Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	L. Verhagen	**Datum**	8 maart 2022
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	9829164.
E-mail	lara.verhagen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Eerste stappen Schaalsprong OV
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Tijdens de bespreking van het raadsvoorstel Eerste stappen Schaalsprong OV in de commissievergadering Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 24 februari jl. heeft u verzocht om toelichting van de onderbouwing van het aantal reizigers van de Merwedelijn en van het proces voor de benodigde besluitvorming voor de ontwikkeling van het ov. In deze brief geven we u de gevraagde toelichting.

Ook informeren wij u over de stand van zaken van de uitwerking van het Regeerakkoord wat betreft de investeringen in ontsluiting van de nieuwe woongebieden in Nederland. We geven een beeld over hoe dit proces de komende maanden gaat verlopen en doen u een voorstel hoe de nieuwe raad de komende maanden na de gemeenteraadsverkiezingen hierbij te betrekken.

Onderbouwing aantal reizigers
In het raadsvoorstel *Eerste stappen Schaalsprong OV* stelt het college een aantal uitgangspunten voor als inzet voor de uitwerking van de Schaalsprong OV, onder meer over de invulling van de Merwedelijn. De prognose is dat er in 2030 50.000 reizigers per dag gebruik maken van de Merwedelijn. Met een busverbinding kunnen op een lijn maximaal 20.000 tot 30.000 reizigers per dag worden vervoerd (precieze aantal afhankelijk van het type infrastructuur en materieel).

De raadscommissie heeft gevraagd om te onderbouwen waar de reizigersaantallen in het raadsvoorstel op gebaseerd zijn.

Op hoofdlijnen is de reizigersprognose van 50.000 reizigers per dag in 2030 te verklaren door:
1. Al door de raad genomen besluiten voor de realisatie van nieuwe woningen en arbeidsplaatsen in onder meer de Merwedekanaalzone.
2. Het bundelen van (regionale) reizigers uit de SUNIJ-tram en het grootste deel van de buslijnen die via de Europalaan rijden in de Merwedelijn.

3. Maatregelen uit onder andere het Mobiliteitsplan 2040 om de (noodzakelijke) groei van het aantal verplaatsingen met ov en fiets te stimuleren zoals autoluw bouwen en parkeren op afstand. Denk aan de mobiliteitshub Westraven en de lage parkeernorm in de Merwedekanaalzone.
4. Het aantrekkelijker maken van het ov voor reizigers door het realiseren van een snellere en kortere verbinding. Met name voor regionale reizigers biedt de Merwedelijn een snellere verbinding.

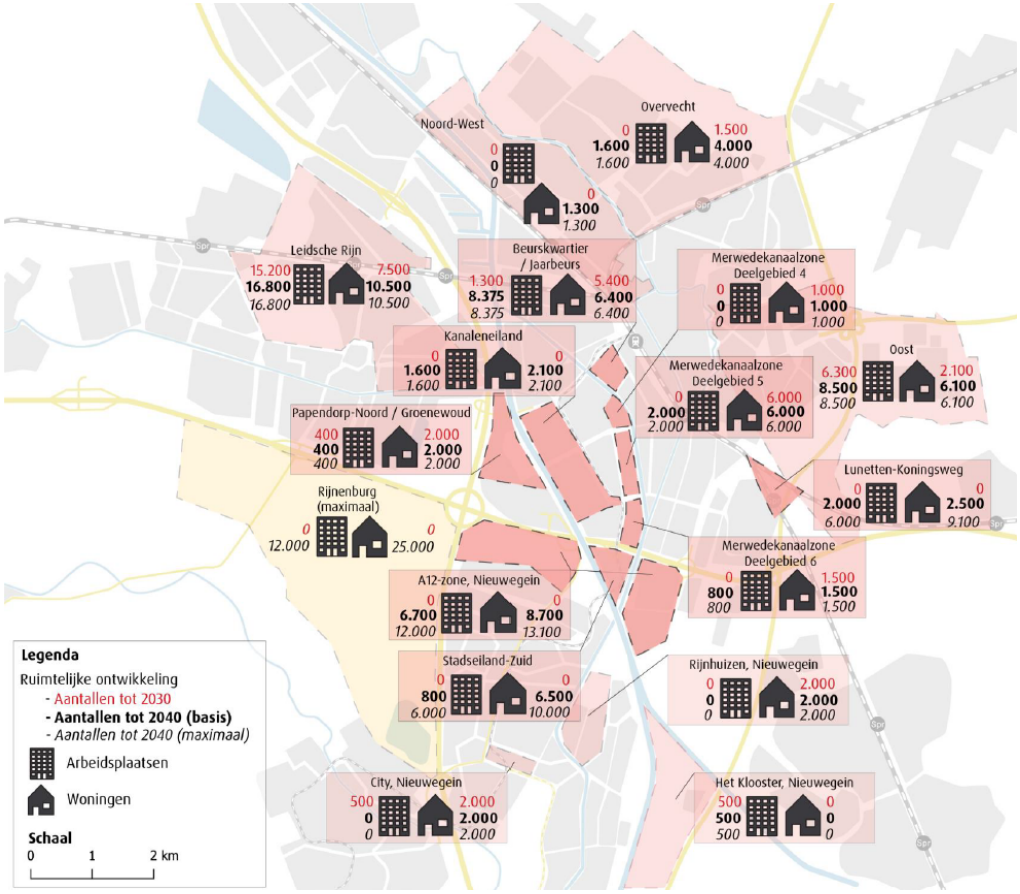
Voor de studie *Samen OV Versnellen* heeft adviesbureau Goudappel een vervoerskundig onderzoek uitgevoerd (deze rapportage is een bijlage bij het raadsvoorstel). Alle genoemde reizigersprognoses zijn gebaseerd op dit onderzoek.

Dit onderzoek is in verschillende stappen uitgevoerd:

- In de eerste stap is onderzocht wat de bandbreedte is van de ov-vraag in 2040, met als doel om inzicht te krijgen in de boven- en ondergrens van het aantal reizigers op verschillende onderdelen van de OV schaalsprong.
- Vervolgens is in beeld gebracht wat de meeste impact heeft op de ov-vraag. Bijvoorbeeld de hoeveelheid nieuwe woningen en arbeidsplaatsen.
- Als laatste zijn de inzichten uit de eerste stappen samengebracht en is in beeld gebracht hoe de ov-vraag zich zal ontwikkelen in de periode tot 2040. In deze stap zijn de reizigersprognoses voor 2030 en 2040 bepaald.

De reizigersprognoses zijn bepaald met een verkeersmodel op basis van onder meer de volgende uitgangspunten en aannames:

- De beoogde maatregelen voor de schaalsprong ov. Bijvoorbeeld een ov-verbinding conform het tracé van de Merwedelijn met een reistijd die past bij een ondergrondse inpassing van een lightrail.
- Hoe de rest van het toekomstige openbaar vervoernetwerk zich ontwikkelt: gebaseerd op het Toekomstbeeld OV, het Mobiliteitsplan 2040 en uitwerkingen van de Provincie als concessieverlener van het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld: welke bussen eindigen bij knooppunt Westraven, of rijden door en de frequentie van treinen.
- Het toekomstige mobiliteitsnetwerk: bijvoorbeeld de fiets- en autoroutes en parkeervoorzieningen. Hierbij is aangesloten op de uitgangspunten die zijn vastgesteld voor het Mobiliteitsplan 2040.
- De geplande woningbouw en arbeidsplaatsen. Hiervoor is gerekend met een scenario voor 2030 op basis van in de raad behandelde plannen voor woningbouw en werklocaties. Voor de periode tot 2040 is met een bandbreedte van de hoeveelheid nieuwe woningen en arbeidsplaatsen gewerkt op locaties uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) omdat de plannen voor deze periode nog niet zijn vastgesteld. Zie onderstaande afbeelding voor de gehanteerde aantallen.



Afbeelding 1: aantallen nieuwe woningen en arbeidsplaatsen in de vervoerkundige doorrekeningen

Voor het jaar 2040, hebben we een analyse gemaakt van de herkomst en bestemming van reizigers van de Merwedelijn. In deze berekening zijn naast de Merwedelijn, ook de lightrailverbindingen Binnenstadsas, Papendorplijn en Waterlinielijn opgenomen en het IC-station Lunetten Koningsweg. Voor het aantal nieuwe woningen en arbeidsplaatsen zijn we voor deze analyse in de berekening uitgegaan van de dikgedrukte aantallen in afbeelding 1.

Dit levert voor 2040 het volgende beeld op:

- Het verwachte totale aantal reizigers dat gebruik maakt van de Merwedelijn ter hoogte van de Van Zijstweg is circa 54.000 per dag. Dit is slechts 4.000 meer dan het aantal dat we verwachten voor 2030. Dit komt hoofdzakelijk doordat we er in het onderzoek vanuit gaan dat in 2040 de Waterlinielijn gerealiseerd is als lightrail-verbinding in combinatie met een IC-station Lunetten Koningsweg en die een groot deel van de verdere groei van het aantal OV reizigers voor haar rekening neemt. De Waterlinielijn biedt namelijk een snellere verbinding naar zowel een treinverbinding bij station Lunetten Koningsweg als naar USP. Als de Waterlinielijn combinatie met station Lunetten Koningsweg in 2040 niet gerealiseerd is, dan zal het aantal reizigers op de Merwedelijn in 2040 hoger liggen.
- De bestemming van reizigers uit de Merwedelijn richting het noorden is voor veruit het grootste deel van de reizigers Utrecht CS, om vanaf daar verder te reizen met de trein: ongeveer 2/3e. Daarnaast is de binnenstad een belangrijke bestemming, met bijna 25%. Rijnsweerd / USP is maar voor een beperkt aantal reizigers de herkomst/bestemming, ca. 5%. Reizigers vanuit A12- zone en zuidelijker reizen sneller via de Waterlinielijn naar USP.

- Circa de helft van de reizigers in de Merwedelijn is afkomstig uit de Merwedekanaalzone en A12-zone (beide 25%). Dit zijn bijvoorbeeld reizigers uit de Merwedekanaalzone die reizen naar de binnenstad, of bewoners uit de Merwedekanaalzone die hun auto stallen bij P+R Westraven en daar overstappen op de Merwedelijn (parkeren op afstand). Van de reizigers die verder reizen dan de A12-zone gebruiken naar verwachting circa 17.000 reizigers de tram naar het zuiden (Nieuwegein/IJsselstein), 4.500 reizigers zijn afkomstig uit bussen die vanaf de A2 komen en circa 4.000 reizigers zijn afkomstig uit de bussen in Nieuwegein (voornamelijk bus 65).

Voor 2030 is de verwachting dat de herkomst en bestemming van het aantal reizigers anders is ten opzichte van 2040 omdat:

- In 2040 rekening is gehouden met gebiedsontwikkeling in de A12-zone, in 2030 is hier geen rekening mee gehouden omdat de woningen en arbeidsplaatsen op dat moment nog niet gerealiseerd zijn. In 2030 komen dus minder reizigers uit de A12-zone.
- De Merwedelijn loopt in 2030 niet door over de Binnenstadsas en eindigt op Utrecht CS. Minder reizigers met bestemming Binnenstad zullen de Merwedelijn gebruiken.
- We ervan uitgaan dat tot 2030 de Waterlinielijn in de vorm van lightrail en station Lunetten Koningsweg nog niet gerealiseerd zijn. Vanuit zuidelijke richting (Nieuwegein) zullen in 2030 dus alle reizigers die een IC-trein willen gebruiken naar Utrecht CS reizen via de Merwedelijn. In 2040 zal een deel van deze reizigers gebruik maken van station Lunetten Koningsweg.

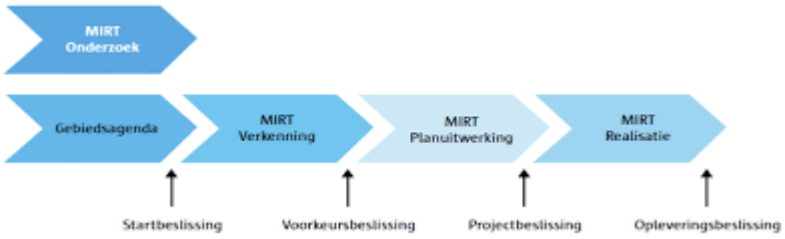
Fiets en openbaar vervoer is een krachtige combinatie die zowel ruimte-efficiënt als duurzaam is. Het door uw raad in 2021 vastgestelde Mobiliteitsplan 2040 zet dan ook in op een groei van het ov- en fietsgebruik en de wederzijdse kruisbestuiving. Loop- en fietsroutes moeten logisch aansluiten op knooppunten in de stad en direct nabij de ov-haltes dienen goede stallingsvoorzieningen te zijn. Daarom zullen we zowel in U Ned (met name in de mobiliteitsstrategie) als in de afspraken met het Rijk over de investeringen voor de ontsluiting van nieuwe woongebieden inzetten op de combinatie van investeringen in ov- en fietsverbindingen.

Planning besluitvorming ov

In U Ned werken we als Rijk en regio aan de ontwikkeling van het ov-netwerk in onder andere de MIRT-verkenning OV en wonen. Het college neemt de resultaten van regionale studies die als bijlage zijn toegevoegd bij het raadsvoorstel *Eerste stappen Schaalsprong* OV mee in de gesprekken tussen Rijk en Regio in het kader van het programma U Ned en de voorbereiding van het BO MIRT. Besluiten over de invulling van de Schaalsprong OV nemen de Rijks- en regionale overheden gezamenlijk en vindt plaats via het programma U Ned en het BO MIRT. Dat is het traject van de formele besluitvorming en bijbehorende participatie. Als het gaat om een besluit dat niet past binnen bestaande kaders, of als er sprake is van budgetrecht dan wel een besluit met een grote impact, wordt een dergelijk besluit altijd onder voorbehoud van goedkeuring van de verschillende parlementen, zoals de Utrechtse gemeenteraad, genomen. Regionaal blijven we ons steeds voorbereiden op de gesprekken met het Rijk en daarin onze vervolgagenda bepalen. Als het onderwerp zich daarvoor leent, blijven we op basis van regionaal huiswerk via raadsvoorstellen uitgangspunten voorleggen aan de raad, zodat we in de gesprekken met het Rijk de gemeentelijk inzet, gedragen door de raad, kunnen inbrengen. Precies zoals we nu voorstellen met het raadsvoorstel Eerste stappen Schaalsprong OV.

Het MIRT, Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, bestaat uit projecten en programma's in het fysieke, ruimtelijke domein. Spelregels van het MIRT beschrijven de stappen die

gezet moeten worden voor projecten. In een MIRT-project werken de partijen in fasen toe naar een steeds concretere invulling van de opgave. Iedere MIRT-fase eindigt met een politiek-bestuurlijke beslissing over het vervolg. Grofweg moeten de volgende stappen gezet worden. Als Rijk en regio besluiten om geld te reserveren voor een opgave dan start een MIRT-verkenning met de startbeslissing als basis. In de MIRT-verkenning zoeken de deelnemende partijen naar slimme oplossingen voor de gezamenlijk opgaven. Aan het einde van de MIRT-verkenning volgt een voorkeursbesluit waarin partijen beschrijven wat de beste oplossing is. Als partijen instemmen met het voorkeursbesluit moet er dekking zijn voor de benodigde financiële middelen voor de voorkeursoplossing. Het voorkeursbesluit wordt voorgelegd aan de raad. In de planuitwerkingsfase daarna volgt een verdere uitwerking van de oplossing. Deze fase sluit af met een projectbeslissing, waarna de realisatie van het project kan starten. Schematisch ziet dat er als volgt uit:



In de MIRT-verkenning ov en wonen onderzoeken we samen met het Rijk en de regio verschillende oplossingsrichtingen voor een ov-systeem aan de Zuid- en Oostkant van Utrecht, waaronder de Merwedelijn. Op dit moment werken we toe naar een selectie van kansrijke combinatie van maatregelen. Na deze selectie worden de kansrijke combinaties verder uitgewerkt en starten we de m.e.r.-procedure. Op basis van deze uitwerking zal de minister een ontwerp-voorkeursbeslissing ter inzage leggen. Na de inspraakprocedure wordt de voorkeursbeslissing definitief, is de MIRT-verkenning ov en wonen gereed en kan de planuitwerkingsfase worden gestart. Hoe de planuitwerkingsfase eruit komt te zien, is erg afhankelijk van de maatregelen die onderdeel zijn van de voorkeursbeslissing. Besluitvorming over deze MIRT-verkenning bereiden we voor in de programmaraad van U Ned, waarin bestuurders van Rijk en regio zitting hebben. Tijdens het trechteringsproces van de MIRT-verkenning betrekken of informeren we de Provinciale Staten en de Raad, afhankelijk van de aard van de te nemen besluiten. Als het gaat om een besluit met een grote impact, een besluit niet past binnen bestaande kaders of als er sprake is van budgetrecht dan wordt dit ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

De participatie verloopt via U Ned. Zo zijn er twee inspraakbijeenkomsten georganiseerd en de verwachting is dat er voor de zomer nog een bijeenkomst volgt.

Of we daadwerkelijk met de realisatie van een project starten is aan Provinciale Staten (verlenen krediet) en aan de Raad (vaststellen bestemmingsplan en verlenen krediet). Veelal verloopt deze besluitvorming door de raad ook gefaseerd: van projectbesluit (oormerken krediet) naar uitvoeringsbesluit (vrijgave krediet).

De tijd die nodig is voor het doorlopen van de verschillende fasen tot en met realisatie is afhankelijk van de complexiteit van het project. Een ongelijkvloerse inpassing is bijvoorbeeld complexer dan een inpassing op maaiveld. Voor de eerste stappen van de Schaalsprong ov hebben we de inschatting gemaakt dat oplevering mogelijk is tussen 2030 en 2035, mits financiële middelen snel als reservering beschikbaar zijn. Ter vergelijking: de voorkeursbeslissing van de Uithoflijn hebben we in december

2010 genomen, het projectbesluit juni 2011 en het uitvoeringsbesluit maart 2012. Eind 2014/begin 2015 hebben we de contracten voor de realisatie van de trambaan en tramstellen gegund. In december 2019 is de Uithoflijn in gebruik genomen.

In de Regeling Risicovolle Projecten (RRP), die u 17 juni 2021 heeft vastgesteld, is opgenomen dat de raad besluit of een project onder de Regeling valt. Gelet op de criteria uit de RRP verwachten we dat de raad de Merwedelijn zal bestempelen als een risicovol project. Voor een risicovol project is het eerste moment om af te wegen of dit onder de RRP valt als het college een financieel en inhoudelijk kader voor het eerst ter besluitvorming aan de raad aanbiedt. Een projectbesluit kan een dergelijk moment zijn.

Verstedelijkings- en mobiliteitsopgave van het Regeerakkoord
Met het Regeerakkoord is zicht ontstaan op investering van het Rijk voor de verstedelijkings- en mobiliteitsopgave in Utrecht en de ontwikkeling van een alternatief voor de verbreding van de A27. Op 21 januari hebben wij u middels een raadsbrief geïnformeerd over onze inzet en de manier waarop wij met het Rijk hierover in gesprek gaan.

Inmiddels heeft de minister van VRO in een kamerbrief van 14 februari jl. zijn plannen ontvouwd ten aanzien van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening. In de eerste helft van maart 2022 zal hij de Nationale Woon- en Bouwagenda presenteren. De nationale Woon en bouwagenda omvat 6 programma's; Woningbouw, Aandachtsgroepen woningbouw, Betaalbaar wonen, Wonen en ouderen, Verduurzaaming en leefbare wijken. Het programma woningbouw wordt in maart gepresenteerd de andere programma's volgen later. In de Nationale bouwagenda zal hij beschrijven op welke wijze de versnelling van het aantal te bouwen woningen moet worden gerealiseerd, en hoe de woningvoorraad past bij de woonwensen. Naar verwachting zal hierin ook meer bekend worden over de criteria voor de inzet van de 7,5 miljard die het Rijk in het regeerakkoord heeft gereserveerd voor de ontsluiting van 14 woongebieden in de NOVI en daarbuiten. Inmiddels is via een motie van de Tweede Kamer Amersfoort toegevoegd als 15de NOVI woongebied.

Uit de beantwoording van kamervragen is duidelijk dat de besteding van 7,5 miljard euro een gezamenlijke verantwoordelijkheid wordt van de nieuwe minister van VRO én de minister én staatssecretaris van I&W. Uit kamerdebatten bleek ook dat de inzet van de bewindspersonen zal zijn om met de minste euro's de meeste woningwaarde én de meeste mobiliteitswaarde te creëren.

De verstedelijkingsafspraken staan niet op zichzelf. Volgend op het regeerakkoord verwachten we de komende periode ook andere afspraken met het Rijk te gaan maken, veelal samen met de regio en de provincie. Dat betreft de vierde tranche Woningbouwimpuls per 1 juni (WBI), gericht op het mogelijk maken van specifieke woningbouwprojecten op de korte termijn. In het programma woningbouw is het instrument woondeals nieuwe stijl opgenomen; er komen woondeals in het hele land. In gebieden met een complexe opgave die rijksinzet vraagt- zoals grootschalige woningbouw - schuift het Rijk aan bij deze woondeals nieuwe stijl. De afspraken die gemaakt worden bij de grootschalige woningbouwgebieden worden onderdeel van dergelijke woondeals

Het BO Leefomgeving in juni is het eerste moment waarop Rijk en regio afspraken zullen maken over de invulling van deze beleidsvoornemens.

In het najaar tijdens het BO MIRT verwachten we de eerste concrete investeringsvoorstellen voor de ontsluiting van nieuwe woongebieden. Gelijktijdig ontwikkelen we een alternatief voor de verbreding van de A27.

De komende maanden zal het kabinet belangrijke stappen zetten die medebepalend zijn voor de manier waarop we de groeiopgave in Utrecht vorm geven. Dit vereist intensief overleg met het kabinet. Om de nieuwe raad hier na de gemeenteraadsverkiezingen ook al tijdens de lopende coalitieonderhandelingen goed in mee te nemen, bieden wij u aan om in april een technische bijeenkomst over dit onderwerp te organiseren.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,