staat dankzij haar excellente wetenschappelijke positie, hoog niveau van publieke R&D uitgaven en een extreem hoogopgeleide beroepsbevolking.
- De snelst groeiende regio van ons land met een **grote verstedelijkingsopgave**: tot 2040 is er vraag naar 125.000 woningen en 80.000 arbeidsplaatsen[3]. De stad Utrecht verdubbelt in 40 jaar in omvang.
- De **kennisleverancier van Nederland**, met name op het gebied van *Life Sciences & Health* en *duurzame, klimaatbestendige en gezonde leefomgeving*. Met **Utrecht Science Park** (USP) als grootste en snelst groeiende campus van het land. waar bedrijven als Genmab, het grootste biotech bedrijf van Europa, hun oorsprong vinden en groot geworden zijn.
- Een veelzijdige regio met een **excellent leefmilieu**. De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland[4].
- De '**draaischijf van Nederland**' op de weg en het spoor, met het drukste station van Nederland met op dit moment een groeiend aantal reizigers van zo'n 60 miljoen per jaar en de Ring Utrecht als meest kwetsbare snelweg in het land. De regio is een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk.

Elk van deze kwaliteiten kent ook uitdagingen om die cruciale rol te blijven vervullen. De draaischijf hapert, het centrum van Utrecht raakt overbelast, de woningmarkt is oververhit, en een belangrijk economisch potentieel aan kennis kan beter worden benut.

De MRU staat voor de formidabele uitdaging om groei op een gezonde manier vorm te geven met versterking van de leefomgeving, haar goede uitgangspositie om te zetten in gezonde en duurzame economische groei, En dat in het middelpunt van ons nationaal weg- en spoorwegnetwerk.

[2] European Commission (2019): Regional European Competitiveness Index.
[3] Utrecht Nabij, Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050, U Ned, november 2020.

[4] Zie ook de monitor *Kwaliteit van leven in de regio* van het Planbureau voor de Leefomgeving. Hieruit blijkt dat de regio op vrijwel alle indicatoren gemiddeld of beter scoort dan het gemiddelde van alle regio's in Nederland.

1.3 Toekomstbestendige groeistrategie MRU

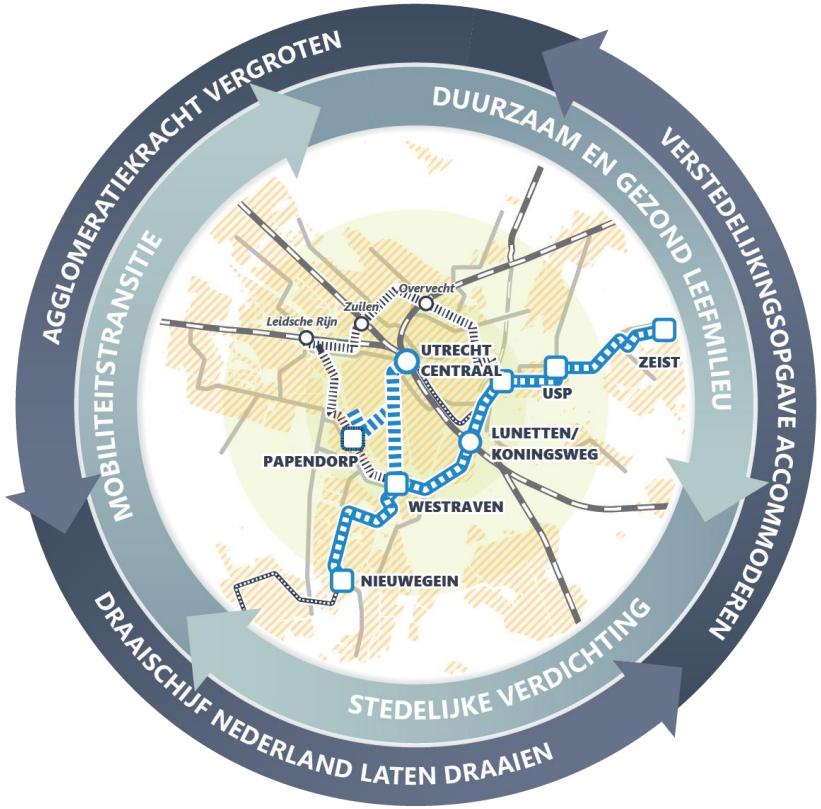
De regio volgt een integrale groeistrategie om de economische potentie van de regio te benutten, de groei op een gezonde manier vorm te geven en de nationale economie letterlijk en figuurlijk in beweging te houden. Kern van deze strategie is een **gezond stedelijk leven voor iedereen**. Dit is een strategie waar Rijk, regio en gemeenten samen met maatschappelijke partners en het bedrijfsleven invulling aan geven. Een groeistrategie die recht doet aan de ruimtelijk-economische opgave in de regio én de nationale bereikbaarheidsopgave. Een strategie waarin economie, verstedelijking, mobiliteit, maar ook duurzaamheid, leefbaarheid hand in hand gaan, met gezondheid als leidend motief. Vanuit deze strategie laten het waarom ('why'), het hoe ('how') en het wat ('what') van deze lightrailpropositie zich als volgt duiden.

Why - De hoofdopgave voor de regio is om het duurzaam verdienvermogen van Nederland te versterken door:

1. De **woningnood** op de meest gewilde plek van Nederland op een gezonde manier **aan te pakken** door de verstedelijkingsopgave (woningen en arbeidsplaatsen) te accommoderen op plekken met een goede OV-bereikbaarheid;
2. **Nederland bereikbaar te houden** en de 'draaischijf Nederland' te laten draaien door het regionale verkeer (weg én spoor) minder via de nationale netwerken af te wikkelen;
3. Bij te dragen aan **duurzaam economische herstel** door de agglomeratiekracht te vergroten en de interne en externe bereikbaarheid van de (economische) toplocaties en met name Utrecht Science Park te verbeteren.

How - Om dit te bereiken, zetten de MRU en al haar partners in op een duurzame verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie, gericht op een duurzaam en gezond leefmilieu, op stedelijke verdichting en op een mobiliteitstransitie.

What -Als eerste betekenisvolle stap binnen deze strategie wordt ingezet op twee lightrailverbindingen in combinatie met een nieuw treinstation.



1.4 Merwedelijn, Waterlinielijn en Lunetten/Koningsweg: een betekenisvolle stap

Om de groei op een gezonde manier op te vangen en de mobiliteitstransitie waar te maken, is in de MRU behoefte aan een aantrekkelijk en reëel alternatief voor de auto. De regio investeert in fiets- en OV/lightrail-verbindingen om de groeiende stroom woon-werk verkeer in de stedelijke regio op te vangen. Hiermee beweegt Utrecht van een mono-centrische stad waarin alle druk op het centrum van Utrecht (CS) ligt, naar een stedelijke regio met meerdere centra gesitueerd langs een OV-ring.

Zo verminderen we knelpunten op de nationale weg- en spoornetwerken. We bouwen nieuwe woningen en werklocaties zoveel mogelijk langs deze fiets- en OV/lightrail-verbindingen, voorzien we van goed bereikbare knooppunten. Op deze goed bereikbare plekken vindt tevens de uitwisseling tussen verschillende vormen van vervoer plaats.

Als eerste fundamentele stap in deze strategie is de Utrechtse propositie voor het Groeifonds gericht op het realiseren van twee lightrailverbindingen en een nieuw treinstation.

- De **Merwedelijn** vormt een snelle, hoogwaardige OV-verbinding die de verstedelijkingslocaties langs het Merwedekanaal verbindt met Utrecht CS en omgeving en samen met de Waterlinielijn zorgt voor ontsluiting van de geplande verstedelijking in de A12-zone.
- De **Waterlinielijn** is de belangrijkste maatregel om knelpunten te verminderen. De lijn ontlast Utrecht Centraal, verbetert de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP) en maakt verdere groei van de campus mogelijk. De lijn ontsluit bovendien de A12-zone, een belangrijke woningbouwlocatie voor de regio Utrecht na 2030 en de verstedelijkingslocatie Lunetten-Koningsweg.
- Een versterkt **station Lunetten-Koningsweg** creëert een kansrijke overstapknoop in het nationale en regionale OV-netwerk. Daarbij ontstaat een nieuwe verdeelpunt in het zuidoosten van Utrecht waarbij een overstap mogelijk is tussen trein, tram en busnetwerk. USP krijgt een meer directe verbinding met de rest van het land en het steeds drukkere Utrecht CS wordt ontlast.

Met deze Groeifondspropositie voor de Merwedelijn en de Waterlinielijn, zetten we een eerste, betekenisvolle stap. Een eerste stap met een groot ruimtelijk-economisch effect in de regio én op het verdienvermogen van Nederland.

Na en parallel aan deze eerste stap zullen meer maatregelen nodig zijn, zoals het vervolmaken van de OV-ring, het versterken van de fietsinfrastructuur, creëren van voldoende en goede overstappunten van auto naar OV en het ontvlechten van nationaal en regionaal autoverkeer

Uitgangspunt voor deze propositie zijn de vele visies en plannen die de afgelopen periode op de verschillende schaalniveaus zijn verschenen. De verstedelijkingsrichtingen in de NOVI, de Omgevingsvisie provincie Utrecht, het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) en Regionale Economische Agenda (REA) en in de nog vast te stellen Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) en het Mobiliteitsplan Utrecht zijn gelijkluidend. Tijdens het BO MIRT[5] eind 2020 is het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' vastgesteld. Dit vormt de basis voor de verdere uitwerking van de strategie door Rijk en Regio.

Deze propositie is een volgende invulling van deze strategie. De exacte uitwerking zal zijn beslag moeten krijgen in het samenwerkingsprogramma U Ned van Rijk en regio.

[5] https://www.programma-uned.nl/relevante+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1858010

Foto: Petra Appelhof

Groeibrief benadrukt noodzaak tot investeringen in Schaalsprong OV-infrastructuur stedelijke regio's

Zoals aangegeven stelt de Groeibrief dat steden een steeds belangrijkere rol innemen als de vestigingsplaats van economische activiteiten. Terecht wordt erkend dat we grenzen ervaren aan het accommoderen van de vraag: er is een tekort op zowel de woningmarkt als op de markt voor werklocaties. Er zijn – los van corona – toenemende files, vertragingen en overvolle stations. Met name rondom onze steden. Als de netwerken in en rondom de steden dichtslibben en de bereikbaarheid van Nederland afneemt heeft dat negatieve gevolgen. De kosten lopen op en het vestigingsklimaat verslechtert. De toenemende mobiliteitsvraag kan deels worden opgevangen door betere benutting van bestaande infrastructuur. Echter, de Groeibrief concludeert dat de bestaande infrastructuur bij lange na niet genoeg zal zijn om aanhoudende toename van de mobiliteitsvraag op te vangen.

De groei van goederen- en personenvervoer via achterlandverbindingen en de groei en verdichting van de steden vergen nieuwe oplossingen van ons mobiliteitssysteem. Investeringen in een schaalsprong in de (OV-)infrastructuur zijn nodig: hierdoor verbetert de bereikbaarheid van economische toplocaties en zorgen we ervoor dat Nederland een aantrekkelijke plaats blijft om te wonen, werken en ondernemen. Onze brede welvaart is gebouwd op creatieve zelfstandigen, innovatieve startups, trotse familiebedrijven, mondiale ondernemingen en een groot, gevarieerd en robuust midden- en kleinbedrijf. Mensen willen wonen in aantrekkelijke gebieden met goede voorzieningen. Een prettig leefklimaat en een hoge kwaliteit van de samenleving is daarmee bepalend voor ons economische succes. Ook voor het aantrekken van nieuwe talent. En, omgekeerd, kan verdere economische ontwikkeling ook bijdragen aan de versterking van die samenleving. Het bereikbaar en daarmee aantrekkelijk houden van de stedelijke gebieden in Nederland is dus cruciaal voor het vestigingsklimaat en het verdienvermogen van ons land.

Opgaven en doelen

2. Gezonde groei metropoolregio Utrecht

Gezonde groei Metropoolregio Utrecht

Opgave en doelen

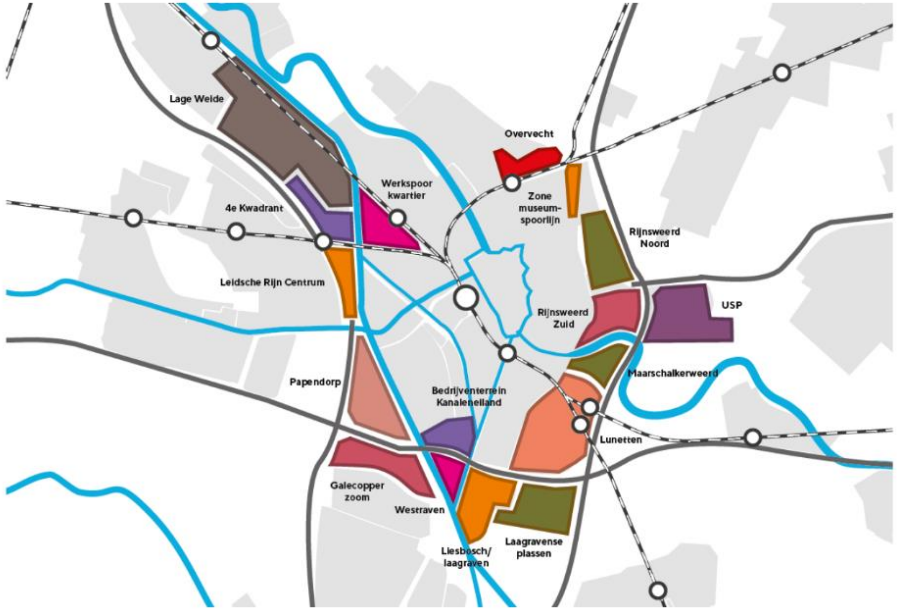
De kern van de opgave is meerledig en kent een grote samenhang. Er is sprake van onderbenutting van het grote economisch potentieel van de regio. Er moet een enorme verstedelijkingsopgave worden geaccommodeerd; tot 2040 125.000 woningen en 80.000 arbeidsplaatsen[6]. En er treedt in de huidige situatie al een overbelasting van de nationale en regionale mobiliteitsnetwerken op, die groter wordt in combinatie met de verstedelijkingsopgave. De Metropoolregio Utrecht is van grote waarde en betekenis voor de nationale economie. Daarmee zijn investeringen gericht op deze opgaven cruciaal voor het duurzaam verdienvermogen van Nederland als geheel. In dit hoofdstuk wordt de opgave op drie thema's nader toegelicht. Hoofdstuk 3 gaat aansluitend in op hoe deze opgaven aan te pakken.

2.1 Accommoderen verstedelijkingsopgave

De trek naar de stad neemt wereldwijd toe. Dat beeld zien we ook in Nederland. Meer dan de helft van de groei van Nederland zal zich concentreren in de G4-regio's. Tot 2040 komen er in ons land zo'n 1,8 miljoen inwoners bij, waarvan meer dan de helft dus in de G4 en de omliggende stedelijke regio's. De regio's met de grootste opgave zijn de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de MRU.

MRU heeft momenteel een acuut woningtekort van ruim 26.000 woningen. Tot 2040 zijn er 125.000 woningen nodig om de groei van de regio op te vangen. Daarnaast verwacht de MRU tot en met 2040 80.000 extra arbeidsplaatsen te moeten accommoderen om het aantal banen mee te laten groeien met de groei van de regio. Deze arbeidsplaatsen zijn cruciaal voor een gezonde balans tussen inwoners en arbeidsplaatsen en om te voorkomen dat Utrecht een dominante 'woonstad' wordt.

Ook deze arbeidsplaatsen concentreren zich met name in stedelijk gebied. 70.000 arbeidsplaatsen moeten worden gerealiseerd in Utrecht stad. Hierbij wordt rekening gehouden met een verdeling van 33% kantoren, 5% wetenschap, 16% werken vanuit woning en 12% informeel. Voor deze 66% (ruim 50.000) van de toekomstige arbeidsplaatsen, is een goede OV-bereikbaarheid van groot belang[7].



De deelgebieden van de Grote U (Utrecht Nabij, 2020)

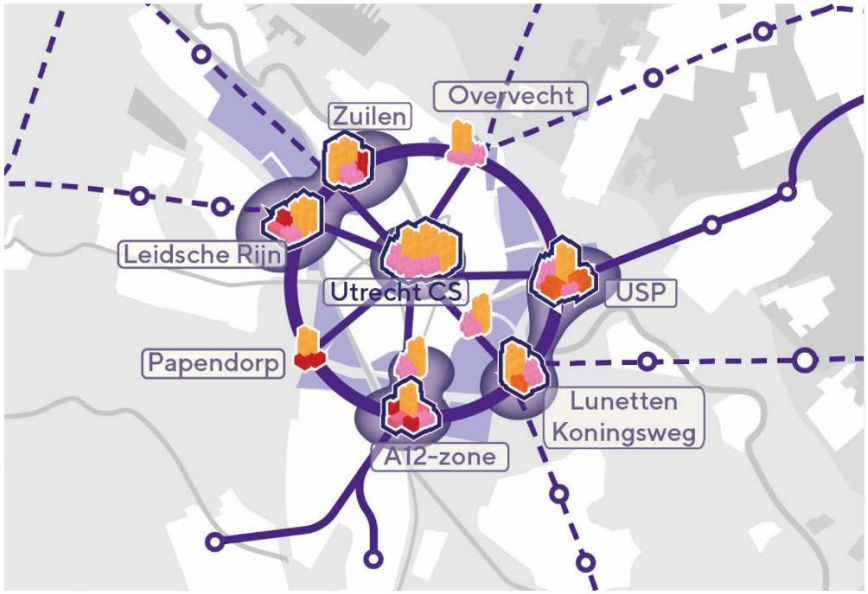
[6] Utrecht Nabij, Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050, Uned, november 2020

[7] STEC, 2020

De locaties waar de grootste woningbouwaantallen in de regio Utrecht kunnen worden gerealiseerd, bevinden zich primair aan de randen van het stedelijk gebied en nabij bestaande OV-knopen. Maar ook binnenstedelijk zijn er ontwikkellocaties, zoals Beurskwartier en Merwedekanaalzone.

Op de afbeeldingen in deze paragraaf zijn de ontwikkellocaties aan de randen van het stedelijk gebied en nabij bestaande OV-knopen schematisch weergegeven. Concreet gaat het om de gebieden in de zogenaamde Grote U, rondom de stedelijke knopen van het Wiel met Spaken een nabij de Regiopoorten.

Met de Grote U wordt de binnenstedelijke tussenruimte bedoeld waar nog plaats gemaakt kan worden om een groot deel van de economische groei en de groei van de bevolking op te vangen en tegelijkertijd de noodzakelijke verbinding te leggen tussen de binnenstad van Utrecht, de buitenwijken, de grootste randgemeenten en het waardevolle metropolitane landschap.



De knopen met ontwikkelpotentie van het Wiel met Spaken (Utrecht Nabij, 2020)

De 7 Regiopoorten in het netwerk van sprintercorridors (Utrecht Nabij, 2020)

Buiten het stedelijk kerngebied liggen mogelijkheden om een deel van de regionale groei op te vangen nabij de zeven Regiopoorten die met trein of HOV goed zijn verbonden met de MRU: Breukelen, Bunnik, De Bilt-Bilthoven, Houten, Vianen, Woerden en Zeist.

Voor het ontwikkelen van de woningbouwlocaties is het belangrijk dat de bereikbaarheid goed wordt vormgegeven. De groei kan met de huidige netwerken echter niet worden opgevangen. In het bestaande OV-systeem zit te weinig rek. Bovendien is dit netwerk op dit moment primair gericht op Utrecht Centraal waar onvoldoende ruimte is om de capaciteit uit te breiden.

Vanwege haar centrale ligging in het nationale netwerk, vormt groei van de regionale mobiliteit bovendien een bedreiging voor de nationale bereikbaarheid. De groei van regionaal en nationaal verkeer op de weg en het spoor genereren doorstromings- én leefbaarheidsknelpunten in de MRU.

De opgave is een integrale verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie te volgen die de groei van woningen en arbeidsplaatsen op een gezonde en duurzame manier faciliteert. In hoofdstuk 3 wordt uitgelegd dat dit een strategie is gericht op spreiding over meerdere knooppunten in en rond de stad (van monocentrisch, naar polycentrisch) en gekoppeld aan zware HOV-assen. De ontwikkelopgave is nadrukkelijk een integrale, waarin ook groen, energietransitie, klimaatdaptatie, cultuur, erfgoed, voorzieningen en recreatie een plek in krijgen.

Specifiek voor Utrecht Science Park geldt dat de uitbreidingsmogelijkheden worden beperkt door de knelpunten in bereikbaarheid. Deze bereikbaarheid is momenteel te autoafhankelijk en de regionale en nationale OV-bereikbaarheid van USP is ondanks de in gebruik name van de Uithoflijn onvoldoende.

2.2 Draaischijf van Nederland laten draaien

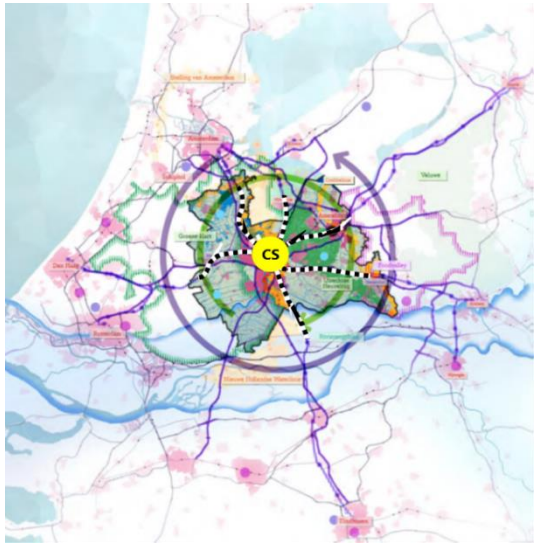
De centrale ligging en goede autobereikbaarheid vanuit de rest van het land in brede zin zijn belangrijke assets van de MRU en mede bepalend voor het vestigingsklimaat. Deze kwaliteit staat onder druk. Het mobiliteitssysteem in en rond Utrecht wordt gekenmerkt door knelpunten, zowel op de weg als in het OV. En zowel op nationaal als regionaal schaalniveau (*zie volgende pagina*). Nergens in Nederland zijn de nationale en regionale netwerken zo vervlochten als in de regio Utrecht.

Doorstroming op het wegennet rond Utrecht is van fundamenteel belang voor Nederland. De uitdaging is de draaischijf van de Nederlandse economie draaiende te houden. Het anders organiseren van de regionale bereikbaarheid is daarvoor randvoorwaardelijk. De schaalsprong OV kan een bijdrage leveren aan de doorstroming op het wegennet door een belangrijkdeel van het

Visie op Utrecht Centraal

Utrecht Centraal is en blijft vanwege de centrale ligging het belangrijkste knooppunt in het nationale spoornetwerk. Het is bovendien een aantrekkelijke (hoofd)kantoorlocatie en een belangrijk knooppunt op de internationale corridor richting Duitsland. Utrecht centrum is daarbij een bestemming van groot (inter)nationaal belang. Dit vergt over de gehele dag snelle, betrouwbare, comfortabele en hoogfrequente verbindingen met alle delen van Nederland en Schiphol als intercontinentale hub.

De ruimte nabij Utrecht Centraal benutten we voor hoogstedelijk wonen, werken en verblijven. De beschikbare ruimte voor OV gebruiken we zoveel mogelijk voor reizigers die in Utrecht centrum moeten zijn of waarvoor Utrecht Centraal het meest aantrekkelijke overstappunt is. Dit zijn met name de (inter)nationale reizigers. We creëren meer ruimte voor reizigers die op Utrecht Centraal hun bestemming hebben of een (inter)nationale reis maken, door regionale overstappers te verleiden via andere (intercity)stations te reizen naar hun bestemming in de stad en de regio.



regionaal verkeer een alternatief te bieden, onder andere via overstappunten (hubs) op afstand van de stad.

In essentie komt het erop neer dat het in de MRU ontbreekt aan een hoogwaardig regionaal OV-systeem dat past bij de schaal en de groei van de regio. Het huidig OV-systeem is teveel gericht op één hoofdknoop – Utrecht Centraal Station – die ook een belangrijke functie vervult in het nationale en internationale OV-netwerk. Hierdoor kan het OV-systeem de groei niet aan en is er onvoldoende een volwaardig alternatief voor de auto voor handen. Ondanks dat er (op meer stedelijk niveau) al een mobiliteitstransitie gaande is, is de regio nu en in de toekomst nog erg afhankelijk van de auto.

Net zoals in andere metropoolregio's in Nederland is in de Metropoolregio Utrecht een ontwikkeling gaande van een monocentrisch mobiliteitssysteem naar een polycentrisch systeem. In het verleden is met de ontwikkeling van Randstadspoor 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. Een vergelijking van het mobiliteitssysteem van de MRU met de MRA is hiernaast opgenomen.

De opgave is de groei van de mobiliteit zodanig te faciliteren dat het tevens fungeert als drager voor de ruimtelijke ontwikkeling. Dit polycentrisch systeem (het Utrechts ***Wiel met Spaken***) wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4.

Knelpunten in het mobiliteitssysteem

Een grove analyse van de ontwikkeling in de vervoerstromen laat zien waar de grootste opgaven voor het mobiliteitssysteem van Utrecht zitten. De groei van het aandeel fiets is enorm en leidt tot issues op het gebied van doorstroming, veiligheid en ruimtegebruik (o.a. stallingsvoorzieningen).

Vergelijking Utrecht - Amsterdam

Een vergelijking van enkele kentallen van het mobiliteitssysteem van de MRU met Grootstedelijk Amsterdam (aaneengesloten bebouwing rond de stad) laat zien dat het monocentrische model van de MRU niet langer houdbaar is.

	Grootstedelijk Amsterdam	***MRU***
Inwoners	*900.000*	*800.000*
Arbeidsplaatsen	*300.000*	*250.000*
Aantal NS-stations	*12*	*13*
Waarvan Intercity-station	*5*	*1*
Metro	*5*	*0*
Tramlijnen (aantal) *In km's*	*14* *>200km*	*3* *<40km*

De potentie van het OV is dusdanig groot dat dit leidt tot overbelasting van het systeem. Het OV loopt tegen de grens aan van het moment waarop een schaalsprong noodzakelijk is. Voor groei van het aantal autoritten is geen ruimte in de stad. Dit leidt tot knelpunten op de Ring en toeleidende wegen. De groei van de stad moet dus door andere modaliteiten worden opgevangen.

Dit beeld wordt ondersteund door de knelpuntenanalyse voor de auto en het OV. De Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, die elke vier jaar wordt uitgevoerd, laat zien dat Noordwest Nederland een landsdeel is dat sterk groeit in alle scenario's. De NMCA[8] identificeert verschillende knelpunten in en rondom Utrecht, zowel het

[8] NMCA 2017

nationale spoor- en wegennet maar ook op de toegangsroutes naar Utrecht CS en op regionale OV-verbindingen.

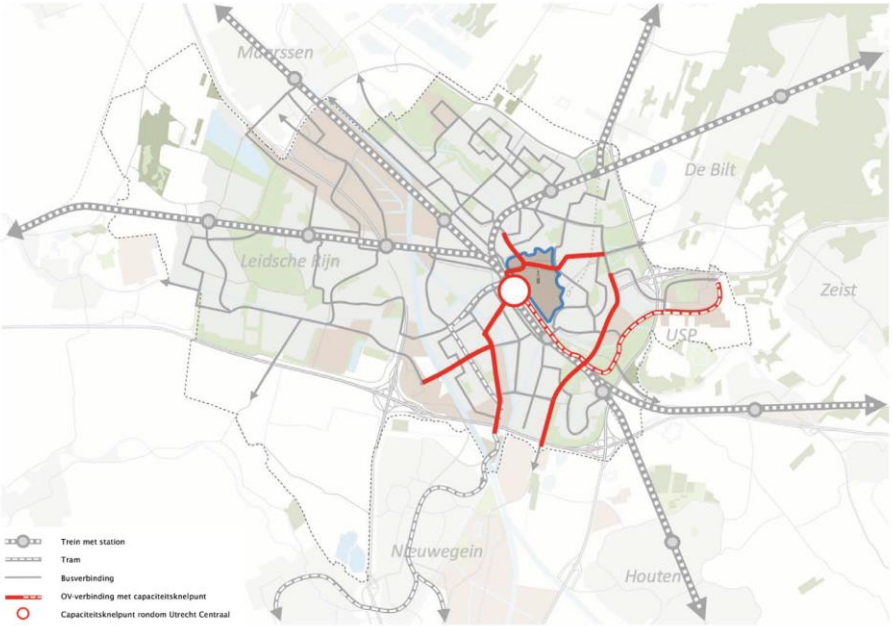
Voor het nationale wegennet ontstaan er bij ongewijzigd beleid knelpunten op de ring Utrecht, met name op de A12. De verlieskosten rondom Utrecht zullen in 2040 tussen 60 en 190 miljoen euro per jaar bedragen.

Op nationale knooppunt Utrecht CS komen verschillende modaliteiten samen; 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[9]. 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.

Voorziene knelpunten op de weg (Utrecht Nabij, 2020)

Voor het tram- en busnetwerk (BTM) komen vijf knelpunten naar voren[10]:

- Binnenstadscorridor Utrecht – Centraal – Zeist
- Lijn 28 Utrecht Centraal Station – Utrecht Science Park
- Busbaan door Utrecht Science Park
- Tramlijn 22 ('Uithoflijn'): Centraal Station – P+R Utrecht Science Park
- Van Zijstweg (route van/naar Merwedekanaalzone en Papendorp als ontwikkellocaties)



Voorziene knelpunten OV-systeem (Mobiliteitsplan Utrecht, 2020)

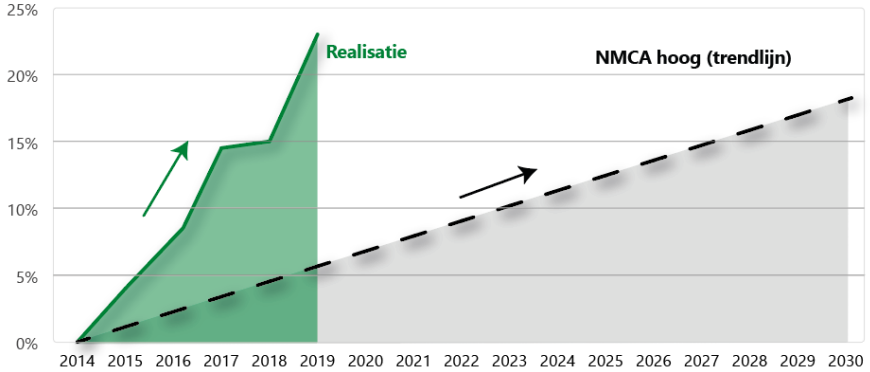
[9] Analyse Multimodale Knoop Utrecht Centraal, versie C, d.d. 24 mei 2018.
[10] Achtergrondrapportage bus, tram en metro (2017) https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/01/nmca-btm-2017

Het gaat hier stuk voor stuk om verbindingen met een aanzienlijk OV-gebruik, waarbij de grenzen van de bestaande infrastructuur bereikt zijn terwijl er verdere groei wordt verwacht.

De NMCA 2021 zal binnen enkele maanden worden gepubliceerd. Deze is uitgangspunt voor verdere verdieping. Studies die zijn uitgevoerd sinds de laatste NMCA laten zien dat knelpunten nog steeds bestaan en/of groter worden. Zo laat een actualisatie van de knelpuntenanalyse in 2019 zien dat de urgentie om de genoemde knelpunten in het BTM-netwerk op te lossen, fors is toegenomen[11]. Zo lag de groei op deze 5 knelpunten vanaf 2014 tussen de 3 en 9% per jaar. Dit is fors hoger dan de NMCA-prognoses uit 2017 (tot 3% per jaar). De knelpunten die hieruit springen zijn de Van Zijstweg en de busbaan door Utrecht Science Park.

De sterke groei van het OV valt ook op als je breder kijkt. Zo zijn er op het niveau van de provincie Utrecht forse verschillen met prognoses in de NMCA. Daar waar de NMCA uitgaat van 14% tot 31% (laag-hoog) in de periode 2014-2040, was in 2019 al sprake van een gerealiseerde groei van ruim 22%.

Ontwikkeling reizigerskilometers tram en bus in provincie Utrecht



Bron: Gemeente Utrecht

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

Foto: Kjell Postema

De **essentie** is dat het mobiliteitssysteem in de breedte aan haar grens zit. Alle deelsystemen lopen over en maken in veel gevallen gebruik van dezelfde infrastructuur. En op die aanwezige infrastructuur is geen ruimte voor extra bussen en trams naar Utrecht Centraal. Ook zitten (kruisende) stromen voetgangers, fietsers, bussen, trams, taxi`s en auto's elkaar op steeds meer plekken in de stad in de weg. Hierdoor wordt het hele mobiliteitssysteem steeds minder snel, betrouwbaar en veilig. Op meerdere drukke OV-corridors – onder andere in de binnenstad, maar ook op de Van Zijstweg en Koningin Wilhelminalaan – gaan zoveel bussen rijden dat de omgeving hier bij het uitblijven van aanvullende maatregelen veel overlast van ondervindt (doorstroming, veiligheid, leefbaarheid).

Kortom: Als niet substantieel wordt geïnvesteerd in een schaalsprong, zal op Utrecht Centraal en omgeving (bv. binnenstadsas) **geen ruimte** zijn **voor groei**. Dit beperkt de bereikbaarheid en daarmee de verstedelijkingsopties in de hele regio.

2.3 Vergroten agglomeratiekracht

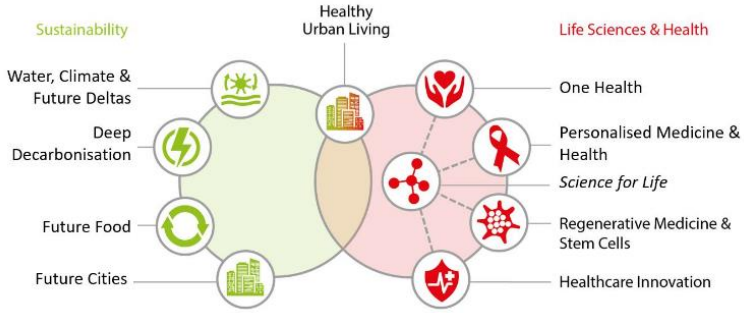
Uit verschillende onderzoeken van het CPB komt naar voren dat de productiviteit in stedelijke gebieden hoger is naarmate daar meer mensen wonen en werken. De drijvende gedachte achter deze agglomeratie-effecten is dat mensen en bedrijven profijt ondervinden van de aanwezigheid van andere mensen of bedrijven in hun omgeving. Deze effecten worden ook wel aangeduid als matching, sharing en learning. Naast een sterker innovatievermogen, hogere lonen, hogere productiviteit en hogere efficiëntie en economische inzet, neemt de bereikbaarheid toe zonder extra mobiliteit.

Zoals eerder benoemd kent de MRU een excellent vestigingsklimaat en behoort het tot de top drie concurrerende regio's van Europa. De MRU kenmerkt zich door een groot economisch potentieel; groot aandeel hoogopgeleide beroepsbevolking, centrale ligging, gediversifieerde economie, hoog niveau academische kennisproductie, hoog besteedbaar inkomen, aantrekkelijke leefomgeving. Volop kansen dus voor grote agglomeratie-effecten.

Echter, op dit moment vertaalt dat zich onvoldoende naar een bovengemiddeld hoge groei van het Bruto Regionaal Product en ondernemerschap. Anders geformuleerd: het bovengemiddelde hoge niveau van inputfactoren leidt niet tot een bovengemiddeld hoge output. Agglomeratievoordelen (sharing, matching, learning) worden nog onvoldoende benut voor economische groei via innovatie en bedoelde en onbedoelde kennisoverdracht binnen het ecosysteem (kennisspillovers). Datzelfde geldt voor het omzetten van hoogwaardige kennis naar commercieel haalbare producten, processen of diensten (valorisatie). Voor het goed kunnen benutten van de economische potentie is het cruciaal dat de economische kernlocaties optimaal worden ontsloten, zowel regionaal als nationaal.

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat is het bovendien van belang dat er voldoende woonruimte en arbeidsplaatsen (bereikbaar) zijn en blijven. En zoals de ***Groeibrief*** terecht constateert, staan wij voor grote opgaven als klimaatverandering, de energietransitie, het herstel van onze natuur en een transitie naar een circulaire economie: "*Een beperkte structurele groei biedt ook weinig tot geen ruimte om verder te investeren in onze collectieve dienstverlening, beter onderwijs en een sterkere samenleving.*" Ergo: de agglomeratiekracht moet worden vergroot om structureel te kunnen groeien.

Als de lightrailverbindingen uit voorliggende propositie niet worden gerealiseerd, kan het gewenste groeipad van R&D investeringen en bedrijvigheid niet worden gerealiseerd. Door de bereikbaarheid te verbeteren, wordt het grootste knelpunt voor de groei van het USP weggenomen en ontstaat een extra prikkel voor bedrijven en instellingen om te investeren. De drempel om te kapitaliseren op de aanwezige kennis- & talentpool verlaagt. Zonder verbeteringen in de bereikbaarheid blijft deze drempel (te) hoog.



Utrecht Science Park

USP is het grootste Science Park van Nederland en van wezenlijk belang voor de Nederlandse economie. Op de campus bevinden zich grote kennisinstellingen, gerenommeerde instituten en meer dan 130 bedrijven. Dagelijks komen zo'n 51.000 studenten en 27.000 medewerkers naar de locaties in Utrecht en Bilthoven. Daarnaast komen er veel bezoekers naar het USP, onder andere door de aanwezigheid van ziekenhuizen met een regionale en nationale functie (Universitair Medisch Centrum Utrecht, Wilhelmina Kinderziekenhuis en het Prinses Maxima Centrum).

Utrechts Science Park heeft zich, met haar satellietlocatie, ontwikkeld tot het landelijke hart van de kennis en economie over gezondheid en leefomgeving en de relatie daartussen. UMCU, RIVM, Deltares, KNMI en TNO vormen de basis, met een groeiend economisch ecosysteem met R&D-intensieve en snelgroeiende bedrijven, incubators, startups en venture capitalists.

De hele funnel van fundamenteel onderzoek en valorisatie tot aan economische vermarkting en wereldwijde opschaling is gekoppeld aan het USP. Dit komt tot uiting in bedrijven als Genmab, het grootste biotech bedrijf van Europa (beurswaarde ca.12 mld) , dat vanaf het USP innovatieve therapeutische producten op basis van antilichamen ontwikkelt, om daarmee het leven te verbeteren van patiënten met ziekten als kanker.

Naast Genmab leveren andere partijen op het USP, zoals Intravacc, Hubrecht Instituut, Bilthoven Biologicals en het Prinses Maxima Centrum een wezenlijke bijdrage aan opgaven op het gebied van gezondheid en duurzaamheid. De urgentie en relevantie hiervan zijn groot.

Zo neemt Intravacc, wereldwijd vooraanstaand op het gebied van translationeel onderzoek naar en de ontwikkeling van vaccins, binnenkort haar nieuwe moderne pilot productiefabriek in gebruik. Daarnaast geeft Intravacc leiding aan een consortium dat gaat starten met een zogeheten Multi Purpose Vaccine Production Plant (MPVPP). Deze fabriek zal in tijden van nood snel en veilig voldoende doses vaccin specifiek voor Nederland kunnen produceren. Dit zal Nederland in de toekomst minder afhankelijk maken van het buitenland in geval van een pandemie. De bouw van deze MPVPP draagt ook bij tot het aantrekken van nieuwe bedrijven op het USP-terrein.

Economische kenschets

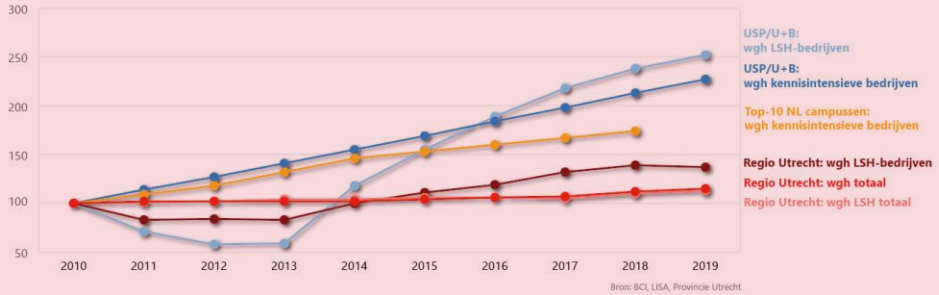
In de MRU is er sprake van onderbenutting van het economisch potentieel, terwijl het zonder meer één van de best ontwikkelde ecosystemen voor ondernemerschap in Nederland en Europa heeft[12]. Deze positie kan en moet dus beter worden benut. Hieronder wordt dat beeld samengevat geschetst. Het laat zien dat de potentie groot is, de realisatie daar nog wat bij achterblijft en wat de thema's zijn waar de grootste kansen liggen.

USP snelst groeiende Campus

Met het USP heeft de regio een campus die op meerdere fronten excelleert. USP is een van de 10 volwassen campussen in Nederland en kent de sterkste groei van werkgelegenheid bij bedrijven. Op Utrecht SciencePark (deel Utrecht en Bilthoven) was deze groei 25% in de periode 2014-2018.

Uit analyses van de connectiviteit binnen en tussen toplocaties in de G5 blijkt dat het Utrecht Science Park van alle campussen de meeste kennisrelaties onderhoudt met partners buiten het eigen gebied[13].

Ontwikkeling Werkgelegenheid (wgh) **bij bedrijven 2014-2018**



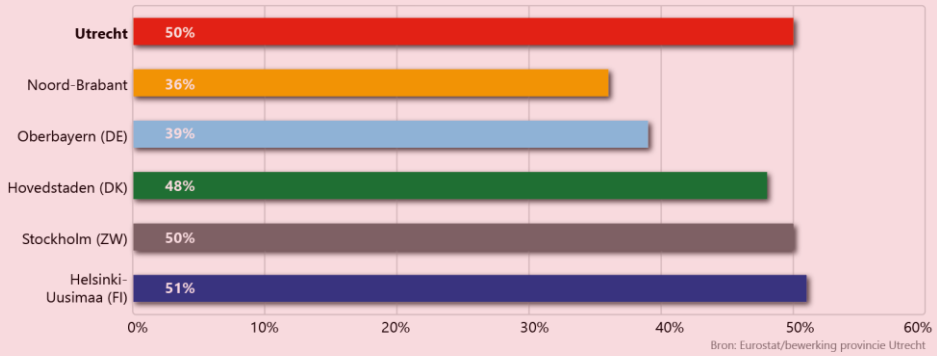
[12] Stam (2020)

[8] Reos, 2018

Hoogopgeleide beroepsbevolking

Van de Utrechtse beroepsbevolking is bijna de helft (47%) hoogopgeleid (HBO of hoger) tegenover een landelijk gemiddelde van 34%. Naar schatting 80% van de 50.000 studenten op het Utrecht Science Park willen blijven wonen en werken in Utrecht.

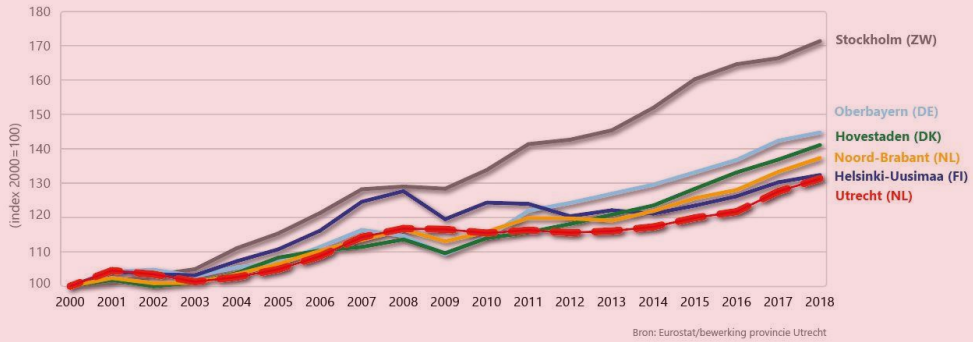
Aandeel werkende beroepsbevolking met hogere opleiding 2019 (15-74 jaar)



Economische groeicijfers

Utrecht is een van de meest concurrerende regio's van Europa. Wanneer de ontwikkeling van het BRP van Utrecht wordt vergeleken met regio's die qua concurrentiekracht en economische uitgangspositie (=inputfactoren) op gelijke hoogte staan met Utrecht (ranking in de Regional Competitiveness Index) dan is te zien dat de economische groei van Utrecht achterblijft.

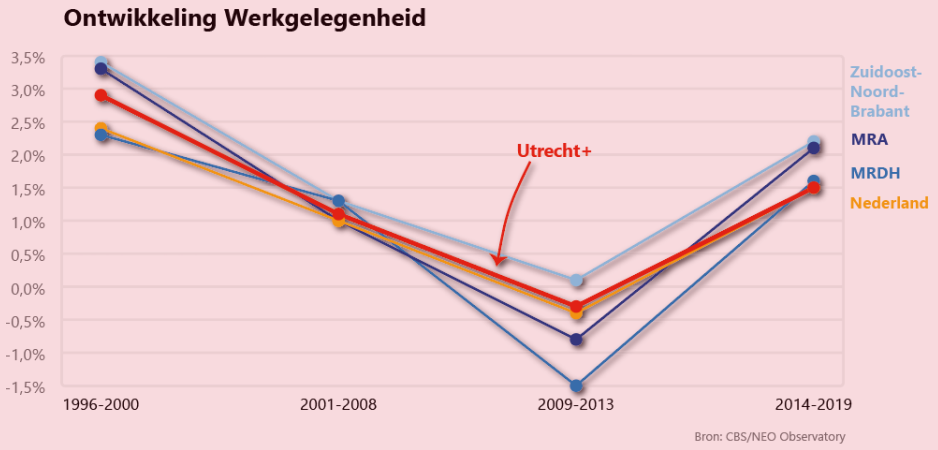
Ontwikkeling Bruto Regionaal Product

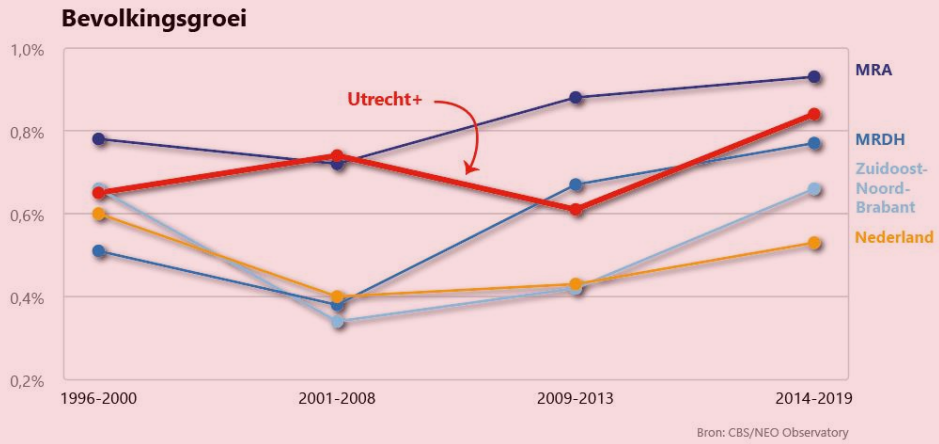


Groei inwoners en arbeidsplaatsen niet in balans

In inwonertal groeit de regio jaarlijks structureel harder (0,84%) dan het landelijk gemiddelde (0,53). Alleen de MRA groeit de laatste jaren nog harder.

De werkgelegenheid groeit echter niet in zelfde tempo mee als het inwonertal en daar wil de regio verandering in brengen. De groei van de werkgelegenheid moet gelijk opgaan met de groei van de stad. De groei van de regio Utrecht is nu nog gelijk aan het landelijk gemiddelde (1,5%). In de andere metropoolregio's groeit de werkgelegenheid harder met de grootste groei in de Brainport regio Eindhoven (2,2%).



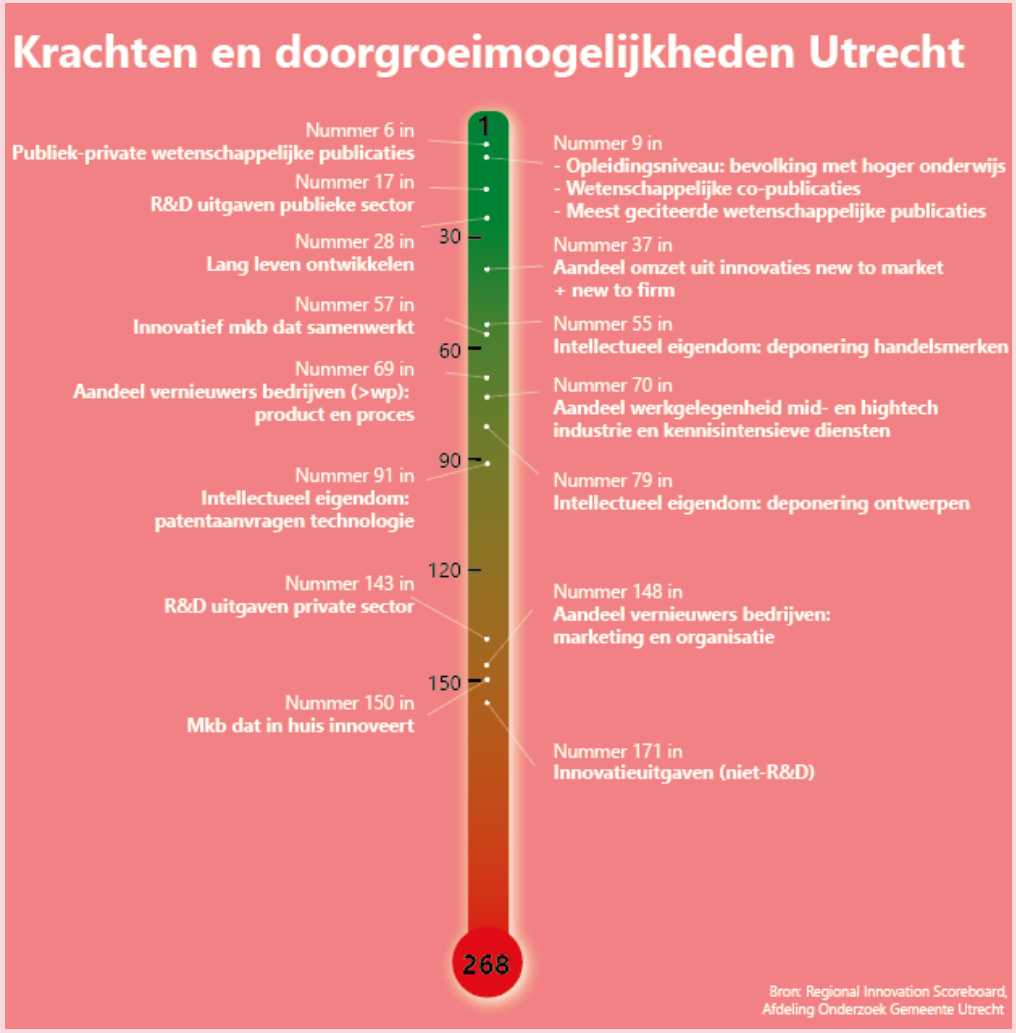


Kansen voor betere benutting economisch potentieel

In de afbeelding hiernaast is een overzicht gemaakt van de ranking van Utrecht op het Regional Innovation Scoreboard 2019. In totaal zijn 263 Europese regio's met elkaar vergeleken op innovatiethema's. Hieruit blijkt dat de regio het goed op het gebied van academische kennis en publieke R&D-uitgaven. Op het vlak van private R&D-uitgaven kunnen nog stappen worden gezet.

De internationaal excellente posities van de UU op het gebied van bio- en medische technologie, en op het gebied van klimaatkennis en aardwetenschappen zijn de voedingsbodem voor doorgroei[14].

Letterlijk en figuurlijk ruimte geven aan innovatieve bedrijven en hun R&D-investeringen en het verbeteren van de bereikbaarheid van en tussen de economische kernlocaties (binnen en buiten de regio), is het devies om de groeipotentie te benutten. Deze focus wordt ook geborgd in de Regionale Economische Agenda én in de uitgangspunten van de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht Region: deze ondersteunt slechts die innovatieve bedrijven die bijdragen aan maatschappelijke opgaven.



[14] Shanghai Ranking 2020

Verdichten, mobiliteitstransitie en duurzaam en gezond stedelijk leven voor iedereen

3. Integrale verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie

‘Gezond leven in een stedelijk regio voor iedereen’ is de overkoepelende en samenbindende strategie. Deze strategie is door de betrokken overheden (nationaal en regionaal) en het bedrijfsleven vastgelegd in verschillende programma’s en strategieën. Daarmee is het een consistente en breed gedeelde strategie. Het vormt ook de basis van het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) en de Regionale Economische Agenda (REA) van de regio. Dit hoofdstuk gaat in op het ‘hoe’, op de onderdelen van de strategie om de in het vorige hoofdstuk benoemde opgaven aan te pakken.

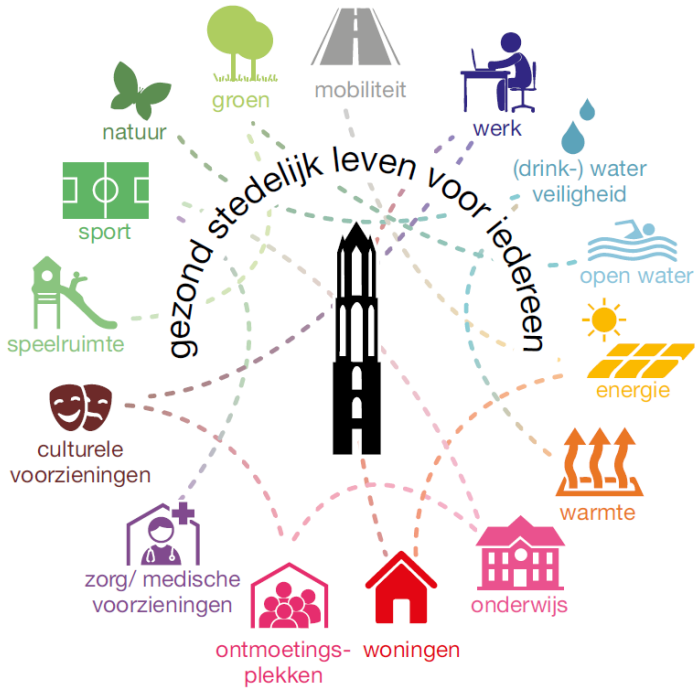
3.1 Duurzaam en gezond leefmilieu

Een duurzaam en gezond leefmilieu is de basis voor brede welvaart, voor gelukkige mensen en een florerende economie. En groei van inwoners en arbeidsplaatsen stelt ons in dit kader voor uitdagingen op het gebied van de inrichting van de stad en de bijdrage vanuit de economische agenda.

Inrichting stad

De groei zorgt ervoor dat we meer mensen in dezelfde ruimte op moeten vangen en een aantrekkelijke, veilige en gezond mogelijke leefomgeving moeten bieden. Dit doen we door in de MRU de openbare ruimte zo in te richten dat mensen er graag willen zijn. We zorgen voor meer groen, meer ruimte voor de voetganger en meer ruimte voor de fiets. Er wordt ingezet op een schone stad en actieve vormen van mobiliteit. Zo zorgen we voor een aantrekkelijk en verkeersveilig verblijfsklimaat. Bovendien gaan we efficiënt om met de schaarse ruimte.

De keuzes die gemaakt zijn in het ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’ zijn mede ingegeven door hun positieve impact op leefbaarheid, gezondheid, CO_2



emissie, en het faciliteren van arbeidsplaatsen in toekomstbestendige sectoren. Het faciliteert locaties voor toekomstbestendige werkgelegenheid, zoals het Life Sciences and Health cluster en circulaire economie.

Bijdrage vanuit economische agenda

Publieke, private en kennis- en onderwijspartners in de regio Utrecht voeren een Regionale Economische Agenda (REA) die in het teken staat van de maatschappelijke opgaven: gezonde mensen, toekomstbestendige leefomgeving en waardevolle digitalisering. De REA en de partners in het regionaal-economische ecosysteem (waaronder de Regionale

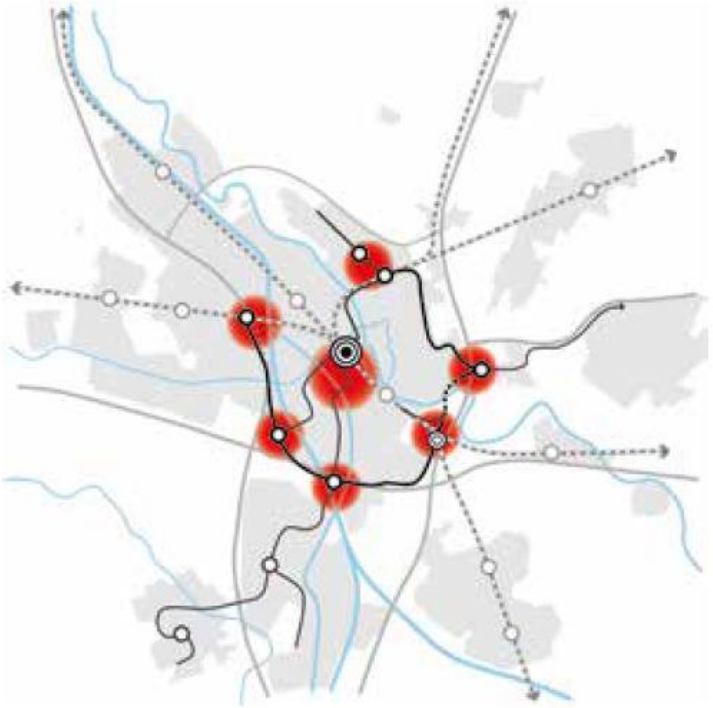
Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht Region, Economic Board Utrecht) koppelen expliciet hun inzet (ook financieel) aan brede welvaartsdoelen en duurzame ontwikkelingsdoelen ('SDG's'). Dit sluit aan bij de ***Groeibrief*** die stelt dat de SDG's bijdragen aan de ontwikkelrichting op middellange termijn (2030) om gericht in te zetten op innovatie.

Concreet betekent dit dat de regio vooral bedrijven in hun groeiambities ondersteunt die een bijdrage kunnen leveren aan oplossingen voor deze transitievraagstukken. Het economisch profiel van gezond stedelijk leven richt zich dus op een verantwoorde, kwalitatieve groei van de regio.

Economische ontwikkeling moet bijdragen aan het bereiken van maatschappelijke doelen en daarmee aan de brede welvaart. De MRU werkt aan een sterke competitieve duurzame economische structuur met aantrekkelijke en toekomstbestendige voorzieningen voor bedrijven en werknemers. Daarnaast maakt de regio innovatieve ontwikkelingen op het gebied van gezond stedelijk leven en circulaire economie mogelijk. Een goed voorbeeld hiervan is de *Data-en Kennishub Gezond Stedelijk Leven* waarin overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen én inwoners samen werken aan de ontwikkeling van wetenschappelijk onderbouwde, praktische en concrete producten en diensten, die een positief effect hebben op de gezondheid van inwoners.

3.2 Stedelijk verdichten zorgt voor meer nabijheid

We faciliteren de verstedelijkingsopgave door een polycentrische ontwikkeling. Concreet betekent dit dat de verstedelijking wordt gericht op knopen en de dragende metropolitane fiets- en OV-/ lightrail-assen. Dit heeft dat een positief effect op de duurzaamheid van het mobiliteitsprofiel. Met een toename van (hoog) stedelijke milieus neemt de vraag naar automobiliteit af en de vraag naar duurzame vormen van mobiliteit toe[15]. Voorwaarde is wel dat het mobiliteitsaanbod aansluit op deze veranderende vraag.



Polycentrisch model (Ruimtelijk Strategie Utrecht 2040)

Concentratie van woningbouw en arbeidsplaatsen, zorgt voor meer nabijheid en minder bewegingen, minder hinder en minder vertraging. Het stimuleert lopen en fietsen, gezonde manieren van verplaatsen. Door binnenstedelijk te verdichten beperken we bovendien het verlies aan kostbaar landschap rond

[15] Bron: 'Enorm veel keuze & ongelofelijk nabij', College van Rijksadviseurs,

onze steden. Binnenstedelijk verdichten leidt tot minder autoverkeer in de steden en leidt tot een toename van actieve vormen van mobiliteit. Er ontstaat meer draagvlak voor OV en voorzieningen op fietsafstand. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is de groeistrategie als volgt samengevat en geprioriteerd:

1. Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten;
2. Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is;
3. Buiten de stad.

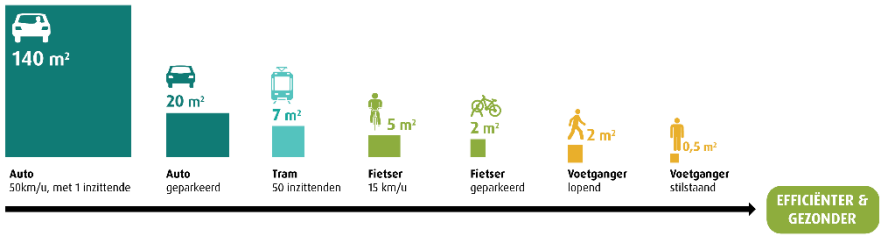
Het ruimtelijk-economisch beleid in de regio sluit hierbij aan. Hiermee wordt bijgedragen aan het mobiliteitsbeleid, door:

- Nabijheid: Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen in een goede mix, zodat minder (lange) verplaatsingen nodig zijn.
- Concentratie: Intensiveren van het aantal werknemers per hectare bedrijvigheid, zodat OV en voorzieningen voor deelmobiliteit met een hogere kwaliteit kunnen worden georganiseerd en de sociale veiligheid verbetert.
- Verdichten rond stedelijke knooppunten, omdat hierdoor gebruik van fiets en OV gestimuleerd wordt.
- Zoveel mogelijk de mobiliteitsvraag (in de spits) beperken door middel van het stimuleren van thuiswerken (en spitsmijden) om het mobiliteitssysteem te ontlasten (met name autonetwerk, OV en parkeren).

Bij de uitwerking gaat het steeds om het vinden van de juiste balans die aansluit bij een specifieke locatie.

3.3 Mobiliteitstransitie

Om de voorziene knelpunten op te lossen en de groei aan inwoners, woningen en banen in de MRU op een gezonde manier op te vangen is een mobiliteitstransitie noodzakelijk én onvermijdelijk. Deze mobiliteitstransitie is erop gericht om ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Daarmee reduceren we emissie van CO_2, stikstof, fijnstof en geluid. Op deze manier geven we invulling aan de omvangrijke klimaat- en milieuopgaven waar we voor staan en bovendien maken we ons leefmilieu hiermee aantrekkelijker.



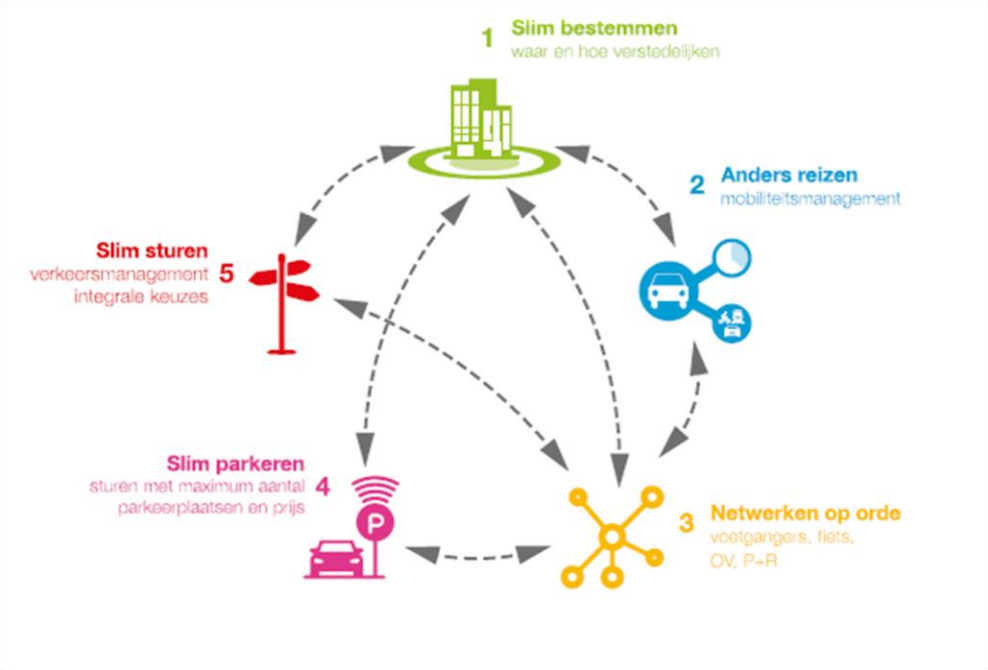
Te veel verplaatsingen binnen fietsafstand in de stad en de regio worden met de auto afgelegd (1-5km: 45%, 5-10km: 65% en 10-15km: 75%). Dit kost relatief veel verkeers- en milieuruimte. Door alternatieven aantrekkelijker te maken, geven we de mobiliteitstransitie een impuls: minder, anders en duurzamer reizen. We zetten binnen de regio in op het maximaal faciliteren van actieve en gedeelde mobiliteit, op OV, of op een combinatie hiervan.

De aanpak die bij deze mobiliteitstransitie hoort, bestaat uit vijf samenhangende stappen. In samenhang worden ze ingezet om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 vat ze als volgt samen:

1. **Slim bestemmen**. Wonen, werken en voorzieningen brengen we dichter bij elkaar zodat mensen minder hoeven te reizen. Creëren van nabijheid.
2. **Anders reizen**. Samenwerken met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de stad om inwoners en bezoekers te stimuleren om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route).

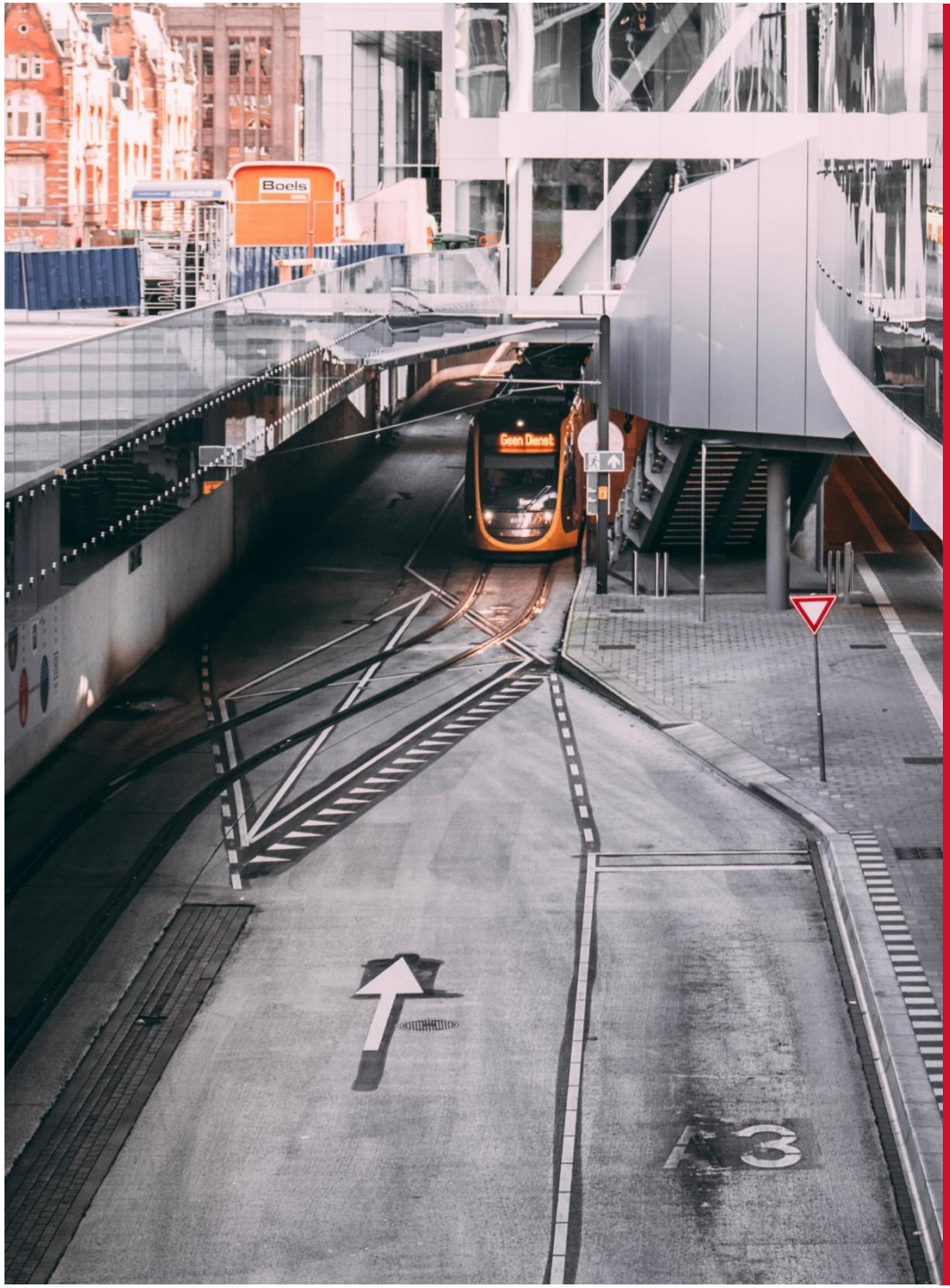
3. **Netwerken op orde**. Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen, auto en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast.
4. **Slim parkeren**. Terugbrengen aantal parkeerplaatsen op straat door gebruik te maken van P+R in combinatie met OV en deelmobiliteit.
5. **Slim sturen**. Beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee houden we de openbare ruimte aantrekkelijk en maken we de groei mogelijk van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen.

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op een essentieel onderdeel van 'Netwerken op orde', te weten het concept van het 'Wiel met spaken' als ruggengraat van het OV-netwerk en de overstappunten van auto naar OV.



Stimuleren 'anders reizen' in de MRU

In de regio zijn meerdere concrete voorbeelden die 'anders reizen' door inwoners, werknemers en studenten stimuleren. Voorbeelden hiervan zijn de USP Campusbike, de inzet van mobiliteitsmakelaars voor werkgevers en de Ikfiets-app waarmee werknemers punten verdienen door vaker naar het werk te fietsen.



Dragend concept voor mobiliteit en verstedelijking

4. Utrechts Wiel met Spaken

Utrechts Wiel met Spaken

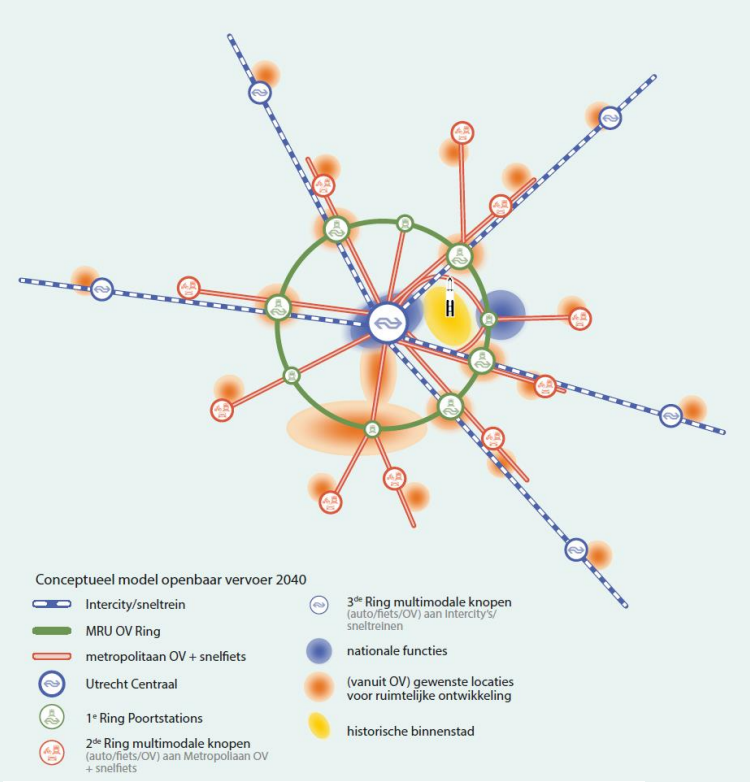
Dragend concept voor mobiliteits- en verstedelijkingsstrategie

Het Utrechtse 'Wiel met Spaken' is het logische antwoord op veel van de in de vorige hoofdstukken beschreven opgaven. Het Wiel met Spaken behelst een schaalsprong in het OV waarmee verschillende gebieden in stad en regio direct met elkaar worden verbonden via hoogwaardig openbaar vervoer en waarmee een reis via Utrecht Centraal niet meer noodzakelijk is. Hiermee wordt niet alleen de druk op Utrecht Centraal verminderd, maar ook de leefbaarheid in de buurten verhoogd waar de bereikbaarheid toeneemt. Het zorgt ervoor dat iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel gebruik kan maken van openbaar vervoer om op de plaats van bestemming te komen. De autoafhankelijkheid in de stad wordt minder wat zorgt voor minder toename van de drukte op de wegen in en om de stad. Het belang van het Wiel met Spaken overstijgt de stedelijke ontwikkeling van (Regio) Utrecht; het lost een nationaal mobiliteitsvraagstuk op doordat het regionale verkeer minder via de nationale netwerken wordt afgewikkeld.

4.1 Dragend concept ruimtelijke ontwikkeling

Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. Het 'Wiel' is de verdeelring rond Utrecht, die de spaken met elkaar verbindt. Het Wiel zorgt voor ontlasting van de hoofdknoop en biedt directe, frequente verbindingen tussen woongebieden, P+R-locaties en economische kerngebieden. De 'Spaken' bieden vanuit de regio en daarbuiten verbindingen met het centrum en het nationaal knooppunt Utrecht Centraal. Het Wiel met Spaken bouwt logisch voort op het bestaande (H)OV-netwerk in de MRU, met de spoorlijnen (intercity en sprinter), de tramlijnen (SuNij en Uithoflijn) als bepalende onderdelen.

Het Wiel met Spaken is op deze wijze de conceptuele drager van de **polycentrische ruimtelijke ontwikkeling** van Utrecht. Op de plekken waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen, ontstaan knooppunten. Naast multimodale overstappunten zijn deze knooppunten ook zelf een belangrijke bestemming. Hier wordt gewoond, geleefd, gewerkt, gerecreëerd, gesport en ontmoet in een (hoog) stedelijk milieu. Het zijn bij uitstek geschikte locaties voor nieuwe verstedelijking (wonen en werken).



Concept Wiel met Spaken (Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040)

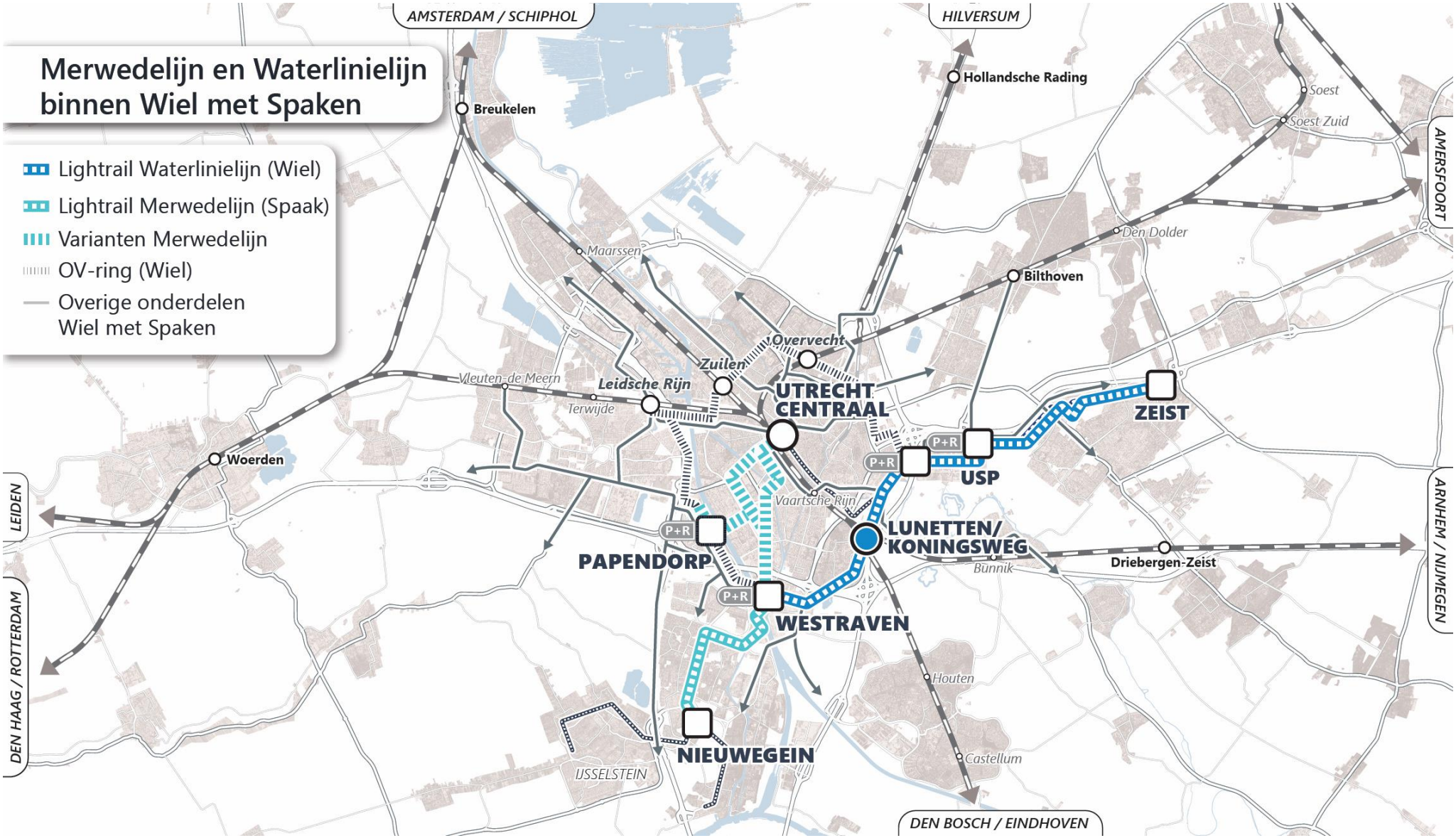
4.2 Beoogde effecten Wiel met Spaken

De belangrijkste effecten zijn in de inleiding van dit hoofdstuk al benoemd, maar worden hieronder worden ze nog eens overzichtelijk opgesomd:

- Het Wiel met Spaken biedt **snelle en directe OV-verbindingen** vanuit de regio naar **belangrijke woon- en werklocaties**. Het USP wordt vanuit alle windstreken sneller en directer ontsloten. Bestaande en nieuwe woon- en werklocaties krijgen een verbeterde aansluiting op het hoofdspoor. Dat geldt ook voor de kernen om Utrecht heen, zoals Nieuwegein, Houten en Zeist.
- Het Wiel met Spaken maakt een **gezonde verstedelijking mogelijk** is. Op verschillende plekken in de stad ontstaan interessante knooppunten. Deze goed bereikbare plekken vormen bronpunten voor toekomstige woon- en werklocaties. In combinatie met flankerend beleid zullen meer mensen kiezen voor het openbaar vervoer en minder voor de auto. Dit heeft een positief effect op lokale, regionale en nationale vervoersstromen. Bovendien leidt dit tot een **aantrekkelijker leefmilieu**.
- Het Wiel met Spaken maakt **scheiding** van nationale en regionale **verkeersstromen** mogelijk waardoor er ruimte voor groei op alle netwerken ontstaat:
  - Er is **minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen**. In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de snelle treinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, zijn de verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.
  - Met hoogfrequent en hoogwaardig OV wordt een **alternatief** geboden voor de **auto**. Het Wiel met Spaken zorgt voor een betere spreiding van de reizigersstromen. Nieuwe hubs vóór de ring Utrecht vangen verkeer af en zorgen voor aantrekkelijke overstapmogelijkheden van auto op OV. Hierdoor zal het functioneren van de snelwegring voor doorgaand verkeer verbeteren, de bereikbaarheid van de stad toenemen en de (parkeer)druk bij belangrijke bestemmingen afnemen.

4.3 Wiel met Spaken gedragen door alle partijen

Het Utrechts Wiel met Spaken is een door alle betrokken stakeholders in de MRU gedragen ontwikkelconcept voor het mobiliteitssysteem van de toekomst. Het vormt de ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en de basis voor de verstedelijkingsstrategie. En daarmee de basis voor de samenwerking tussen stad, regio en provincie om de komende decennia aan de stapsgewijze ontwikkeling hiervan te werken. Dit wordt onder andere ingevuld in het programma U Ned waarin Rijk en Regio samen optrekken.


Merwedelijn en Waterlinielijn binnen Wiel met Spaken
Lightrail Waterlinielijn (Wiel)
Lightrail Merwedelijn (Spaak)
Varianten Merwedelijn
OV-ring (Wiel)
Overige onderdelen Wiel met Spaken
AMSTERDAM / SCHIPHOL
HILVERSUM
AMERSFOORT
ARNHEM / NIJMEGEN
DEN BOSCH / EINDHOVEN
DEN HAAG / ROTTERDAM
LEIDEN
Breukelen
Hollandsche Rading
Soest
Soest Zuid
Den Dolder
Bilthoven
Maarssen
Overvecht
Zuilen
Leidsche Rijn
Vleuten-de Meern
Terwijde
UTRECHT CENTRAAL
ZEIST
USP
P+R
Woerden
Vaartsche Rijn
LUNETTEN/ KONINGSWEG
Bunnik
Driebergen-Zeist
PAPENDORP
WESTRAVEN
Houten
Castellum
NIEUWEGEIN
IJSSELSTEIN

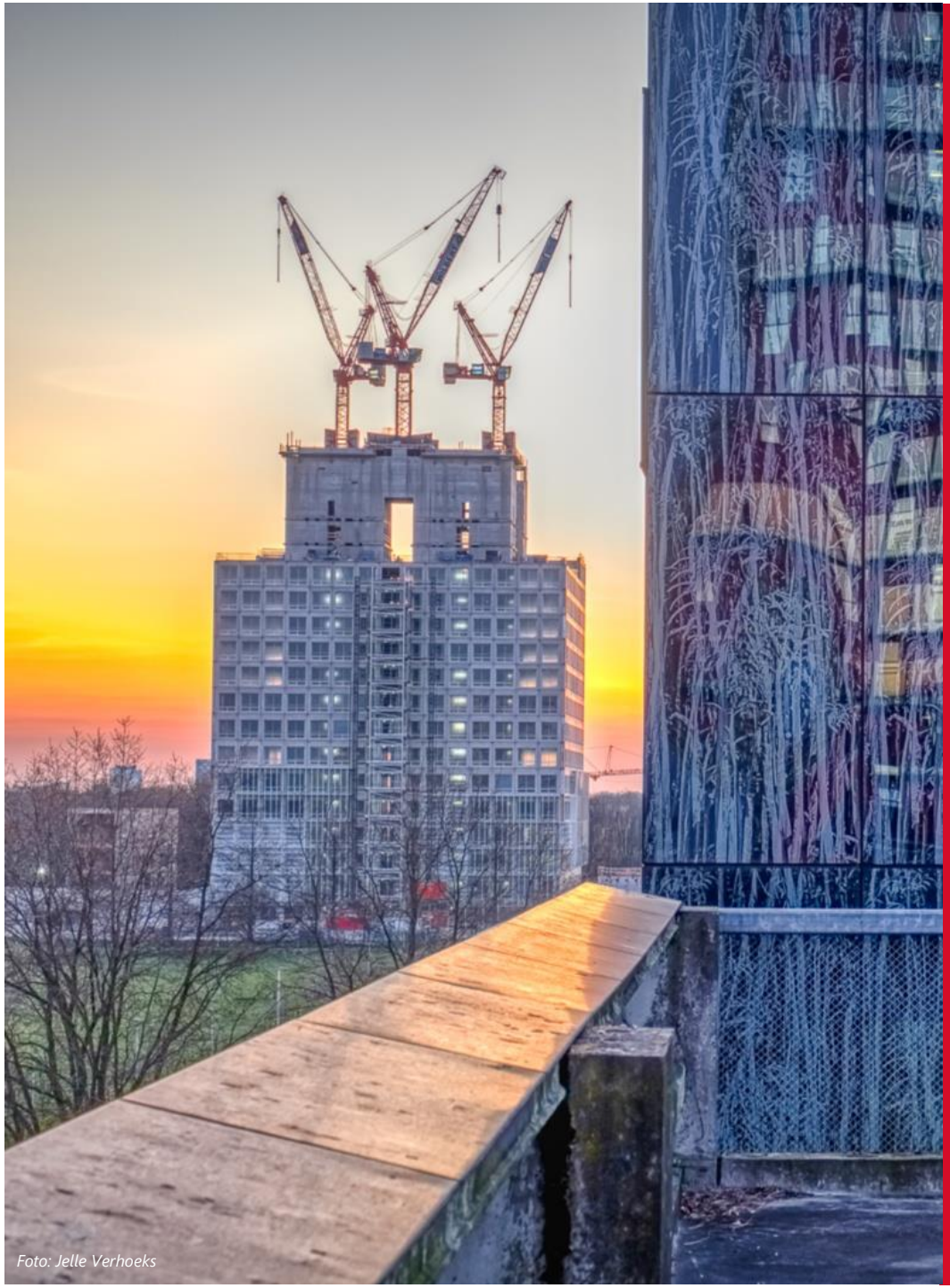


Foto: Jelle Verhoeks

Samenhangende Lightrailpropositie

5. Start Schaalsprong OV

Start Schaalsprong OV

Samenhangende Lightrailpropositie

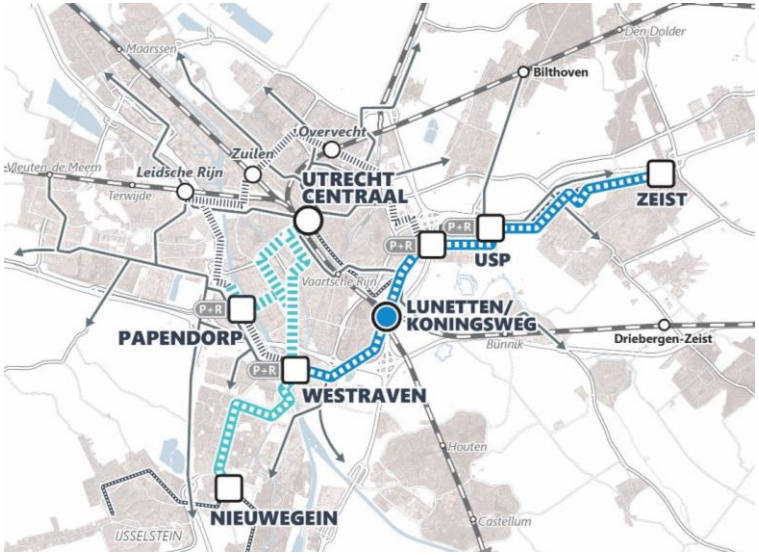
Met deze Groeifondspropositie voor de Merwedelijn, de Waterlinielijn en station Lunetten-Koningsweg, zet de MRU een eerste, betekenisvolle stap in de realisatie van het Wiel met Spaken. Daarmee legt de MRU de basis voor een schaalsprong naar een volwaardig regionaal OV-systeem in combinatie met knooppuntontwikkeling. Met dragende HOV-assen als basis voor de verstedelijking en een overgang van een monocentrische naar een polycentrische stad met meerdere centra.

5.1 Lightrailnetwerk zuidelijk deel MRU

Deze eerste fundamentele stap bestaat uit de aanleg van een lightrail netwerk in het zuidelijk deel van de MRU in combinatie met knooppunten. Met de eerste stap wordt beoogd zoveel mogelijk van de beschreven opgaven in samenhang aan te pakken. Een blik op kaart maakt duidelijk waarom juist dit de eerste stap is. Het beoogde netwerk ontsluit de bepalende toplocaties (USP) en de nieuwe verstedelijkingslocaties. Het zorgt voor een eerste serieuze stap naar een tweede hoofdknoop naast Utrecht CS. En het realiseert hoogwaardige railverbindingen in windrichtingen (Zeist en Nieuwegein) waar dit tot op heden node wordt gemist. De start van de Schaalsprong bestaat uit drie onderdelen:

1. De **Merwedelijn** betekent een versnelling van de verbinding van Nieuwegein/Westraven naar Utrecht CS. Via een aftakking wordt ook Papendorp aangesloten op het lightrailnetwerk. De Merwedelijn ontsluit verstedelijkingslocaties in Utrecht Zuidwest, de A12 zone en Nieuwegein. Omvangrijke binnenstedelijke woningbouwontwikkeling in Utrecht Zuidwest en Nieuwgein wordt met deze verbinding mogelijk.
2. De realisatie van de **Waterlinielijn** vanaf knooppunt A12 Westraven, via het USP, naar Zeist. Deze verbinding halteert bij de nieuwe knoop Lunetten-Koningsweg en ontlast hoofdknoop Utrecht Centraal. Voor OV-reizigers ontstaat een 'short cut' tussen Lunetten-Koningsweg en het USP. Zo ontstaat een directere, aantrekkelijke verbinding voor reizigers die vanuit de regio en andere delen van Nederland naar het USP willen reizen. Bovendien hoeven reizigers niet meer allemaal via Utrecht Centraal te reizen.
3. De realisatie van **dubbelstation Lunetten-Koningsweg** als overstappunt van het nationaal spoornetwerk naar het lightrail- en Sprinternetwerk. Dit station is een cruciale schakel in de verdeelring rond Utrecht. Het voorkomt dat mensen met een bestemming aan de oostzijde van Utrecht (o.a. USP), via Utrecht Centraal moeten reizen. Dit zorgt voor ontlasting van Utrecht CS én biedt op de reisrelaties naar Utrecht Oost een volwaardig alternatief voor de auto.

De onderdelen worden hieronder kort nader toegelicht.



5.2 Merwedelijn

De Merwedelijn vormt een snelle, hoogwaardige OV-verbinding met hoge capaciteit om de verstedelijkingslocaties te verbinden met Utrecht CS en omgeving. Deze nieuwe lightrail ontsluit de verstedelijkingslocaties binnen de OV ring en zorgt samen met Waterlinielijn voor ontsluiting van de geplande verstedelijking in de A12-zone. Ook biedt deze verbinding een forse verbetering voor reizigers uit omliggende gebieden met kortere reistijden en hogere betrouwbaarheid. Met deze extra capaciteit en kwaliteit zorgen wij voor een goede basis om mobiliteitstransitie in de regio Utrecht te versterken.

We werken meerdere varianten van de Merwedelijn uit (*zie kaart vorige pagina*), zoals een versnelling van de huidige tramlijn naar Nieuwegein of een tramlijn via de Merwedekanaalzone. De praktische uitvoering hebben we op hoofdlijnen uitgewerkt. In de plannen voor de Merwedekanaalzone valt een tram in de openbare ruimte goed in te passen.

Vanwege de doorsnijding van hoogstedelijk gebied en de hoge kwaliteitseisen aan deze verbinding is de inzet om bij een mogelijk nieuwe route deze zoveel mogelijk ongelijkvloers aan te leggen in de vorm van een 'metrotram'. Op termijn is het een optie om de tramverbinding door te trekken door de binnenstad naar Utrecht Science Park.

Visualisatie hoogstedelijk woonmilieu Merwedekanaalzone (OKRA landschapsarchitecten)

De variant met aftakking naar Papendorp volgt een deel van het bestaande tramtracé en sluit aan op een reeds eerder aangelegde vrije busbaan. Bij het ontwerp van die busbaan is rekening gehouden met de eventuele latere ombouw naar een trambaan. Dat geldt ook voor de brug over het Amsterdamrijnkanaal.

5.3 Waterlinielijn

De Waterlinielijn is de belangrijkste maatregel om knelpunten te verminderen. De lijn ontlast Utrecht Centraal, verbetert de bereikbaarheid van USP en maakt verdere groei van USP mogelijk. De lijn ontsluit bovendien de A12-zone, een belangrijke woningbouwlocatie voor de regio Utrecht na 2030 en de verstedelijkingslocatie Lunetten-Koningsweg. Ook verbeteren de bereikbaarheid en leefbaarheid van bestaand (hoog)stedelijk gebied in

Overzicht A12-zone (Werkboek Ontwikkelprincipes, januari 2021)

Nieuwegein en Zeist. De lijn betekent een substantiële impuls in en verbetering van de robuustheid van het regionale OV-systeem. Bij uitval rond Utrecht Centraal biedt de Waterlinielijn een tweede route om de stedelijke gebieden aan de zuid- en oostkant van de regio met het spoor en met elkaar te verbinden.

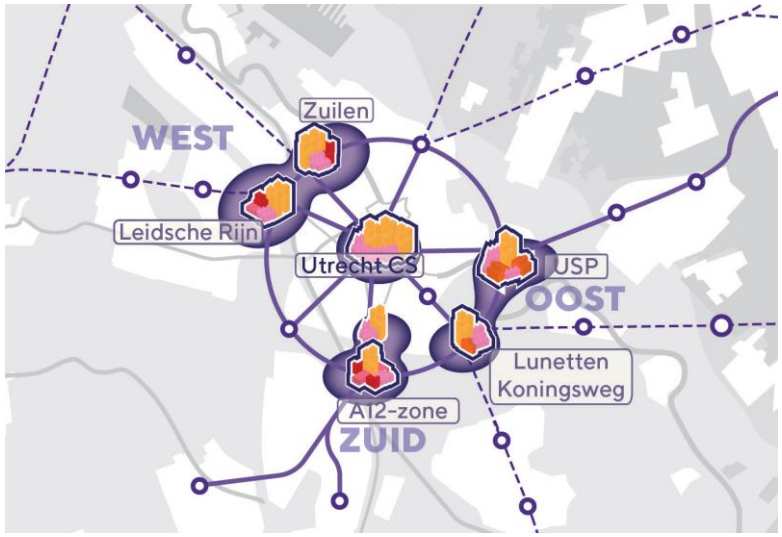
De meerwaarde van het doortrekken van de Waterlinielijn naar Zeist is groot. Per dag rijden er veel bussen vanaf Zeist via de binnenstad van Utrecht naar Utrecht CS. Door de realisatie van een lightrailverbinding naar Zeist-Noord hoeven deze bussen niet allemaal meer via de binnenstad van Utrecht te rijden. Zo wordt een alternatief geboden voor de groeiende stromen bussen en worden conflicten met – de eveneens groeiende stromen – fietsers en voetgangers gereduceerd. Dit komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede. En maakt zo de binnenstad aantrekkelijker als regionaal centrum en (inter)nationale trekpleister.

Voor inwoners van Zeist betekent het doortrekken van de Waterlinielijn een kortere reistijd naar het USP vanuit heel Zeist. De Waterlinielijn zal de bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en grond- en vastgoedwaarden van dit gebied een extra impuls geven. Het doortrekken naar Zeist draagt verder bij aan een spits in twee richtingen waardoor het gehele traject van de Waterlinielijn en de bestaande Uithoflijn beter rendeert. Door het aantakken van Zeist op de Waterlinielijn ontstaat nieuwe, directe verbindingen tussen Zeist en de oostkant van Utrecht en Nieuwegein en zullen minder reizigers vanuit Zeist met de auto reizen. Ook wordt hiermee de potentie vergroot voor het aanleggen van een hub aan de A28, waar reizigers vanuit het oosten met een bestemming in de MRU de overstap kunnen maken naar OV. Dit ontlast de Ring Utrecht. Tevens kunnen reizigers uit Zeist naar de Randstad en naar Brabant sneller via station Lunetten-Koningsweg reizen waardoor Utrecht Centraal wordt ontlast. Met de introductie van lightrail zal een aantal directe busverbindingen komen te vervallen en worden sommige regionale reizigers geconfronteerd met een extra overstap. Dit vergt een zorgvuldige afweging, die de provincie verder uitwerkt in de 'Netwerkstudie OV'.

De Waterlinielijn biedt een goede basis om op termijn een doorkoppeling te maken bij een eventuele ontwikkeling op termijn van Rijnenburg, met name om OV ontsluiting richting Lunetten-Koningsweg en USP mogelijk te maken. De verschillende varianten van de Merwedelijn bieden een fundament voor een snelle verbinding met Utrecht CS

5.4 Lunetten-Koningsweg

Een versterkt station Lunetten Koningsweg creëert een kansrijke overstapknoop in het totale OV-netwerk. Daarbij ontstaat een nieuwe verdeelpunt in het zuidoosten kan Utrecht waarbij een overstap mogelijk is tussen trein en tram en busnetwerk. Het station verknoopt de Waterlinielijn met het nationale spoornetwerk en zorgt voor een verschuiving van reizigers van routes van/naar Utrecht CS naar buitenom, zodat op verbindingen zoals de Merwedelijn ook ruimte bestaat voor verdere groei als gevolg van de ingezette mobiliteitstransitie. Het station legt ook de basis voor een verdere polycentrische ontwikkeling van de regio.



Lunetten-Koningsweg: een van de Metropoolpoorten van de MRU (Bron: Utrecht Nabij)

De Waterlinielijn zal het station mogelijk ongelijkvloers kruisen om een goede overstap mogelijk te maken. Naast het bieden van een goede overstapknoop in het netwerk zijn er ook kans om deze nieuwe knoop verder te versterken als verblijfsgebied met onder andere bestemmingsfuncties. Daarmee wordt Lunetten-Koningsweg letterlijk de toegangspoort tot Utrecht voor reizigers uit het zuiden en oosten van Nederland. Ook biedt het station voor reizigers uit de Randstad met bestemming USP of de zuidflank van de stad een alternatief voor een overstap op Utrecht CS. Er zijn verschillende varianten mogelijk voor de bediening van dit station. De keuze voor sprinter of IC-station is een nadere uitwerking en mogelijk faseringsvraagstuk waarbij belangen van bestemmingsreizigers en doorgaande reizigers nog goed moeten worden afgewogen.

5.5 Lightrail maakt andere interventies mogelijk

Inzet is een volwaardig alternatief te bieden voor de auto in de vorm van snel openbaar vervoer naar de meest essentiële bestemmingen in de stad en de regio. Dit vormt de basis voor een 'modal shift' van auto naar fiets en OV. De realisatie van de voorgestelde lightraillijnen is hiervoor het fundament. Zonder dit fundament zijn andere onderdelen van het breder pakket van mobiliteits- en ruimtelijke ingrepen niet mogelijk. Daarbij gaat het onder andere om:

- Hanteren van lage parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen.
- Realiseren van P+R locaties en parkeren op afstand nabij de toegangspoorten (Mooi Zeist, Westraven en Papendorp), met een passend voorzieningenniveau (waaronder goed voor- en natransport en hoogwaardig aanbod van deelmobiliteit).
- Stimuleren multimodale reis met de fiets in de stad. Waaronder actief stimuleringsbeleid voor duurzame mobiliteit bij werkgevers en onderwijsinstellingen.

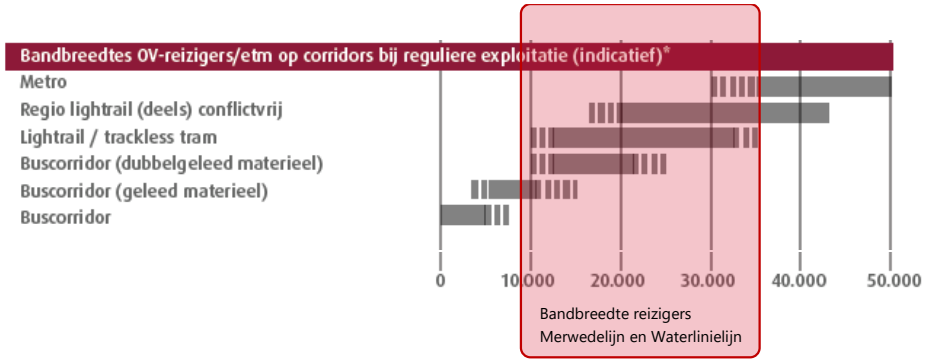
[16] Regionaal Toekomstbeeld OV

De Utrechtse mobiliteitsaanpak gaat uit van deze integrale en brede inzet. Om hier invulling aan te kunnen geven, is het lightrailnetwerk dus randvoorwaardelijk.

5.6 Ruim voldoende vervoerpotentie voor lightrail

Lightrail biedt een hoge kwaliteit voor de reiziger en heeft een grote structurerende werking in de ruimtelijke ontwikkeling en het gezonde leefmilieu. Het biedt dus kansen op vele vlakken. Uiteraard is het ook belangrijk dat er voldoende reizigers zijn voor een gezonde exploitatie.

Gangbare kentallen in Nederland laten zien dat het bij een reizigersaantal rond 20.000 per dag al interessant is een vorm van lightrail te verkennen. Vervoerkundige analyses[16] laten zien dat dit aantal op de meeste deeltracés ruimschoots wordt gehaald. Onderstaand figuur geeft de bandbreedte van de reizigersaantallen op de Merwedelijn en Waterlinielijn weer in het overzicht van de kentallen per OV-modaliteit[17].



[17] Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest, middellange termijn, Goudappel 2020

In het kader hiernaast wordt kort ingegaan op de meerwaarde van het voorgestelde lightrailnetwerk boven andere onderzochte oplossingsrichtingen. Opgemerkt wordt dat het in deze propositie gaat om hoogwaardige OV verbindingen die met de huidige kennis met de term 'lightrail' worden aangeduid. Bij de definitieve uitwerking wordt uiteraard de stand van de techniek gevolgd en waar interessant en relevant ook gekeken naar innovatieve gelijkwaardige alternatieven.

Foto: Jelle Verhoeks

Meerwaarde lightrail boven andere oplossingen

Er is breed onderzoek gedaan naar andere mogelijke oplossingsrichtingen voor de uitbereiding van het OV-netwerk. Alternatieve oplossingsrichtingen die zijn onderzocht zijn onder andere het opwaarderen van diverse stations buiten de gemeente Utrecht (Houten, Bunnik en Bilthoven) in combinatie met een 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 met de Merwedelijn en Waterlinielijn. Reizigersstromen op de hoofdverbindingen zijn daarnaast te groot om efficiënt te faciliteren door een grotere inzet van busvervoer.

Agglomeratiekracht versterkt, groei wordt opgevangen en Draaischijf blijft draaien

6. Effecten Lightrailpropositie

Effecten Lichtrailpropositie

Agglomeratiekracht versterkt, groei wordt opgevangen en Draaischijf blijft draaien

De Merwedelijn en Waterlinielijn zorgen er, in combinatie met station Lunetten-Koningsweg aantoonbaar voor dat:

a) de toplocaties (waaronder USP) zowel regionaal als nationaal beter bereikbaar worden en daarmee de agglomeratiekracht vergroot. Op USP kunnen tot voorbij 4.000 R&D banen extra worden gecreëerd;

b) de groei van nieuwe woningen en arbeidsplaatsen wordt opgevangen. De lightraillijnen maken 45.000 tot 73.000 woningen en 27.500 tot 49.500 arbeidsplaatsen mogelijk;

c) er een concurrerend alternatief wordt geboden voor de auto en Utrecht Centraal. Het autoverkeer op de Ring Utrecht neemt in combinatie met maatregelen als fiets, parkeerbeleid en spitsmijden in de ochtendspits tot 14% af en door 20% minder regionale reizigers op Utrecht Centraal ontstaat er in algemene zin ruimte voor groei van het aantal treinreizigers (tot 50%).

Dit hoofdstuk gaat nader in op deze effecten van de lightrailpropositie. In het volgende hoofdstuk wordt dat concreet vertaald in kosten en baten in termen van verdienvermogen.

6.1 Versterken agglomeratiekracht MRU en positie USP

De aanleg van het voorgestelde lightrailnetwerk zorgt ervoor dat de economische kerngebieden beter worden ontsloten. Bedrijven, instellingen en inwoners van de metropoolregio Utrecht profiteren van betere bereikbaarheid en kortere reistijden. Dit draagt bij aan versterking van agglomeratie-effecten. Dit heeft een stedelijke, regionale, maar ook nationale component. Naast verbetering van de binnenstedelijke bereikbaarheid, verbetert ook de regionale ontsluiting van woon- en werklocaties. Denk hierbij aan Zeist en Nieuwegein, maar ook aan Bilthoven en Bunnik.

Met de realisatie van het knooppunt Lunetten-Koningsweg wordt ook bovenregionale en nationale connectiviteit sterk verbeterd. Denk hierbij aan de verbinding van de internationaal georiënteerde campus USP naar gerelateerde bedrijvenclusters in het oosten (Amersfoort, Wageningen) en het zuiden (Den Bosch, Eindhoven) en de metropoolregio's als MRA en MRDH.

Het lightrailnetwerk zorgt dus voor een impuls voor de waardeketens, zowel binnen als buiten de regio. Het leidt tot reductie van economische zoekkosten en versterking van het innovatiepotentieel binnen hoogwaardige kennismilieus. Concreet biedt de verbeterde (OV)-bereikbaarheid van USP de mogelijkheid om tot meer dan **4.000 R&D-georiënteerde banen** te creëren. Juist deze banen, die de bestaande sterktes op het gebied van medtech, biotech en klimaatkennis verder versterken, leiden tot extra waardecreatie en een bijdrage aan het regionale en nationale verdienvermogen.

Hiermee kapitaliseert de propositie de onderbenutting van het economisch potentieel van de Metropoolregio Utrecht. Dit agglomeratie-effect wordt versterkt, doordat de lightraillijnen een intensievere verstedelijking (meer woningbouw) mogelijk maken.

Hiernaast kan in algemene zin worden opgemerkt dat het aannemelijk is dat het vastgoed binnen de invloedssfeer van de Waterlinie- en Merwedelijn en de tweede hoofdknoop Lunetten-Koningsweg in waarde zal stijgen. Vergelijkbare effecten zijn recent ook elders gerealiseerd, zoals rond RandstadRail (lightrail tussen Rotterdam en Den Haag) en in Amsterdam (Noord-Zuidlijn).

Hieronder wordt specifiek ingegaan op de agglomeratie-effecten voor USP en de bredere regio.

Versterken positie USP

Het voorgestelde lightrailnetwerk draagt letterlijk en figuurlijk bij aan de doorontwikkeling van het Utrecht Science Park als toplocatie voor onderwijs, kennis, innovatie en R&D ontwikkelingen. De connectiviteit met omliggende gebieden vergroot de reikwijdte van de kennisspillovers en versterkt de valorisatie. Niet alleen in de eigen regio, maar door opbouw, uitbouw en verlenging van de waardeketens (productie, toelevering, verdere product- en dienstontwikkeling) juist ook in andere regio's.

Bedrijven en instellingen als Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht, UMC Utrecht, Danone Nutricia Research, Genmab, Bilthoven Biologicals en Intravacc profiteren van een verbeterde bereikbaarheid van USP. Dit maakt het voor hen makkelijker om talent aan te trekken en te behouden en versterkt het nationale en internationale samenwerkingsverbanden en waardeketens. Hierbij gaat het niet alleen om de hoofdlocatie in Utrecht maar ook om de **USP-satellietlocatie** op korte afstand (Utrecht Science Park Bilthoven) en de **overlooplocatie** in Zeist. En het geldt daarbij ook niet alleen voor de genoemde bedrijven, maar ook voor de vele 'spin-off-companies'. Bedrijven die in veel gevallen zijn gebaseerd op intellectueel eigendom dat is gegenereerd door de Universiteit Utrecht of het UMC Utrecht. Publieke R&D wordt op deze wijze omgezet in privaat verdienvermogen (valorisatie).

Koppeling andere groeifondsproposities

Het R&D accent binnen USP ligt op R&D met grote groeipotentie: gezondheid (biotech, farma, medtech), duurzaamheid (energie, klimaat, civiele techniek) en voedingstechnologie (Balland & Boschma, 2020). Dit komt ook tot uiting in de participatie van de regio Utrecht, m.n. via haar kennisinstellingen (UU en UMCU), in enkele kennis & innovatie proposities die ingediend zijn voor het Nationaal Groeifonds (RegmedXB, Health-RI, FoodSwitch en NL AI-Coalitie). Met deze specialisaties levert Utrecht nationaal en internationaal een bijdrage aan het zowel het toekomstige BBP van Nederland als de brede welvaart van mensen. Er liggen daarmee voldoende aanknopingspunten om het Utrechtse niveau aan R&D te verhogen, onder andere door het verbeteren van de bereikbaarheid met lightrail.

Een infrastructurele investering betekent ook een specifieke impuls voor de aantrekkingskracht van USP en zijn regionale satellietlocaties op R&D-intensieve organisaties of organisatieonderdelen. Dit betekent groei van kennisintensieve werkgelegenheid, zowel in kennisproductie als kennisbenutting in de waarde-/productieketen. Verondersteld wordt dat de bestedingen aan R&D toenemen met tot meer dan 4.000 R&D-gerelateerde arbeidsplaatsen[18] als gevolg van de aanleg van het lightrailnetwerk.

[18] BCI, 2020

Breder economisch effect regio

De propositie heeft een breder economisch effect (zie nevenstaand tekstkader). Ook andere economische kerngebieden binnen (Midden) Nederland profiteren immers van deze ingreep. Daarmee stijgt het arbeids- en klantpotentieel voor bedrijven en het potentiële bedieningsgebied van onderwijsinstellingen en voorzieningen, ook in andere economische kerngebieden in de regio. Werkgelegenheid die minder R&D-gebonden is (kantoren en productie), zal hierdoor ook op andere plekken in de regio landen. Betere toegankelijkheid van kennisclusters draagt via bovenregionale waarde- en productieketens bij aan groei, zowel in Utrecht als in andere regio's.

De maatregelen zorgen er onder andere voor dat Utrecht Centraal kan doorgroeien als landelijk knooppunt. Ook bedrijven en organisaties die mede afhankelijk zijn van kennis ontwikkeld op het USP profiteren zodat kennisspillovers een grotere geografische reikwijdte hebben.

Versterken kennisecosysteem Midden-Nederland

Het voorstel draagt bij aan versterking van de centrale as in het kennisecosysteem in Midden-Nederland: die tussen het Utrecht Science Park en de campus van Wageningen University & Research. Gezamenlijk hebben deze twee universiteiten een mondiaal leidende positie op het gebied van klimaatwetenschappen, gezondheid, toekomstbestendige leefomgeving en gezonde voeding. Meer dan de helft van de Nederlandse studenten op het gebied van klimaat- en milieuwetenschappen wordt aan deze twee instituten opgeleid. Bijna een kwart van de Nederlandse studenten op het gebied van gezondheid en biotechnologie is aan deze instituten verbonden. De toekomstgerichtheid van de instituten wordt onderstreept door de alliantie die UU, UMCU, WUR en Technische Universiteit Eindhoven hebben gesloten. Zo worden kennisclusters op het gebied van gezondheid, milieu, voeding en technologie nauw met elkaar verbonden (zie ook Kamerbrief (met bijlagen) inzake Versterken van onderzoeks- en innovatie-ecosystemen, 2020). Bundeling van expertise, excellentie in onderzoek en herkenbare sterktes zorgen voor een maximale hefboom op R&D en aantrekkingskracht op investeringen in nieuwe en bestaande bedrijven.

Mogelijke versterking LSH-cluster

De MRU is een sterke Life Science & Health (LSH) regio die verder reikt dan het USP. Versterking van dit LSH-cluster zal in de toekomst dan ook op meerdere plekken in de regio (kunnen) neerslaan. Op nevenstaande kaart zijn verschillende locaties aangemerkt waar in de periode tot 2040 potentie is voor uitbreiding en versterking van de regionale LSH-cluster[19]. Hetzij als locatie voor R&D, productie, of kantoorfuncties.

Gemeente	Locatie
Utrecht	1 Utrecht Science Park 2 Rijnsweerd Zuid (Daltonlaan) 3 Wetering Zuid 4 Jaarbeursplein 5 Lunetten/ Koningsweg 6 Papendorp 7 Galgenwaard
De Bilt	8 USP Bilthoven 9 Berg en Bosch 10 Stationsgebied Bilthoven
Zeist	11 Stationsgebied Driebergen-Zeist 12 Utrechtseweg/ Driebergseweg
Bunnik	13 Stationsgebied Bunnik Noord 14 Stationsgebied Bunnik Zuid

Foto Huibrecht Instituut: Jurjen Drenth

[19] BCI, 2021

6.2 Ruggengraat gezonde verstedelijking MRU

De twee lightrail verbindingen vormen de ruggengraat van de uitbreidingsopgave van stad en regio (zie kaart volgende pagina). Van de in totaal 125.000 te bouwen woningen in de MRU, komen tussen de 45.000 en 73.000 woningen in de directe invloedssfeer van de nieuwe verbindingen te liggen. Van de 80.0000 nieuwe arbeidsplaatsen, gaat het om tussen de 27.500 en 49.500 arbeidsplaatsen in de directe invloedssfeer van de lightrailverbindingen. Het gaat hier om de beoogde ontwikkeling tot 2040.

De lightrailverbindingen bieden een robuust mobiliteitssysteem om de groei in inwoners en arbeidsplaatsen te faciliteren. Hiermee wordt (extra) congestie op de Ring Utrecht voorkomen, hetgeen tot groot economisch verlies voor ondernemend Nederland zou leiden. Zonder deze verbindingen kan maar een klein deel van het beoogde woonvolume gerealiseerd worden, waarmee de grote druk op de woningmarkt verder zal toenemen.

De tabellen op de volgende pagina geven een indicatie van de bandbreedte van de woningen en arbeidsplaatsen die in de directe invloedssfeer van de nieuwe lightraillijnen kunnen worden gerealiseerd.

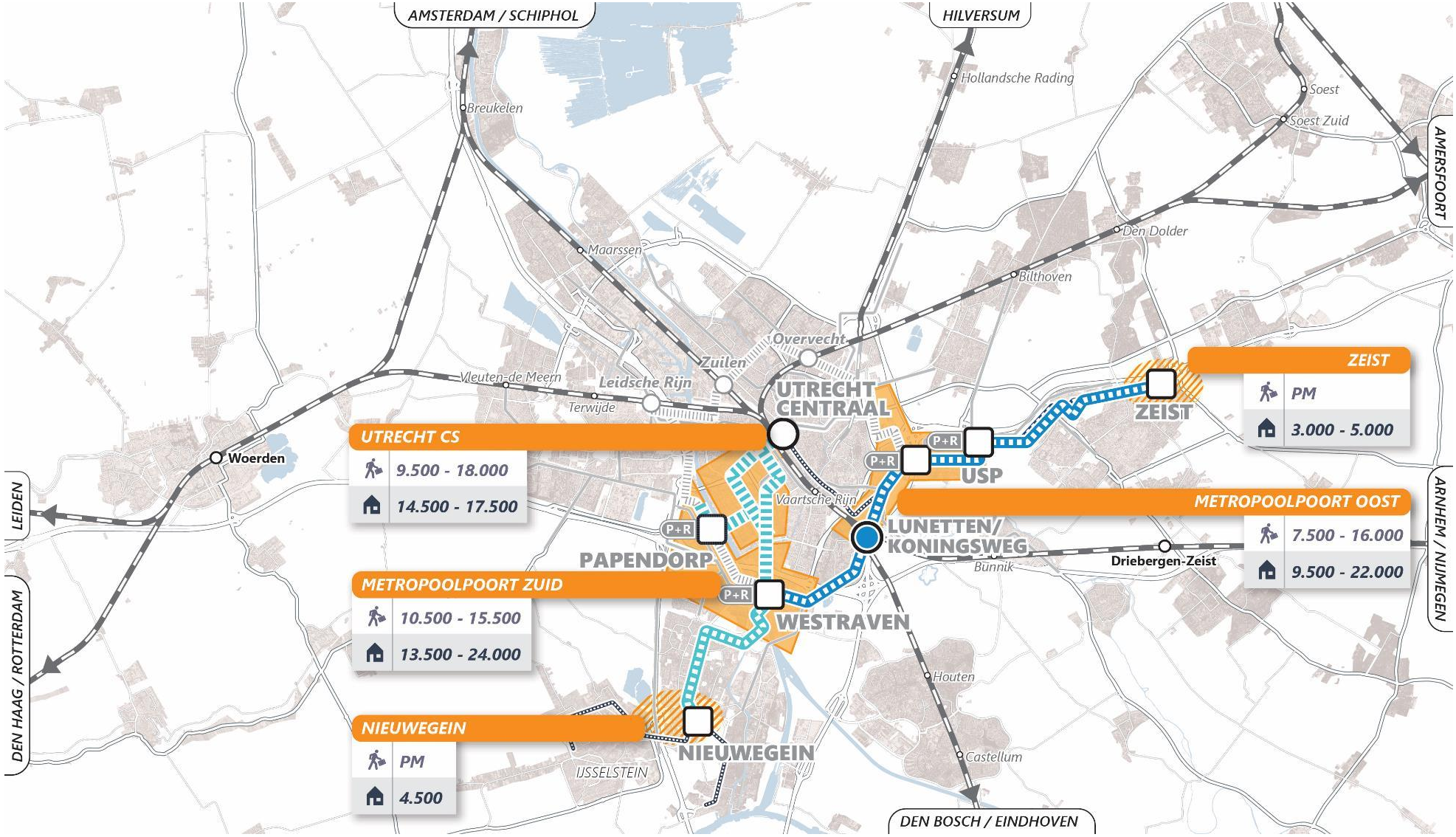
Ook locaties die niet direct aan deze lijnen liggen, profiteren van de betere OV-bereikbaarheid. Door een sterker OV-mobiliteitsprofiel kan ook daar in hogere dichtheden, met een lagere parkeernorm, worden gebouwd. Daarnaast bieden de lightraillijnen een toekomstvaste basis voor verdere verstedelijking op lange termijn. Zo bouwt een eventuele ontwikkeling van Rijnenburg voort op het basisnetwerk dat met deze lightraillijnen wordt gelegd.

Zonder realisatie van de lightrailverbindingen loopt het hele mobiliteitssysteem vast. Hierdoor kan op (een deel van) de beoogde woningbouwlocaties niet in de beoogde dichtheden worden gebouwd en op bepaalde plekken, zoals de A12 zone, helemaal niet worden gebouwd.

Woningen	**Bandbreedte tot 2040**
CS	*14.500 – 17.500*
Metropoolpoort Zuid	*13.500 – 24.000*
Metropoolpoort Oost	*9.500 - 22.000*
Nieuwegein[20]	*4.500 – 4.500*
Zeist	*3.000 – 5.000*
Totaal	**45.000 – 73.000**

Arbeidsplaatsen	**Bandbreedte tot 2040**
CS	*9.500– 18.000*
Metropoolpoort Zuid	*10.500 – 15.500*
Metropoolpoort Oost	*7.500 -16.000*
Nieuwegein	*pm*
Zeist	*pm*
Totaal	**27.500 – 49.500**

[20] Overig grondgebied buiten Metropoolpoort Zuid


AMSTERDAM / SCHIPHOL
HILVERSUM
AMERSFOORT
ARNHEM / NIJMEGEN
DEN BOSCH / EINDHOVEN
DEN HAAG / ROTTERDAM
LEIDEN
Breukelen
Hollandsche Rading
Soest
Soest Zuid
Den Dolder
Bilthoven
Maarssen
Overvecht
Zuilen
Leidsche Rijn
Vleuten-de Meern
Terwijde
Woerden
UTRECHT CENTRAAL
UTRECHT CS
9.500 - 18.000
14.500 - 17.500
ZEIST
PM
3.000 - 5.000
ZEIST
P+R
USP
Vaartsche Rijn
METROPOOLPOORT OOST
7.500 - 16.000
9.500 - 22.000
LUNETTEN/ KONINGSWEG
Bunnik
Driebergen-Zeist
PAPENDORP
METROPOOLPOORT ZUID
10.500 - 15.500
13.500 - 24.000
WESTRAVEN
Houten
NIEUWEGEIN
PM
4.500
NIEUWEGEIN
IJSSELSTEIN
Castellum

6.3 Draaischijf blijft draaien

Het lightrailnetwerk heeft een regionale (metropolitane) functie. Het schept letterlijk ruimte voor bovenregionale verkeersbewegingen (via Ring Utrecht of Utrecht CS). Met een OV-systeem als volwaardig alternatief voor de lokale en regionale autoritten wordt ingezet op een modal shift en wordt de Ring Utrecht deels ontlast van regionaal verkeer. Het nationale, doorgaande verkeer ervaart minder hinder van de groei van regio Utrecht. En door het verleggen van de reizigersstroom via station Lunetten-Koningsweg en de Waterlinielijn hebben nationale OV-reizigers minder last van de drukte op en rondom CS.

Concurrerend alternatief voor de auto

Een belangrijke voorwaarde voor groei is dat het nationale wegennet er niet extra door wordt belast. Dit geldt specifiek voor de Ring Utrecht (tussen knooppunten Oudenrijn en Rijnsweerd).

De realisatie van het lightrail netwerk levert langs twee lijnen een bijdrage aan het beperken van de groei van het autoverkeer op de Ring rondom Utrecht. De Waterlinielijn zal een aantrekkelijk alternatief zijn voor de autoritten binnen de regio waar in veel gevallen gebruik wordt gemaakt van de Ring Utrecht, en door een overstap te bieden op hubs langs snelweglocaties wordt bewerkstelligd dat forenzen en bezoekers van de stad voor de ring op het OV overstappen.

Uit berekeningen in het kader van het Mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht blijkt dat – indien alleen de effecten van de netwerkaanpassingen in aanmerking worden genomen –er in 2040 een reductie van het totale autoverkeer in de ochtendspits van 5% op de Ring Utrecht in 2040 optreedt ten opzichte van het referentiemodel. Wanneer dit in combinatie gebeurt in combinatie met een pakket flankerende maatregelen (de 4 andere stappen van de Utrechtse Mobiliteitsaanpak) is een totale reductie van 14% in de ochtendspits mogelijk. NB: Deze percentages hebben betrekking op de Ring Utrecht (met inbegrip van de parallelwegen), niet op het gebied binnen de Ring.

Meerwaarde Lunetten-Koningsweg als IC-station

De voorgestelde propositie gaat uit van een aansluiting van knoop Lunetten-Koningsweg op het landelijk spoornetwerk. Berekeningen in het Regionaal Toekomsbeeld OV laten zien dat de potentie bij een volwaardige IC-status zelfs zo groot is dag het in combinatie met de aanleg van de Waterlinielijn tot de 10 drukste stations van Nederland zou kunnen gaan behoren, vergelijkbaar met de omvang van het huidige station Amsterdam Zuid. Dit in lijn met de filosofie van het Wiel met Spaken. In algemene zin werkt het Wiel met Spaken 'beter' wanneer (een deel van) de Intercity's die hier langs rijden, ook halteren.

Wanneer er alleen frequente Sprinters stoppen, dan werkt het principe van Wiel met Spaken nog steeds, maar is het effect kleiner. Dan wordt Utrecht Centraal minder ontlast, zowel wat betreft in- en uitstappers, fietsers als bus- en tramreizigers. Daarnaast neemt ook het verwachte aantal in- en uitstappers met ruim de helft af wanneer het station niet als IC, maar als Sprinterstation zou worden gerealiseerd (71.000 vs. 31.000). Berekeningen laten tevens zien, dat het ontbreken van een IC status Lunetten-Koningsweg resulteert in 7.000 OV-reizen minder per dag via de Waterlinielijn. Deze groep profiteert daarmee niet van een reistijdwinst. Daarnaast zijn er zo'n 46.000 treinreizigers die via Utrecht Centraal blijven reizen en/of via andere modaliteiten, wat extra belasting van de ring Utrecht en Utrecht CS met zich meebrengt.

De meerwaarde van een IC-status voor Lunetten-Koningsweg lijkt hiermee evident. Echter, voor een definitief besluit hierover is nadere weging nodig tegenover andere belangen, zoals het snel verbinden van landsdelen (eventueel reistijdverlies voor doorgaande reizigers), de waarde van het Sprinternetwerk en bediening op de internationale corridor naar Duitsland.

Partijen in de spoorsector (ProRail/NS) delen het principe dat er een impuls in het regionale HOV/lightrailnetwerk nodig is om de opgaven aan te pakken. En dat het Wiel met Spaken hiervoor een sterk concept biedt en de Waterlinielijn en Merwedelijn daarin logische eerste stappen zijn. Ook wordt gedeeld dat Lunetten-Koningsweg een logische knoop voor de regionale reiziger is. De exacte bediening van deze knoop is vervolgens het resultaat van een integrale afweging door alle betrokken partijen.

Ontlasten Utrecht CS

Ook het hoofdspoor wordt ontlast met de twee lightrailverbindingen. Terwijl het OV-aandeel met deze ingrepen provinciebreed aanzienlijk toeneemt (12% in 2040), vindt tegelijk nauwelijks groei van het aantal overstappers op Utrecht Centraal plaats. Een groter aandeel OV-reizigers kiest namelijk andere routes. Met de maatregelen is het mogelijk om de groei in de regio te faciliteren én de focus van de verwachte reizigersgroei op Utrecht CS te verleggen van een in- en uitstapstation naar een (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 en –45% inclusief overstappers bus/tram naar trein). De effecten word en mede bepaald door de verbeteringen in het spoornetwerk vanuit de landelijke netwerkvisie.

Lunetten-Koningsweg in potentie 9e station van Nederland

Berekeningen laten zien dat Lunetten-Koningsweg in 2040 in potentie het 9e station van Nederland kan zijn indien het dubbelstation op termijn een volwaardige IC status zou krijgen. Hieronder een overzicht van de top 10 drukste stations van Nederland in 2040 (*doorrekening Nationaal Toekomstbeeld OV*). Met 71.000 reizigers komt Lunetten-Koningsweg in deze de top 10.

1.	Utrecht Centraal	257.000
2.	Amsterdam Centraal	192.000
3.	Schiphol Airport	147.000
4.	Rotterdam Centraal	118.000
5.	Den Haag Centraal	117.000
6.	Leiden Centraal	96.000
7.	Eindhoven	92.000
8.	Amsterdam Zuid	86.000
9.	Amsterdam Sloterdijk	53.000
10.	Zwolle	50.000

Lunetten-Koningsweg
71.000 reizigers/dag

Het gaat hierbij uitdrukkelijk om de potentie van dit station. Of een IC-status daadwerkelijk wordt gerealiseerd, hangt af van een bredere belangenafweging zoals in het kader op de vorige pagina aangegeven.

6.4 Samenhangend effect Schaalsprong

De lightrailpropositie bestaat uit drie samenhangende onderdelen die op hun beurt weer deel uitmaken van een groter concept (Wiel met Spaken / mobiliteitstransitie). De meerwaarde van deze drie onderdelen in samenhang is groot.

Enkel realisatie van dubbelstation Lunetten-Koningsweg zou niet veel knelpunten oplossen, zo blijkt uit doorrekeningen. Zonder (snelle) Waterlinielijn is het bereik van het dubbelstation beperkt tot de directe omgeving. Bovenregionale treinreizigers van/naar USP, Nieuwegein en de A12-zone zullen via Utrecht Centraal blijven reizen waardoor de druk op de centrale knoop blijft.

De Waterlinielijn helpt bij het oplossen van knelpunten. Het heeft een grote vervoerwaarde voor reizigers vanuit de Zuidlob naar USP; en een nog grotere vervoerswaarde bij doorontwikkeling van Lunetten-Koningsweg tot intercitystation zodat ook reizigers vanuit Arnhem, Den Bosch, Amsterdam en Rotterdam/Den Haag een alternatief voor CS hebben.

Benadrukt dient te worden dat bij een soberder uitvoering de beoogde schaalsprong niet zal worden gerealiseerd. De beoogde schaalsprong met betere verbindingen en significant meer woningbouw, die via agglomeratie-effecten leidt tot creatie van arbeidsplaatsen en structureel meer economische groei. 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.

6.5 Bijdrage brede welvaart

Brede welvaart kijkt naar de materiële welvaart en het immateriële welzijn van mensen. Gezondheid, sociale verbanden, een veilige en aangename woon- en leefomgeving vormen daarin sleutelfactoren. Maar ook het hebben van werk naar vermogen en een betaalbare woning. De partijen in de Utrechtse regio willen dat investeringen op het hoogste schaalniveau bijdragen aan het welbevinden van de individuele burger, jong en oud, werkend en niet werkend, praktisch en theoretisch opgeleid. Pas dan draagt welvaartsverhoging op het macro-niveau ook bij aan de welvaart op straat.

Voor Utrechtse partijen - overheden, kennis- en onderwijsinstellingen, ondernemers, maatschappelijke organisaties - is de keuze voor gezond stedelijk leven als regionaal motto dan ook een zeer logische. Investeringen moeten bijdragen aan de fysieke en mentale gezondheid van onze inwoners, in het hier & nu en later. Dat kunnen investeringen zijn in infrastructuur en economisch beleid, in natuur en in woningen. De regio geeft daarmee ook concreet invulling aan de relatie die in de Omgevingswet en de Omgevingsvisie wordt gelegd tussen ruimtelijke inrichting en gezondheidsbevordering[21].

Deze focus op gezondheid heeft niet alleen een maatschappelijke component maar in het Utrechtse ook nadrukkelijk een economische. Ze wortelt in een kennis- en innovatiesysteem dat rust op hoogwaardige expertise over gezondheid van mens en dier, en de relatie met omgevingsfactoren.

Het economisch potentieel en de maatschappelijke impact van dit systeem kunnen nauwelijks worden overschat. Met een toenemende verstedelijking in alle delen van de wereld groeien de zorgen over het gezond, klimaatbestendig en duurzaam houden van deze concentraties van menselijk talent. In Utrecht bieden we bouwstenen voor oplossingen, die bijdragen aan het internationale concurrentievermogen van Nederland. En uiteraard moeten we dan in onze eigen mooie achtertuin beginnen: de Utrechtse regio.

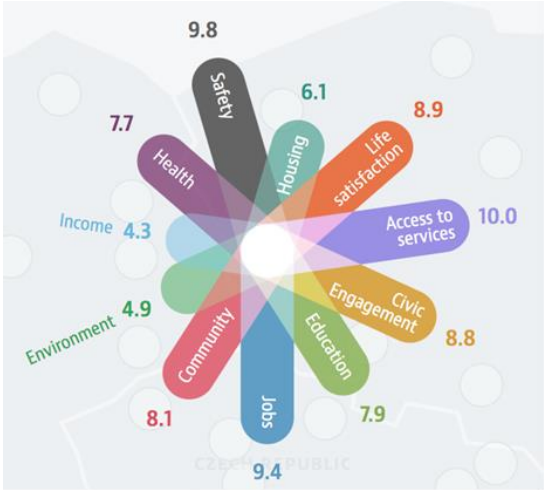
Foto: Juri Hiench

[21] kabinetsreactie (2019) op Rli-advies 'De stad als gezonde habitat: gezondheidswinst door omgevingsbeleid'

De propositie leidt tot een aantal maatschappelijke en duurzaamheidseffecten. Het levert een bijdrage aan de klimaatdoelstellingen. Vermindering van CO_2 uitstoot door een sterke toename van minder vervuilende verplaatsingen (lopen, fiets, OV), en door een duurzame vorm van verstedelijking (lager energiegebruik, kortere verplaatsingen). Het maakt de mobiliteitstransitie mogelijk naar een stedelijke regio waarin lopen, fietsen én OV centraal en boven de auto staan. Waarin er minder ruimte is voor de auto en meer ruimte (elders) voor groen, klimaatadaptatie, energieopwek, cultuur (Nieuwe Hollande Waterlinie). Bovendien draagt meer aandacht voor de actieve mobiliteitsvormen (lopen, fiets) bij aan de gezondheid en vitaliteit van mensen. Naast een investering in lightrail vraagt gezonde verstedelijking om voldoende ruimte voor en investeringen in groen, sport, maatschappelijke voorzieningen en energieopwekking. Deze aanpak, de "Utrechtse barcode", is mede bepalend voor de mate van verstedelijking die we uiteindelijk met elkaar weten te realiseren.

Berekeningen tonen aan dat de groei van de regionale economie door het voorstel met 1,9 procent verhoogt ten opzichte van de basislijn. Dit is op basis van investeringen in de railinfrastructuur (1 procent) en het effect van bestedingen aan R&D (0,9 procent), als gevolg van een veronderstelde groei van 4.000 R&D banen. **Met de 1,9 procent extra groei van het BRP draagt de regio voor 0,2 procent jaarlijks bij aan de nationale groei**.

Kosten en baten van de lightrail propositie zijn gericht in beeld gebracht in een maatschappelijke business case. Uit deze studie blijkt dat met name agglomeratiekracht en mobiliteitseffecten de grootste baten vormen, naast positieve effecten zoals leefbaarheid, woningmarkt en energiebesparing. Het effect op de agglomeratiekracht is relatief hoog ten opzichte van andere integrale gebiedsontwikkelingsprojecten. Dit is een gestapeld effect van toevoeging van een relatief groot aantal woningen in een klein gebied, dat bovendien economisch welvarend is.



Score Utrecht op index Regional well-being (bron: OECD)

Foto: Claire Bontje

Bijdrage aan nationaal verdienvermogen

7. Baten wegen op tegen kosten

Baten wegen op tegen de kosten

Bijdrage aan nationaal verdienvermogen

De verschillende effecten van de lightrailpropositie zijn in een maatschappelijke businesscase gekwantificeerd en gemonetariseerd. Daarmee is inzicht in de maatschappelijke kosten en baten die samenhangen met de schaalsprong OV die in gang wordt gezet met de lightrailverbindingen. Uit deze analyse blijkt dat de maatschappelijke en economische baten van de propositie opwegen tegen de kosten.

7.1 Wat kost het?

De totale kosten van de lightrail lijnen en het dubbelstation Lunetten-Koningsweg tellen op tot 2,43 miljard euro. De opbouw is als volgt:

Onderdeel	Kosten (miljoen €)
Waterlinielijn	1.256
Merwedelijn	870
Station Lunetten/Koningsweg	300
Totaal	**2.426**

Hierbij wordt nadrukkelijk opgemerkt dat de lightrail lijnen zich bevinden zich in de fase van beleidsvoorbereiding. Kosteninschattingen zijn gebaseerd op ervaringscijfers van aanleg per strekkende kilometer, inschatting van benodigde inpassingskunstwerken, vastgoed- en plankosten, kosten proef- en testbedrijf. Bedragen zijn inclusief BTW, in miljoenen euro's. Het betreft een kosteninschatting van de op dit moment meest waarschijnlijke varianten van de lightrail lijnen. Deze kan nog variëren naar gelang de planvormingsfase tot keuze voor andere varianten met grotere of kleinere inpassingsmaatregelen leidt.

7.2 Wat levert het op?

Er treden twee voorname baten op als gevolg van het realiseren van de lightrailverbindingen. Door het opgewaardeerde OV-systeem treden diverse mobiliteitseffecten op en wordt het mogelijk om tot 2040 sterker stedelijk te verdichten. In het vervolg van deze paragraaf gaan we nader in op de belangrijkste uitkomsten uit de maatschappelijke businesscase.

Financiële effecten

De maatschappelijke businesscase is vanuit de integrale opgave op het gebied van mobiliteit, infrastructuur en verstedelijking opgesteld. Om die reden zijn naast de in paragraaf 7.1 beschreven kosten voor het mobiliteitssysteem, ook kosten meegerekend om binnenstedelijke gebiedsontwikkeling te realiseren. Het gaat om verschillende bovenplanse ingrepen in de ontsluiting van projectgebieden, het verbeteren van de openbare ruimte (zoals groenvoorzieningen), het uitplaatsen van hinder gevende bedrijvigheid en wegnemen van fysieke barrières in de stad. Het betreft in totaal een investering van circa 700 miljoen euro (nominaal, exclusief BTW). Een deel van deze investeringen dient ook de bestaande stad, in de maatschappelijke businesscase is om die reden onderscheid gemaakt in de volledig toerekenbare investeringen en deels toerekenbare investeringen. Daarbij zijn diverse ingrepen reeds noodzakelijk om de autonome groei van Utrecht te faciliteren. Het gaat om een pakket maatregelen ter waarde van circa 130 miljoen euro (nominaal, excl. BTW).

Verder is in de analyse rekening gehouden met de langjarige financiële effecten die ontstaan als gevolg van de verschillende ingrepen in het mobiliteitssysteem. Het betreft de kosten voor het beheer en onderhoud van de nieuwe infrastructuur (geraamd op circa 15 miljoen per jaar) en de exploitatiekosten en -opbrengsten (nog niet expliciet doorgerekend en verondersteld kostenneutraal te zijn).

Mobiliteitseffecten

Als gevolg van de ingrepen in het OV-systeem treden een drietal netwerkeffecten op:

1. **Station Utrecht Centraal wordt ontlast**. Utrecht Centraal is een belangrijke draaischijf voor het landelijk spoornetwerk en regionaal bus- en tramvervoer. De druk op het station neemt de komende jaren toe. De verschillende lightrailverbindingen en het realiseren van Lunetten-Koningsweg zorgen ervoor dat deze druk verlicht wordt. Een minder geconcentreerde bundel van OV-verbindingen is nodig om iedereen snel van A naar B te krijgen. Daardoor neemt vertraging in regionaal bus- en tramvervoer af, waardoor de betrouwbaarheid van het OV-systeem toeneemt. Daarnaast neemt het comfort voor reizigers toe (minder volle bussen, trams, treinen én perrons). Deze effecten zijn op basis van de 'value of time' gewaardeerd op circa 10 miljoen euro per jaar vanaf 2030.
2. **De bereikbaarheid** voor bewoners van en werknemers (bezoekers aan) de regio Utrecht wordt **verbeterd**. De lightrailverbindingen zorgen er op bepaalde trajecten voor dat de reistijd voor een grote groep reizigers afneemt. Er worden immers nieuwe (kortere) verbindingen gerealiseerd en bestaande verbindingen worden opgewaardeerd (van bus naar lightrail). Deze effecten zijn gewaardeerd op circa 50 miljoen euro per jaar vanaf 2035.
3. Een **modal shift** treedt op. Er zijn meer mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer. Zij zullen minder de auto gebruiken. Daardoor treden verschillende zogeheten 'externe effecten' op, bijvoorbeeld op het gebied van congestie, milieu, gezondheid, infrastructuurkosten, CO_2 en geluid. Deze effecten zijn gewaardeerd op circa 9 miljoen euro per jaar (peiljaar 2030).

Effecten verstedelijking

Als gevolg van de verdere verstedelijking in de regio Utrecht, de binnenstedelijke verdichting in de stad en de ingrepen in de openbare ruimte treden diverse maatschappelijke effecten op.

- **Duurzaam mobiliteitsgedrag** nieuwe bewoners en werknemers. In de maatschappelijke businesscase is een vergelijking gemaakt tussen het projectalternatief, waarin sprake is van het realiseren van de woningen en arbeidsplaatsen op hoogstedelijke locaties, en nulalternatief, waarin de woningen en arbeidsplaatsen op locaties elders, meer verspreid over de regio (of het land) op minder goed met OV bereikbare locaties worden gerealiseerd. nabij HOV. In de regel leidt het ontwikkelen van binnenstedelijke locaties tot minder autoverkeer dan wanneer de woningen en arbeidsplaatsen op uitleglocaties gerealiseerd worden. De nabijheid aan voorzieningen (horeca, winkels, theaters) en banen is groter op binnenstedelijke locaties wat de noodzaak tot autogebruik kleiner maakt en de mogelijkheid om de fiets te gebruiken vergroot. Bovendien is het OV-aanbod op binnenstedelijke locaties groter wat een extra effect heeft op een reductie van het autogebruik en ook mogelijkheden biedt om autobeperkende maatregelen in de gebiedsontwikkeling mee te nemen. De externe effecten van het duurzamere mobiliteitsgedrag zijn gewaardeerd op circa 17 miljoen euro per jaar.
- **Agglomeratiekracht**. De agglomeratiekracht in de regio Utrecht stijgt als gevolg van een hogere effectieve dichtheid in de stad. Uit verschillende onderzoeken van het CPB komt naar voren dat de productiviteit in stedelijke gebieden hoger is naarmate daar meer mensen wonen en

werken. De drijvende gedachte achter deze agglomeratie-effecten is dat mensen en bedrijven profijt ondervinden van de aanwezigheid van andere mensen of bedrijven in hun omgeving. Deze agglomeratie-effecten worden ook wel uitgesplitst in matching, sharing en learning. Het agglomeratiekracht effect is gewaardeerd aan de hand van de relatieve toename van het aantal inwoners in de regio Utrecht. Het gaat om een versimpelde manier om het effect tot uitdrukking te brengen, gebaseerd op de publicatie 'Stad en Land' (CPB, 2010. Uit die studie blijkt dat een verdubbeling van het aantal inwoners zorgt voor een stijging van de productiviteit van 2 procent. Bij doorrekening van dit effect is het echter van belang in ogenschouw te nemen dat het gaat om een effect dat ontstaat als gevolg van de integrale investeringen in het mobiliteitssysteem (die zorgen voor betere bereikbaarheid en nabijheid van wonen en werken) en in gebiedsontwikkeling waarbij ook van belang is ruimte voor voldoende passende arbeidsplaatsen wordt gecreëerd. De agglomeratiekracht van de regio neemt met circa 100 miljoen euro per jaar toe, dat is een toename van 55 miljoen euro per jaar ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

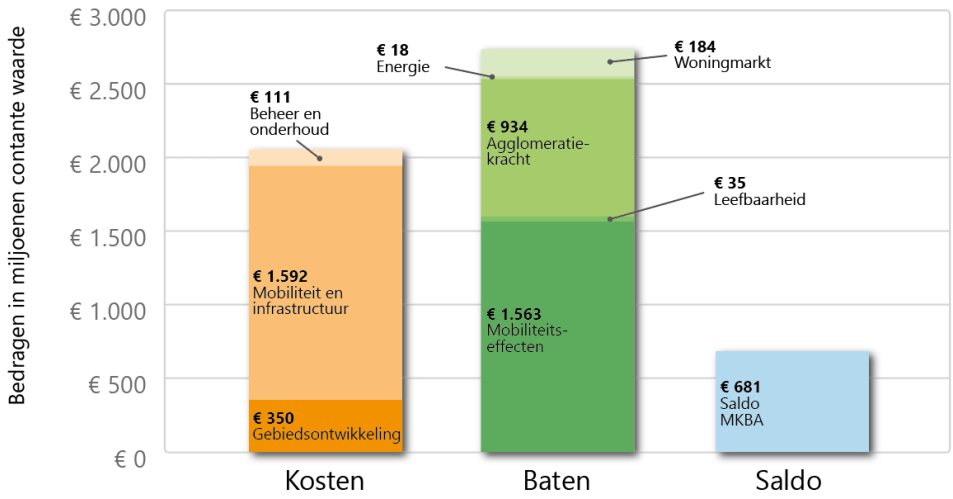
- **Leefbaarheid**. De leefbaarheid in de stad neemt toe doordat ingezet wordt op verbetering van de openbare ruimte. Meer groen in de stad en betere verbindingen naar het groen buiten de stad zorgen voor een prettiger leefklimaat. Daarnaast worden diverse ingrepen gedaan om barrières in de stad weg te werken, deze maken het bovendien mogelijk om in de stad verder te verdichten. Deze maatregelen hebben ook effect op de bestaande leefomgeving en zorgen voor een hoger woongenot voor bestaande inwoners. Deze effecten zijn gemonetariseerd aan de hand van vastgoedwaardestijgingen. Het gaat om een eenmalig effect van 55 miljoen euro.
- **Consumentensurplus sociale huur**. Een deel van de nieuwe woningen in Utrecht wordt sociaal gerealiseerd, namelijk 35 procent (uitgangspunt). Huurders in de sociale huursector betalen minder dan de huurprijs in de vrije sector. Dit verschil betekent een welvaartswinst of, het consumentensurplus, voor deze huurders. Zij betalen immers minder dan de marktwaarde van een vergelijkbare woning in de vrije sector met een vergelijkbaar woongenot. Het consumentensurplus sociale huur is gewaardeerd door het verschil tussen de gemiddelde huurwaarde van een woning en de maximale sociale huurprijs. Daarbij is rekening gehouden met de rule-of-half, niet alle huurders zouden immers de volledige marktwaarde van de woning kunnen betalen. Daarbij is een vergelijking gemaakt met het consumentensurplus binnenstedelijk (projectalternatief) en buitenstedelijk (nulalternatief), zodat een netto woongenot effect inzichtelijk wordt. In de analyse is het effect op 14 miljoen euro per jaar gewaardeerd (extra ten opzichte van het nulalternatief).
- **Energie**. Investeringen in gebiedsontwikkeling en stedelijke verdichting zorgen ervoor dat meer mensen in de stad kunnen wonen. Deze mensen wonen over het algemeen compacter en vaker in appartementen dan wanneer ze elders buiten de stad zouden gaan wonen. Compacter en gestapeld wonen is in het algemeen energiezuiniger dan in een vrijstaande woning of tussenwoning met meerdere verdiepingen. In de projectgebieden binnen de stad Utrecht wordt over het algemeen in een relatief hoge dichtheid gebouwd. Woningbouw¬programma's op uitleglocaties (verondersteld in het nulalternatief) gaan vaker uit van eengezinswoningen (vrijstaande huizen of rijtjeshuizen). Doordat minder energie wordt verbruikt in de kleinere en compactere woningen is de CO_2-uitstoot die gepaard gaat met het opwekken van de energie lager. Deze CO_2-baat is gewaardeerd op circa 1 miljoen euro per jaar.
- **Landschap en natuur**. De afweging tussen het binnen- of buitenstedelijk toevoegen van locaties voor wonen en werken staat in verhouding tot de hoeveelheid landschap en natuur. Woon- en werklocaties die in suburbane of landelijke gebieden worden toegevoegd, zullen voor een deel ten koste gaan van bestaande natuur, polder, weiland of glastuinbouw. Verdichting en binnenstedelijk bouwen heeft een positief effect als het gaat om behoud daarvan. Bovendien wordt daarmee de toegankelijkheid van en de waardering voor deze landschappen vergroot voor een groter deel van de

mensen die in de stad wonen en werken. Het effect is in voorliggende maatschappelijke businesscase niet gekwantificeerd, maar wel kwalitatief beschreven en als een "+" (plus) meegenomen in de overzichtstabel.

Saldo van kosten en baten

In de maatschappelijke businesscase zijn alle financiële en maatschappelijke effecten over een zichtperiode van 100 jaar beschouwd en netto contant gemaakt aan de hand van een discontovoet van 4,5 procent. Op die manier is het mogelijk de verschillende effecten in eenzelfde monetaire eenheid met elkaar te vergelijken en tegen elkaar af te zetten. De totale kosten (inclusief beheer en onderhoud) bedragen in contante waarden (exclusief BTW) iets meer dan 2 miljard euro. De totale verdisconteerde baten bedragen ruim 2,7 miljard euro. Het saldo van kosten en baten komt daarmee uit op 680 miljoen euro (in contante waarden)[22]. Dat betekent dat sprake is van een (potentieel) maatschappelijk renderend project. De baten/kostenverhouding van 1,33 laat zien dat voor elke euro die in het project gestoken wordt, 1,33 euro maatschappelijk rendement is te verwachten.

Kosten en baten lightrailingrepen in combinatie met investeringen in gebiedsontwikkeling



Bron: Decisio (2020): Maatschappelijke businesscase 'Wiel met Spaken'

[22] Bron: Decisio (2020): Maatschappelijke businesscase 'Wiel met Spaken'

Foto: Juri Hiensch

Samen kom je verder

8. Samenwerking binnen de MRU

Samenwerking binnen de MRU

Samen kom je verder

De MRU wordt gekenmerkt door een lange geschiedenis van succesvolle samenwerking binnen de triple helix, maar ook tussen Rijk en Regio als overheidspartijen. Het gebiedsgericht ontwikkelprogramma U Ned kan in het kader van deze propositie als belangrijkste samenwerkingsverband worden genoemd.

Binnen U Ned werken de gemeente Utrecht, de U16, de provincie Utrecht, het Rijk (IenW, BZK en EZK), NS, ProRail en Rijkswaterstaat samen om er voor te zorgen dat de regio tot 2040 én daarna bereikbaar, bewoonbaar en leefbaar blijft. Het resultaat van het MIRT onderzoek "Utrecht Nabij; Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040 met een doorkijk naar 2050", is het leidend kader voor deze samenwerking. Rijk en regio onderschrijven in dit MIRT Onderzoek de urgentie van een multimodale schaalsprong van zowel fiets, OV en auto naast een pakket aan gedragsmaatregelen en de hoofdkeuzes over verstedelijkings-locaties. Voor een belangrijk deel liggen deze locaties aan de beoogde lightrail lijnen.

U Ned werkt dit perspectief uit in diverse programmalijnen met ieder hun eigen opgave en tijdshorizon. Een belangrijke programmalijn is de lopende MIRT verkenning "OV en wonen". Deze MIRT verkenning heeft als doel de OV bereikbaarheid van USP te vergroten, ontsluiting van nieuwe woon- en werkgebieden in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein mogelijk te maken, en Utrecht Centraal te ontlasten. Voor deze MIRT verkenning hebben Rijk en regio 380 miljoen euro gereserveerd. De voorgestelde oplossingsrichtingen overlappen voor een deel met de inhoud van deze propositie. De MIRT verkenning kent echter een scope tot 2030. Bovendien volstaan de gereserveerde middelen voor eerste verbeterstappen, zoals de aanleg en aanpassing van busbanen, maar niet voor de beoogde schaalsprong die een robuuste basis legt voor ontwikkeling voor de komende decennia.

Afspraken BO-MIRT 2020

Binnen het programma U ned werken Rijk en Regio al vele jaren schouder aan schouder aan de complexe verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave. Enkele hoofdpunten uit de BO-MIRT afspraken van november 2020 zijn:

- *Rijk en Regio constateren dat het MIRT onderzoek is afgerond en stellen het ontwikkelperspectief "Utrecht Nabij" en het bijbehorende adaptief ontwikkelpad vast.*
- *Het perspectief stelt nabijheid als leidend principe, voorziet verstedelijking op knooppunten en in "de grote U", en versterking van de metropolitane bereikbaarheid met een multimodaal mobiliteitspakket.*
- *Rijk en Regio geven vervolg aan het verstedelijkingsperspectief met verdiepende gebiedsonderzoeken en een mobiliteitsstrategie.*
- *Rijk en Regio werken de mobiliteitsvisie in het verstedelijkingsperspectief uit tot een mobiliteitsstrategie.*
- *Doel van deze mobiliteitsstrategie is om tot een samenhangend en multimodaal voorkeursnetwerk, inclusief mobiliteitsmaatregelen, te komen.*
- *Deze strategie moet in 2021 in samenhang met de verdiepende gebiedsonderzoeken afgerond worden en biedt een basis voor op te stellen investeringsbesluiten.*

Met deze propositie streven we dan ook naar een uitbreiding van deze scope in tijd en middelen, bij voorkeur gekoppeld aan de lopende MIRT verkenning. De U Ned partners onderschrijven de noodzaak en urgentie van een investeringsimpuls in een schaalsprong OV op basis van het concept wiel met spaken. De stap naar lightrail wordt breed onderkend, evenals de focus op de grootste verstedelijkingslocaties, met name de A12 zone. Zoals gebruikelijk in dergelijke grote infrastructurele ingrepen zijn er nog veel uitzoekkwesties, zoals tracékeuze, inpassing, en fasering. Ook haalbaarheid en functie van dubbelstation Lunetten-Koningsweg, al dan niet met IC status, vergen nadere studie, evenals de vraag hoe effectief een schaalsprong OV in combinatie met andere maatregelen zoals parkeerbeleid, parkeren op afstand, fietsmaatregelen, en spitsmijden zal zijn voor de doorstroming op de ring, en welke aanvullende maatregelen dit eventueel vereist. Tenslotte bereidt U Ned besluitvorming van Rijk en regio voor of, en zo ja hoe op termijn woningbouw in Rijnenburg mogelijk gemaakt gaat worden.

De USP-partners zijn mede ondertekenaars van deze propositie. Het gaat hierbij om de volgende organisaties: Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht, Universitair Medisch Centrum Utrecht, Prinses Maxima Centrum Utrecht, Danone Nutricia Research, Hubrecht instituut, Bilthoven Biologicals, Genmab, Intravacc, Kromhout Kazerne, a.s.r. en PwC. Deze partners benadrukken allen het cruciale belang van het verbeteren van de OV-bereikbaarheid voor de doorontwikkeling van hun activiteiten op en rond het USP. Als bijlage is een korte beschrijving opgenomen van de partners van deze propositie.

Andere relevante samenwerkingsverbanden zijn de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht Region en de Economic Board Utrecht. Ook deze samenwerkingsverbanden onderstrepen de noodzaak om als regio een schaalsprong richting gezonde groei te maken.

Samenwerkingspartners USP

"Als universiteit dragen we bij aan oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken. Steeds weer constateer ik dat een multidisciplinaire aanpak hierbij cruciaal is. Juist als brede universiteit kunnen wij die bieden. Fysieke nabijheid tussen faculteiten, en de verschillende partners op het Utrecht Science Park blijkt keer op keer in die samenwerking van groot belang. Om onze maatschappelijke meerwaarde te behouden, is de blijvende bereikbaarheid en toegankelijk van de Universiteit Utrecht en onze partners cruciaal."

Anton Pijpers, voorzitter college van bestuur Universiteit Utrecht

"Om de kankermedicijnen van de toekomst succesvol te kunnen blijven ontwikkelen, is biotechnologiebedrijf Genmab gebaat bij een aantrekkelijk innovatie ecosysteem. In onze sterk groeiende sector concurreren wij op wereldniveau. Om dat ook in de toekomst succesvol te kunnen blijven doen zullen wij nieuwe samenwerkingsmodellen aangaan, onder meer met andere Biotech en Farma bedrijven en andere industrieën, zoals datasciences, medische elektronica en medisch hulpmiddelen. Wat wij nodig hebben voor onze vestiging op het Utrecht Science Park zijn goede onderwijsvoorzieningen, een uitstekende bereikbaarheid en infrastructuur, innovatieve publiek-private samenwerkingen en lange termijn denken van alle betrokken partijen."

Jan van de Winkel, CEO Genmab

"Om de woningbouwopgave in de gemeente Utrecht en de regio te kunnen faciliteren, is een investering in onderliggend OV van essentieel belang. Door te investeren in het regionale OV-systeem in Utrecht ontstaan kansen om naast de verstedelijking de toekomstige vervoeropgave op duurzame wijze te organiseren. Zo is het mogelijk om de mobiliteit van de regio Utrecht en de omgeving van station Utrecht Centraal gecontroleerd te laten groeien. Als NS ondersteunen wij dan ook de Schaalsprong OV op basis van het concept van het Wiel met Spaken en de verstedelijking van de Metropoolregio Utrecht."

Irma Winkenius, regiodirecteur Nederlandse Spoorwegen

"Utrecht behoort al tot de topregio's van Nederland en Europa en heeft een nog grotere potentie. Om die te benutten en te blijven groeien en innoveren, zet Utrecht in op investeringen in de ontwikkeling van sleuteltechnologieën. Daarvoor is een goede bereikbaarheid van het USP van cruciaal belang, zowel regionaal als nationaal. Alleen zo kunnen we de economische kansen en de maatschappelijke uitdagingen optimaal met elkaar verbinden."

Arjan van den Born, directeur Regionale Ontwikkelingsmaatschappij (ROM Utrecht Region).

"Stichting Utrecht Science Park ondersteunt de aanvraag samen met vijftien grotere partners op en rondom het USP, dat 27.000 werknemers en ruim 50.000 studenten telt. Utrecht Science Park is het grootste science park van Nederland en heeft een internationaal gezien unieke kennisconcentratie. Met deze investering in bereikbaarheid, kunnen we deze enorme potentie verder benutten. Daarmee dragen de bedrijven en instellingen op het USP bij aan een gezonder en duurzamer leven en geven zij een grote impuls aan de kenniseconomie."

Jan Henk van der Velden, directeur-bestuurder van Stichting USP

"De aanvraag voor het groeifonds is cruciaal om onze ambities op de campus van het Utrecht Science Park te kunnen realiseren. Het Prinses Máxima Centrum is niet alleen ons nationale kinderkanker centrum, maar tevens het grootste kinderoncologisch centrum van Europa. Een goede bereikbaarheid met dito voorzieningen zijn letterlijk van levensbelang voor onze kinderen en ouders, die van ver en uit het buitenland komen. Bovendien ondersteunt het groeifonds de samenwerking op het brede terrein van life sciences waar het Utrecht Science Park veel te bieden heeft."

Gita Gallé, Bestuurder Prinses Máxima Centrum

Bijlage: beschrijving samenwerkingspartners Groeifondspropositie

Provincie Utrecht

De provincie Utrecht beslaat zo'n 1.560 vierkante kilometer, kent 26 gemeenten met samen circa 1,34 miljoen inwoners. Utrecht is een groene provincie, maar het wegennet is het drukste en meest gebruikte wegennet van Nederland. Het centraal station van Utrecht verwerkt evenveel reizigers als Schiphol: 57 miljoen per jaar. Het provinciehuis is gevestigd nabij het Utrecht Science Park. Er werken ongeveer 1.000 werknemers voor de provincie.

Gemeente Utrecht

De gemeente Utrecht is de grootste gemeente van de provincie Utrecht. Utrecht wil een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. We stoppen daarom energie in een betere kwaliteit van leven voor iedereen. Utrecht heeft 357.719 inwoners en er werken 4555 werknemers voor de gemeente.

U10

De U10 is een samenwerkingsverband van de gemeenten Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist. Ze vormen samen één daily urban system en hebben een bestuurlijke samenwerking op meerdere maatschappelijke opgaven zoals woningbouw, mobiliteit en economie. In de U10 gezamenlijk wonen circa 1 miljoen mensen.

Utrecht Science Park

Stichting Utrecht Science Park behartigt samen met de gebiedspartners de belangen van het Utrecht Science Park: een innovatieve science community voor de versnelde ontwikkeling van een gezondere, duurzame samenleving. Op loopafstand van elkaar werken hier ruim 75.000 studenten, wetenschappers en medewerkers van gerenommeerde medische centra, kennisinstellingen en bedrijven intensief samen aan het ontwikkelen en toepassen van baanbrekende wetenschap en oplossingen op het gebied van gezondheidzorg, life sciences en duurzaamheid. Het Utrecht Science Park is als grootste science park van Nederland een inspirerende hotspot met optimale omgeving, omstandigheden en ondersteuning voor onderlinge ontmoeting, kennisuitwisseling en samenwerking op regionaal, nationaal en internationaal niveau.

Universiteit Utrecht

De universiteit Utrecht bestaat sinds 26 maart 1636 en is met ruim 32.000 studenten en 7400 medewerkers een van de grootste Nederlandse universiteiten. De Universiteit Utrecht heeft zeven faculteiten die gezamenlijk het hele wetenschappelijke spectrum van onderzoek en onderwijs bestrijken. Dit onderwijs wordt gegeven verspreid over 3 campussen: de International Campus Utrecht, Binnenstadscampus Universiteitskwartier en Campus Utrecht Science Park.

Hogeschool Utrecht

Hier komt alles samen: Hogeschool Utrecht is een plek waar bijna 40.000 studenten, docenten en professionals elke dag samen bouwen aan de toekomst. Met hoogwaardig onderwijs en onderzoek werkt de HU aan professionalisering en innovatie van de beroepspraktijk. En we doen meer: de HU wil een belangrijke bijdrage leveren aan de kwaliteit van (samen)leven in onze stedelijke omgeving.

UMC Utrecht

Het UMC Utrecht heeft als missie om de gezondheid van kinderen en volwassenen te verbeteren en de zorg van morgen te creëren. Hiervoor richten we ons op drie kerntaken: Zorg, Onderzoek en Onderwijs. Bij ons werken 11.513 medewerkers en 1600 wetenschappelijke medewerkers. In 2019

leverden wij zorg aan 225.579 patiënten, schreven 3947 studenten zich in en werden 2623 wetenschappelijke publicaties geschreven.

Prinses Máximacentrum voor kinderoncologie

Jaarlijks krijgen ongeveer 600 kinderen in Nederland kanker. Om kinderen te kunnen genezen van kanker is alle zorg en onderzoek in Nederland geconcentreerd in het Prinses Máxima Centrum voor kinderoncologie in Utrecht op het Utrecht Science Park. Het Prinses Máxima Centrum is het grootste kinderoncologisch centrum van Europa waar zorg en onderzoek nauw met elkaar verweven zijn. Er werken circa 1500 medewerkers, waaronder 400 wetenschappers en meer dan 800 zorgprofessionals.

Danone Nutricia Research

De Danone Nutricia Research locatie op het Science park in Utrecht is de corporate research locatie waarin Danone al haar onderzoek voor haar Specialized Nutrition divisie heeft samengebracht voor haar onderzoek naar innovatieve baby voeding en medische voedingen en huisvest 680 medewerkers. Naast haar medewerkers ontvangt Danone Nutricia research op jaar basis ongeveer 12.000 bezoekers van over de gehele wereld om kennis te nemen van de onderzoeksresultaten en nieuwe producten.

Hubrecht instituut

Het onderzoek binnen het Hubrecht Institute (onderdeel van de KNAW) richt zich op de ontwikkelings- en stamcelbiologie. Het kennisinstituut heeft 25 onderzoeksgroepen met ongeveer 300 medewerkers met daarnaast 200 gastonderzoekers, studenten en stagiairs die fundamenteel, multidisciplinair onderzoek verrichten op gezonde en zieke cellen, weefsels en organismen. Het wereldvermaarde instituut is dynamisch, divers met jonge onderzoekers van veel verschillende nationaliteiten.

Bilthoven Biologicals

Bilthoven Biologicals (BBio) – sinds 2012 onderdeel van Cyrus Poonawalla Group–, is een wereldwijd opererend biofarmaceutisch bedrijf dat vaccins produceert zoals polio, difterie-tetanus-polio (DTP) en BCG. Bij BBio werken 550 gedreven medewerkers die dagelijks hun expertise en kennis inzetten om de wereldbevolking een kans te geven op een leven zonder ziektes.

Genmab

Genmab is een internationaal, beursgenoteerd biotechnologiebedrijf dat innovatieve therapeutische medicijnen op basis van antilichamen ontwikkelt, om daarmee het leven te verbeteren van patiënten met ziekten als kanker. Bij Genmab werken wereldwijd circa 1000 mensen, waaronder circa 400 in de research and development vestiging in Utrecht. Genmab heeft drie medicijnen ontwikkeld die door partners op de markt zijn gebracht en heeft een groot aantal producten in de klinische en preklinische pijplijn.

Intravacc

Intravacc, gevestigd op het Utrecht Science Park Bilthoven, is een wereldwijd toonaangevende organisatie met jarenlange ervaring in translationele vaccinologie. Als onafhankelijke klinische ontwikkelings- en productieorganisatie (CDMO) in de vaccinindustrie met ca. 140 medewerkers heeft Intravacc een zeer brede expertise die de kloof overbrugt tussen ontdekking, GMP-productie op proefschaal, tot fase I/II klinische onderzoeken.

Kromhout Kazerne

De Kromhout Kazerne heeft 200 jaar Defensiegeschiedenis en onderdelen van de Koninklijke Landmacht, het Defensie Ondersteuningscommando en Defensie Materieel Organisatie zijn er gevestigd. Het groene kantorencomplex heeft 3400 werkplekken (78.000 m2 kantoorvloer) en ook sport-, vergader-, restaurant- en legeringsfaciliteiten.

In 2010 is de nieuwe kazerne in gebruik genomen, een publiek-private samenwerking die Defensie is aangegaan met onder meer het bedrijf Komfort.

a.s.r.

De rijke historie van a.s.r. begint in 1720. 300 jaar later, is a.s.r. één van de grootste verzekeraars in Nederland. Als onderdeel van haar missie wil a.s.r. in de maatschappij de volgende rollen vervullen: een verzekeraar waar klanten op kunnen vertrouwen, een stabiele financiële instelling, een mensgerichte werkgever en een waardevolle deelnemer aan de maatschappij. Bij a.s.r. werken ruim 4000 medewerkers waarvan zo’n 3.500 op het hoofdkantoor in Utrecht op kantorenpark Rijnsweerd.

Kantorenpark Rijnsweerd

De ambitie van het Kantorenpark Rijnsweerd is uit te groeien tot één van de top-woon-werkgebieden in de regio en mogelijk zelfs in Nederland. Dit willen we realiseren door op een gezonde manier economisch en ruimtelijk het kantorenpark te ontwikkelen in relatie tot het naastgelegen Utrecht Science Park en het gebied beter te verbinden met de stad en regio. Het verbeteren van de bereikbaarheid van Rijnsweerd op een toekomstbestendige wijze in relatie tot en in samenwerking met het Utrecht Science Park is een essentiële randvoorwaarde om onze ambities te verwezenlijken.

PwC

PwC Nederland is gehuisvest op 14 locaties in Nederland waar in totaal ongeveer 5500 collega's werken. PwC bestaat uit drie Lines of Services (Assurance, Tax, Advisory) die diensten leveren aan onze klanten ondersteund door Internal Firm Services welke de support aan onze organisatie leveren zoals IT, Finance, Huisvesting, Marketing, etc. Sinds de zomer van 2007 is PwC gehuisvest in Rijnsweerd. Onze locatie daar is de standplaats voor ongeveer 500 collega's. Ook is deze locatie, vanwege zijn ligging in het midden van het land, een favoriete ontmoetingsplek als collega's elkaar vanuit verschillende locaties willen ontmoeten.