# Woord vooraf

Zoals in het vooruitzicht gesteld in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" d.d. 20 januari treft u onderstaand antwoorden op de uitgebreide set van vragen. Leidend voor de antwoorden is de propositie zoals die is ingediend. Veel van onderstaande vragen zijn abstract of gedetailleerd en vereisen nader onderzoek om daar een goed onderbouwd antwoord op te kunnen geven – zoals gebruikelijk in deze fase van projectontwikkeling. In de Nederlandse systematiek van grootschalige infra-ontwikkeling is het pas bij zicht op minimaal 75% van de financiering dat een MIRT Verkenning gestart kan worden, en in die projectfase vanuit de breedte te trechteren naar een voorkeursvariant; rapportages worden dan steeds gedetailleerder en alle relevante stakeholders worden uiteraard betrokken.

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

De propositie beoogt een schaalsprong te maken in OV en verstedelijking om in de MRU wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. Om een structureel BBP-effect te creëren is aanpak om drie redenen noodzakelijk, te weten:

1. Vermijden van congestie op nationale weg- en spoornetwerken: Utrecht is nationaal knooppunt voor economisch verkeer tussen de verschillende landsdelen. Ontlasten van de ring Utrecht en Utrecht Centraal Station in een van de snelst groeiende regio's van Nederland is dan ook van nationaal economisch belang.
2. Benutten van agglomeratievoordelen door verdichting: Het bovengemiddeld hoog niveau van inputfactoren leidt niet tot een bovengemiddeld hoge output. Agglomeratievoordelen (sharing, matching, learning) worden nog onvoldoende benut voor economische groei via innovatie en kennisspillovers. Datzelfde geldt voor valorisatie van hoogwaardige kennis.
3. Doorontwikkeling innovatie ecosysteem op Utrecht Science Park: stedelijke verdichting (reductie van zoekkosten) en aanleg van lightrail (betere ontsluiting economische kerngebieden) versterken het innovatiepotentieel van het hoogwaardige kennismilieu in Utrecht en creëert valorisatie met het aantrekken van R&D intensieve "leaders". Het economisch potentieel wordt beter benut, resulterend in een structureel BBP-effect.

Vragen bij Propositie A7 – *"Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht"*

**Eerste analyse propositie an sich en in relatie tot het NGF**

*Het voorstel is de aanleg van twee lightrailverbindingen in de Metropoolregio Utrecht. Dit hoogwaardig OV moet de bereikbaarheid verbeteren, extra woningbouw mogelijk maken en bijdragen aan de creatie van werkgelegenheid, waardoor aan de economie een impuls gegeven wordt. Ook ontstaat meer ruimte voor doorgaand verkeer op weg en spoor in de regio.*

De vraag is vooral a.) in hoeverre met de propositie de bereikbaarheidsproblemen daadwerkelijk worden aangepakt (vooral de effectiviteit voor de Ring Utrecht, maar ook voor Utrecht CS), b.) in hoeverre de propositie daadwerkelijk leidt tot een structureel hoger BBP en meer agglomeratiekracht, c.) in hoeverre de (gehele) propositie nodig is om dit te bewerkstellingen en d.) hoeverre een bijdrage uit het NGF in dat geval gerechtvaardigd is.

Redeneerlijn project:
- Er is sprake van een forse woningbouwopgave, een OV-systeem en een wegenstructuur dat aan zijn capaciteitsgrenzen zit (vooral Utrecht CS en Ring Utrecht), met gevolgen voor de economische ontwikkeling van de regio Utrecht;
- door een forse investering in regionaal/lokaal OV (lightrail) kunnen deze opgaven worden opgepakt;
- knelpunten in het OV-systeem en in de wegenstructuur worden opgelost en meer woningen en arbeidsplaatsen kunnen worden gerealiseerd (vooral meer binnenstedelijk), wat bijdraagt aan het vergroten van de agglomeratiekracht.

De vraag voor het NGF is:
- In hoeverre worden de problemen (overbelast Utrechts CS en overbelaste Ring Utrecht) opgelost met deze propositie?
- In hoeverre is, naast oplossen van vervoersknelpunten en ontsluiten van woningen, sprake van een bijdrage aan agglomeratiekracht/BBP?
- Onderbouwing daarbij: hoeveel woningen en arbeidsplaatsen kunnen gerealiseerd worden mét en zonder deze propositie? Hoeveel woningen en arbeidsplaatsen kunnen gerealiseerd worden met een veel beperktere investering? In hoeverre is sprake van locatieverschillen? Wat zijn de BBP-effecten in deze situaties, rekening houdend met de aantallen en locatieverschillen?
- Nadere onderbouwing I: hoeveel arbeidsplaatsen (absoluut en procentueel) zijn afhankelijk van/sterk gebaat bij goede bereikbaarheid per OV? Hoeveel (absoluut en procentueel) zijn gebaat bij deze propositie?
- Nadere onderbouwing II: welke baten zijn aan deze propositie toegekend voor OV (reistijdwinsten), auto (vermeden voertuigverliesuren, investeringen en milieu-impact), ruimtelijke ordening en economie? Wat is onderbouwing (inclusief gehanteerde uitgangspunten voor gebruik van het OV, modal-split) daarbij?

Aandachtspunten (vetgedrukt):
1. Onderbouwing probleem (aard, omvang, oorzaken, gevolgen);
2. Onderbouwing effectiviteit project (voor OV, weg en agglomeratiekracht/BBP);
3. Gehanteerde uitgangspunten voor probleem en oplossing (model, input, aannames);
4. Specifiek: onderbouwing verwacht gebruik OV;
5. Specifiek: onderbouwing effecten op de weg;
6. Specifiek: onderbouwing arbeidsplaatsen en woningen mét en zonder project (hoeveel, waar, redeneerlijn/werking);
7. Onderbouwing doelmatigheid project;
8. Onderbouwing MKBA-score;
9. Onderbouwing BBP-effect.

# Inhoud


## I. Randvoorwaarden

**I.1. Maatschappelijke baten en lasten (oordeel CPB)**

**I.2. Additioneel aan private investeringen (inclusief analyse van optimale financieringsmix en bijdrage NGF)**

**I.3. Subsidiariteit**

## II. Structurele BBP-impact

**II.1. Plausibiliteit en potentiële omvang BBP-impact (t.o.v. de kosten)**

- **CPB**
- **SEO**

**II.2. Strategische onderbouwing BBP-impact**

**II.2.1. Omvang en groeipotentie**

**II.2.2. Externe kansen en onzekerheden**

**II.2.3. Contextuele onzekerheden**

## III. Kans op succes van het plan

**III.1. *Wat* wordt er voorgesteld en *hoe* wordt dat aangepakt?**

**III.2. *Wie* doet wat?**

## IV. Integrale afweging

# I. Randvoorwaarden

## I.1. Maatschappelijke baten en lasten (oordeel CPB)

***Wat is het probleem/marktfalen?***

***Pakt het voorstel dit probleem aan?***

***Wat is het effect van het project op het BBP van Nederland (verdienvermogen)?***

***Zijn er daarnaast gevolgen voor natuur, milieu, gezondheid, etc. (brede baten)?***

***Is het nodig dat de overheid ingrijpt en heeft dat meerwaarde (legitimiteit)?***

***Wegen de maatschappelijke baten op tegen de kosten (efficiëntie)?***

## I.2. Additioneel aan private investeringen (inclusief analyse van optimale financieringsmix en bijdrage NGF)

## I.3. Subsidiariteit

# II. Structurele BBP-impact

## II.1. Plausibiliteit en potentiële omvang BBP-impact (t.o.v. de kosten)

**CPB**

***Draagt het voorstel bij aan de verhoging van de productiviteit of omvang van productiefactoren?***

***Via welk mechanisme (uit economische literatuur) loopt dit? Welke knelpunten worden weggenomen?***

a. Hoe en in welke mate draagt het project bij aan verhoging van de productiviteit of de omvang van de productiefactoren?
b. In hoeverre is aanpakken van het probleem noodzakelijk voor een structureel BBP-effect?

Zie het 'Woord vooraf'.

c. Voor hoeveel arbeidsplaatsen (totaal en procentueel) in en om de stad Utrecht is een goede bereikbaarheid met het OV een vereiste? Wat is het aandeel van deze banen in het BBP van de Zuidelijke Randstad en van Nederland?

Bij beantwoording van de vraag is de aanname gemaakt met 'Zuidelijke Randstad' de 'regio Utrecht' bedoeld is.

De regio Utrecht rekent tot 2040 op de creatie van 80.000 extra arbeidsplaatsen; 70.000 daarvan zullen in Utrecht stad geaccommodeerd worden (STEC, 2020). Gerekend is met verdeling van 33% kantoren, 5% wetenschap, 16% werken vanuit woning en 12% informeel; in totaal 66% van toekomstige arbeidsplaatsen, oftewel ruim 50.000, waarvoor in een stedelijke context goede OV-bereikbaarheid belangrijk is (STEC, 2020). Dit is bovenop het bestaande aantal banen van 550.000 in de Utrechtse regio (U16), waarvan voor 360.000 goede OV-ontsluiting van belang is. Het aandeel van deze banen in het BBP van de regio en van Nederland is niet nader onderzocht. De provincie Utrecht is goed voor iets minder dan 10% van het Nederlands BBP.

d. Voor hoeveel van de arbeidsplaatsen (totaal en procentueel) is een goede bereikbaarheid per OV tussen Utrecht-zuid en Zeist (via de Waterlinielijn) een vereiste?

In de invloedssfeer van de geplande Waterlinielijn bevinden zich op dit moment 106.000 OV afhankelijke arbeidsplaatsen. Dat is bijna 20 procent van de totale werkgelegenheid in de Utrechtse regio. Het project voorziet in het accommoderen van minimaal 39.000 en maximaal 55.000 extra arbeidsplaatsen in de directe invloedssfeer van beide lightrailverbindingen. Hiervoor geldt dat minimaal 20.000 en maximaal 25.000 arbeidsplaatsen profiteren van verbeterde bereikbaarheid door de Waterlinielijn.

e. Voor hoeveel van de arbeidsplaatsen (totaal en procentueel) is een goede bereikbaarheid per OV tussen Utrecht-zuid en CS (via de Merwedelijn) een vereiste?

In de invloedssfeer van de geplande Merwedelijn bevinden zich op dit moment 59.000 OV afhankelijke arbeidsplaatsen. Dat is ruim 10 procent van de totale werkgelegenheid in de Utrechtse regio. Het project voorziet in het accommoderen van minimaal 39.000 en maximaal 55.000 extra arbeidsplaatsen in de directe invloedssfeer van beide lightrailverbindingen. Hiervoor geldt dat

minimaal 20.000 en maximaal 32.000 arbeidsplaatsen profiteren van verbeterde bereikbaarheid door de Merwedelijn.

f. Voor hoeveel arbeidsplaatsen (totaal en procentueel) in en om de stad Utrecht is een goede bereikbaarheid met het OV géén vereiste? Wat is het aandeel van deze banen in het BBP van de Zuidelijke Randstad en van Nederland?

Bij beantwoording van de vraag is de aanname gemaakt dat met 'Zuidelijke Randstad' de 'regio Utrecht' bedoeld is.

De regio Utrecht (U16) telt zo'n 550.000 banen, waarvan zo'n 25% op bedrijventerreinen (137.000 banen). Voor deze locaties is bereikbaarheid aan hoofdontsluitingen of N-wegen minimaal vereist (en sterke voorkeur voor locaties aan A-wegen, in het bijzonder bij buitenlandse vestigingen). Desalniettemin geldt ook dat OV-bereikbaarheid voor deze gebieden steeds belangrijker wordt, met name voor het personeel (STEC, 2020). Het aandeel van deze banen in het BBP van de regio en van Nederland is niet nader onderzocht. De provincie Utrecht is goed voor iets minder dan 10% van het Nederlands BBP.

g. Hoeveel extra banen kan het project opleveren?

Het project voorziet in het accommoderen van 50.000 extra arbeidsplaatsen in de directe invloedssfeer van de lightrailverbindingen. Zie voor specificatie tabel bij antwoorden 'b' en 'c'.

h. Wat is het aandeel van deze extra banen in het BBP van de regio Utrecht en van Nederland?

Het aandeel van deze banen in het BBP van de regio en van Nederland is niet nader onderzocht. De provincie Utrecht is goed voor iets minder dan 10% van het Nederlands BBP.

i. Hoeveel extra productiviteit kan het project opleveren, bovenop de extra banen? Wat is het aandeel van deze extra productiviteit in het BBP van de regio Utrecht en van Nederland?

Zoals in de propositie opgenomen (pagina 10, toegangspoortcriteria) tonen berekeningen 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 science gerelateerde arbeidsplaatsen. De spinoff van deze arbeidsplaatsen is dus hoger verondersteld dan van de overige arbeidsplaatsen die dit project mogelijk maakt. Met de 1,9 procent extra groei van het BRP draagt de regio voor ongeveer 0,2 procent jaarlijks bij aan de nationale groei.

j. In hoeverre is aanpakken van het probleem urgent voor een structureel BBP-effect?

Hiervoor wordt verwezen naar het antwoord op de vrijwel identieke vraag hierboven 'In hoeverre is aanpakken van het probleem noodzakelijk voor een structureel BBP-effect?'

***Hoe verhoudt de impact zich tot de kosten?***

Het Decisio rapport dat als bijlage bij de propositie gevoegd is bevat een kosten-batenanalyse. Belangrijke kanttekening daarbij is dat in dat rapport de eerder omschreven spinoff van R&D investeringen niet in deze analyse is gekwantificeerd.

**SEO**

***Wat is de kwaliteit van de aannames en gebruikte bronnen?***

Zijn er aannames gehanteerd aanvullend op en/of in afwijking van de WLO-scenario's en de modellen zelf? Zo ja, welke?

a. Zijn er afwijkende aannames gedaan voor woningbouw, economische ontwikkeling en/of gedrag/bereidheid om het OV te gebruiken? Zo ja, welke?

Voor woningbouw en woningbehoefte worden de Primos-prognoses als basis gebruikt. Die volgen WLO-scenario's, maar zijn 1-op-1 gekoppeld

b. Zonder project kunnen 35.000 arbeidsplaatsen en 30.000 woningen worden gerealiseerd. Met project 92.500 arbeidsplaatsen en 90.000 woningen worden gerealiseerd. Wat is de onderbouwing van deze aantallen? Is hierover een onafhankelijk deskundig oordeel gegeven (aangezien deze aantallen als uitgangspunt lijken te zijn genomen)?

Bij de realisatie 'zonder project' worden bestaande plannen tot 2030 uitgevoerd. Uit verkenningen, studies en ook MER-rapportages voor deelgebieden is bekend dat die voor een belangrijk deel zonder extra grootschalige investeringen kunnen worden gerealiseerd. Een deel van deze plannen stuit echter nu al op grenzen. Zo geeft de MER studie van de Merwedekanaalzone aan dat zonder structurele bereikbaarheidsmaatregelen slechts 6.000 van de 9.000woningen gerealiseerd kunnen worden.

Nieuwe plannen bevinden zich met name op knooppunten in een ring aan de rand van de stad Utrecht. De huidige OV en weginfrastructuur is niet toegerust voor ontwikkeling van deze locaties. Een overzicht van deze locaties en noodzakelijke bereikbaarheidsmatregelen zijn te vinden in de studies die gedaan zijn in het kader van MIRT Onderzoek (Utrecht Nabij).

c. Wat zijn de (economische) gevolgen als deze woningen en arbeidsplaatsen niet binnen het stedelijk gebied gebouwd kunnen worden (in termen van BBP-effect Nederland)?

Als deze woningen en arbeidsplaatsen niet binnen het stedelijk gebied gebouwd kunnen worden, loopt Nederland positieve productiviteitseffecten als gevolg van de uitwerking van de agglomeratie-effecten mis. De berekende omvang daarvan is bij eerdere vragen beantwoord.

***Moet de geschatte bbp-impact bijgesteld worden? Wat is dan de geschatte jaarlijkse bbp-impact (in % bbp)?***

Welke risico's bedreigen de effectiviteit (effect en baten) van het project?

d. Er is EUR 99 mln. per jaar (totaal EUR 1,9 mld.) aan baten zijn toegerekend aan het projectalternatief voor agglomeratiekracht en EUR 3,4 mld. in totaal met reistijdwinsten? Welke uitgangspunten zijn daarvoor gehanteerd?

De toegerekende baten zijn berekend in het Decisio rapport "Maatschappelijke business case wiel met spaken". De middenvariant uit dit rapport komt overeen met de lightrailverbindingen in dit voorstel. Uitgangspunten zijn terug te vinden in dit rapport in paragrafen 4.1 en 4.2 (mobiliteitseffecten) en 6.1 (agglomeratieeffecten)

e. In het voorstel is benoemd dat er tegen 2030 al substantiële knelpunten op CS/Ring ontstaan. Tegelijk wordt er in de tijdsplanning uitgegaan van realisatie rond 2035. Wat zijn de gevolgen voor de kosten-batenverhouding van het naar voren halen of naar achteren schuiven van het project?

De gevolgen voor de kosten-batenverhouding door het verschuiven in de tijd zijn niet expliciet berekend maar laten zich als volgt beredeneren: het naar voren halen van het project zorgt ervoor dat

de baten van het project eerder en langer optreden binnen de gehanteerde zichtperiode van 100 jaar. De knelpunten zijn immers eerder opgelost. Daarbij geldt wel dat ook de kosten naar voren worden gehaald en in een kortere tijdsperiode worden gemaakt. De netto contante waarde van de kosten zal in dat geval ook hoger zijn.

Naar verwachting is het gevolg voor de kosten-batenverhouding per saldo positief: de extra baten van het naar voren halen van het project zijn hoger dan de hogere contante waardering van de kosten. Het substantieel naar voren halen van het project kunnen we overigens theoretisch doorrekenen, maar gelet op voorgaande ervaringen met grootschalige infrastructurele projecten is dit niet een realistisch scenario.

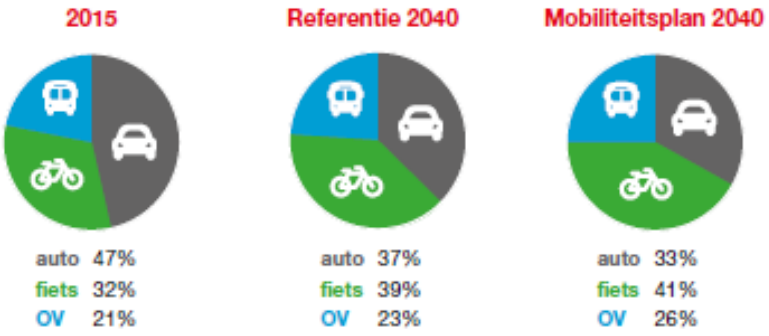
Omgekeerd zorgt het naar achteren schuiven voor een langere periode met knelpunten in het mobiliteitsnetwerk, en dat –gelet op mobiliteitsontwikkeling– die knelpunten zullen groeien in aantal en omvang. Er zullen meer voertuigverliesuren en reistijdverlies zijn, hetgeen doorwerkt in lagere productiviteitsgroei en blijvende en hardnekkiger onderbenutting van agglomeratiepotentie.
De positieve baten van de investeringen treden minder lang op binnen de gehanteerde zichtperiode van 100 jaar en zijn dus lager. De kosten van het project zijn in contante waarde ook lager omdat deze later in de tijd vallen. Naar verwachting is het gevolg voor de kosten-batenverhouding daarom negatief: een lagere kosten-batenverhouding zou optreden als gevolg van het naar achteren schuiven van de investeringen.

f. Welke modal-split van auto naar OV vindt plaats in aantallen reizen en procentueel? Welke aannames zijn daarbij gehanteerd? Is dit getoetst met het NRM? Wat is het oordeel van RWS?

Wijziging van de modal split vindt plaats door een stapeling van maatregelen, waar hoogfrequente en snelle OV lijnen een cruciaal onderdeel van uit maken. Parkeerbeleid, parkeren op afstand, fiets, routering autoverkeer, en beprijzing. Deze aanpak is verwoord in “Utrecht Nabij”.

Voor de stad Utrecht is in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 in beeld gebracht hoe de modal split zich ontwikkelt tussen 2015 en 2040. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen een scenario ongewijzigd beleid (referentie), en een scenario gewijzigd beleid (uitvoering van het Mobiliteitsplan 2040, waaronder de twee lightrail lijnen). Voor alle afzonderlijke stappen (zie ook het antwoord op vraag p) is inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn. Een uitgebreide toelichting is te vinden in hoofdstuk 10 van het Mobiliteitsplan 2040.

Onderstaand figuur en tabel tonen de ontwikkeling van de modal split. De lightrailverbindingen maken onderdeel uit van stap 3 ‘Netwerken op orde’. De cijfers bij deze stap laten een toename zien van ruim 30.000 OV verplaatsingen per etmaal; en een afname van het aantal autobewegingen met ruim 40.000. Als het gehele maatregelenpakket wordt uitgevoerd dan neemt het OV toe met 38.000, de auto af met 66.000. De cijfers hebben betrekking op het gebied binnen de Ring Utrecht.




Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

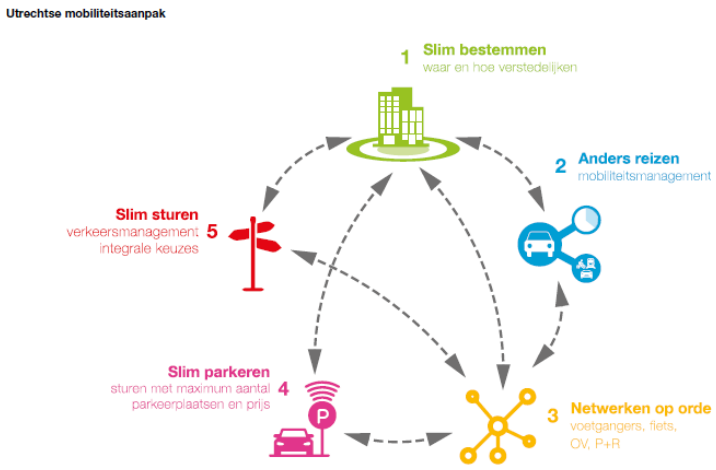
| Verplaatsingen van/naar/binnen Utrecht per etmaal (x 1000) | auto | fiets | OV | totaal |
|---|---|---|---|---|
| Referentie 2040 | 605 | 662 | 382 | 1650 |
| Mobiliteitsplan 2040 stap 3 | 562 | 654 | 413 | 1629 |
| Mobiliteitsplan 2040 (stappen 1 t/m 5 tezamen) | 539 | 668 | 420 | 1628 |

De berekeningen naar de effecten van het Mobiliteitsplan hebben plaatsgevonden met het gemeentelijke verkeersmodel VRU. Dit model is uitgebreid gevalideerd op basis van OViN-data en tellingen en afgestemd op het verkeersmodel NRM West-Nederland van Rijkswaterstaat.

Als eerste is een referentiesituatie 2040 opgesteld. Hierin is het gemeentelijke beleid op het gebied van mobiliteit en verstedelijking gebruikt om een prognose te maken van hoeveel mensen met welke vervoerwijze in 2040 van welke herkomst naar welke bestemming reizen. Hierbij is rekening gehouden met (inter)nationale ontwikkelingen zoals het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Plan Bureau (CPB) hebben beschreven in de WLO-scenario's. Voor het mobiliteitsplan is uitgegaan van het scenario 'hoog' (voor verklaring, zie memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht" dd 20 januari. Deze invulling sluit het beste aan bij de verwachte verstedelijkingsopgave waarmee Utrecht Nabij en de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 rekening houden. In het Mobiliteitsplan zijn de opgaven en knelpunten van deze referentiesituatie beschreven. Vervolgens is het beschreven beleid van het mobiliteitsplan zoals gepresenteerd in de hoofdstukken 4 tot en met 8 van het Mobiliteitsplan 2040 in het verkeersmodel vertaald en doorgerekend.

g. De reductie van de congestie op de Ring Utrecht kan worden verhoogd van 5% naar 14% met flankerend beleid. Wat is de onderbouwing daarbij? Welke maatregelen moeten worden genomen voor de hogere congestiereductie? Wat is het oordeel van RWS aangaande deze flankerende maatregelen?

De omvang van het effect is in het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040 preciezer uitgewerkt op basis van een concrete set van maatregelen. De keuzes die de gemeente daarin maakt zijn uitgewerkt in 5 samenhangende stappen (zie afbeelding).




Ten behoeve van het Mobiliteitsplan 2040 zijn met behulp van het gemeentelijke verkeersmodel VRU de kwantitatieve effecten van de maatregelen in beeld gebracht. De berekeningen zijn uitgevoerd op het schaalniveau van de stad. Bij de 5% reductie tijdens de ochtendspits op de Ring Utrecht in 2040 (t.o.v. referentiemodel 2040) zijn niet alle maatregelen uit het Mobiliteitsplan meegenomen. In die berekening zijn namelijk alleen de effecten van de netwerkaanpassing (stap 3) conform Mobiliteitsplan in beeld gebracht. Als daar alle andere mobiliteitsmaatregelen aan worden toegevoegd (de overige 4 stappen) dan is het effect 14%.

***Wat is de relatieve impact van (deel-)projecten op het geschatte bbp-effect ('80/20' regel)?***

In hoeverre zijn alle *projectonderdelen* noodzakelijk?

h. Wat is het minimale aantal woningen en arbeidsplaatsen dat zonder investeringen in mobiliteit gerealiseerd kan worden? Wat zou dat betekenen voor het BBP?

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

i. Wat is het minimale aantal woningen en arbeidsplaatsen dat zonder of met beperkte investeringen in infrastructuur gerealiseerd kan worden, maar met maximale inzet op gebruik van fiets, OV, deelsystemen en Mobility as a Service, om zo de bestaande infrastructuur maximaal te benutten? Wat zou dat betekenen voor het BBP?

Genoemde maatregelen functioneren alleen in combinatie met hoogfrequent en snel OV. Het maximaal inzetten op deze maatregelen is vergelijkbaar met stap 2 uit het gemeentelijk Mobiliteitsplan. Het effect van stap 2 is beperkt (-2% groei autoverkeer groei t.o.v. referentie ongewijzigd beleid) en zal te weinig doen voor het verminderen van druk op Ring Utrecht. Het toe te voegen aantal woningen en arbeidsplaatsen ten opzichte van het nulalternatief is minimaal en de beoogde agglomeratie-effecten en effect op het bbp zullen niet tot stand komen.

j. Welke gevolgen zou niet realiseren van de Merwedelijn voor woningbouw en agglomeratiekracht indien de financiële middelen niet toereikend zijn? In hoeverre zou de beoogde woningbouw en agglomeratiekracht bereikt kunnen worden langs deze corridor zonder ingrepen of met beperkte ingrepen?

Rijk en regio hebben voor vastgestelde woningbouwplannen langs deze corridor afgesproken dat deze gerealiseerd worden tot 2030. Voor de woningbouwplannen voor de periode daarna is een schaalsprong nodig, omdat er rond 2030 door het groeiend aantal reizigers een kantelpunt ontstaat waarop een schaalsprong OV nodig is.

Het totaal aantal woningen dat gerealiseerd kan worden door aanleg van de twee lightraillijnen is 33.000 tot 60.000 woningen. Het aantal niet gerealiseerde woningen als gevolg van afstel aanleg Merwedelijn komt overeen met 22.000 tot 36.000 woningen. Zonder ingrepen leidt extra woningen tot te veel verkeersoverlast, zo concludeerde de MER van de huidige plannen in de Merwedekanaalzone. Een kleiner aantal woningen zal minder agglomeratiebaten met zich meebrengen. De omvang hiervan is voor dit scenario niet berekend

k. Waarom is de Waterlinielijn doorgetrokken naar Zeist?

Circa 450 bussen per dag rijden 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 te rijden. Dit is nodig omdat groeiende stromen bussen steeds meer conflicteren met groeiende stromen fietsers en voetgangers. Dit zorgt voor een overbelaste binnenstad die daardoor slechter als regionaal centrum en (inter)nationale trekpleister kan functioneren. Omgekeerd wordt de historische binnenstad als toeristisch en commercieel verblijfsgebied ook aantrekkelijker wanneer deze minder zwaar wordt belast met busvervoer.

Voor inwoners van Zeist betekent het doortrekken van de Waterlinielijn een kortere reistijd naar het USP vanuit heel Zeist. Reizigers die nu vanuit andere delen van Zeist overstappen op de buslijn Zeist-Noord - USP profiteren ook van een kortere reistijd in de nieuwe situatie. Voor de meeste reizigers uit Zeist is reizen via station Driebergen-Zeist een grote omweg, omdat dit station aan de 'verkeerde' kant van Zeist ligt, vooral voor reizigers met de oriëntatie op de regio Utrecht en de Randstad. Eigenlijk ligt Zeist niet aan het spoornetwerk, net zoals Nieuwegein dat niet ligt. Zeist Vollenhove is begin 2020 aangewezen als een van de drie vitale wijken in de regio Utrecht. 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. Het doortrekken van de UHL levert bovendien vervoerkundig een besparing op in het aantal dienstregelingsuren, omdat er geen parallel rijdende bussen meer zijn. 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.

De verwachte vervoervraag op de Waterlinielijn tussen Zeist en USP komt neer op 10.000 reizigers per dag. Bij meer ingrijpende keuzes in het busnetwerk van Zeist kan het aantal reizigers oplopen tot ca 18.000 reizigers. De mogelijkheden hiervoor worden nader onderzocht in de verdere uitwerking.

l. In hoeverre zou de beoogde woningbouw en agglomeratiekracht bereikt kunnen worden langs deze corridor zonder ingrepen of met beperkte ingrepen?

Het betreft langs deze lijn voornamelijk nieuw te ontwikkelen woningbouwlocaties, zoals de A12 zone, Lunetten-Koningsweg, verdichting USP/Rijnsweerd, en Zeist Noord. Al deze locaties kunnen pas in harde plannen worden omgezet als er zicht is op een hoogwaardige OV ontsluiting.Een kleiner aantal woningen als gevolg van afstel van de Waterlinielijn zal minder agglomeratiebaten met zich meebrengen. De omvang hiervan is voor dit scenario niet berekend.

m. Wat zou het effect zijn voor woningbouw en agglomeratiekracht als alleen beperkte aanpassingen op het hoofdspoor worden gerealiseerd?

In dat geval kunnen woningbouwlocaties langs de Merwedelijn en de Waterlinielijn slechts beperkt worden uitgevoerd; er zouden nauwelijks meer woningen kunnen worden gebouwd ten opzichte van het nulalternatief. De beoogde agglomeratie-effecten zullen niet optreden.

n. Wat als dit zou gebeuren in combinatie met een maximale inzet op gebruik van fiets, OV, deelsystemen en Mobility as a Service, om zo de bestaande infrastructuur maximaal te benutten? Wat zou dat betekenen voor het BBP?

Zie eerdere vraag over effect fiets, deelsystemen en MaaS.

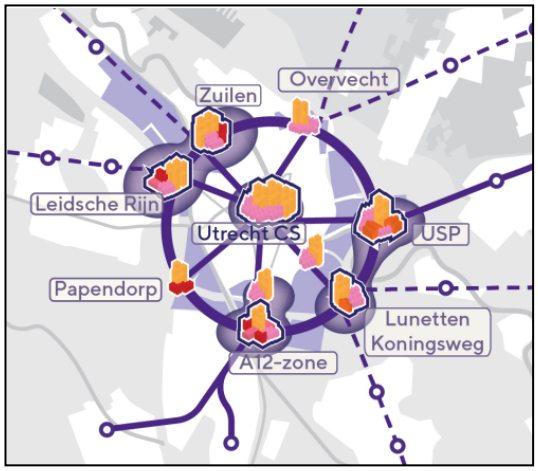
# II.2. Strategische onderbouwing BBP-impact

## II.2.1. Omvang en groeipotentie

### *a. Systeemvisie 20-30 jaar*

In hoeverre past het project binnen de toekomstverwachtingen voor mobiliteit (in relatie tot economie)?

De voorgestelde maatregelen passen binnen de mobiliteitsverwachtingen voor deze regio. Dit is onderbouwd in het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' dat door Rijk en regio gezamenlijk is opgesteld en recent is vastgesteld in het BO MIRT 2020[1]. De verstedelijkingsrichtingen in NOVI, Omgevingsvisie provincie Utrecht (OpU), REP en RSU zijn gelijkluidend. In deze toekomstbeelden ontwikkelt de stad zich naar een polycentrische omgeving; vergelijkbaar met hoe dat gebeurt in andere metropolitane gebieden. Voor de mobiliteit in dat gebied is een schaalsprong OV in de vorm van de ontwikkeling van een 'wiel met spaken' (zie figuur) belangrijk. De voorgestelde verbindingen zijn een belangrijke stap in de realisatie van dit netwerk.




### *b. Toekomstbestendigheid*

In hoeverre is het project toekomstbestendig/adaptief (geschikt voor gebruik door nieuwe toekomstige voertuigen, ombouwen mogelijk voor gebruik door toekomstige voertuigen, ombouwen mogelijk voor alternatief gebruik, etc.)?

In de fase van planuitwerking moeten de eisen aan de infrastructuur worden vastgesteld. Deze zijn bepalend voor het toekomstig gebruik. De te gebruiken technieken moeten zich bewezen hebben in de praktijk. Uitgangspunten zijn bv. vrije infrastructuur en in de hoogstedelijke gebieden conflictvrij met andere vervoersstromen (ongelijkvloerse oplossingen). Mits de eisen van toekomstige voertuigen aansluiten bij de infrastructuur (bv. breedte) biedt vrije infrastructuur kansen voor toekomstige voertuigen.

### *c. Duurzaamheid*

In hoeverre draagt het project bij aan een duurzame groei van het BBP?

In hoeverre is sprake van duurzaamheid in de zin van passend in een toekomstig duurzame samenleving (klimaat, milieu)?

De keuzes die gemaakt zijn in het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij zijn mede ingegeven door hun positieve impact op leefbaarheid, gezondheid, CO2 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. Publieke, private en kennis- en onderwijspartners in de provincie en de bredere regio voeren hiertoe een Regionale Economische Agenda die in het teken staat van 'gezond stedelijk leven'. De regionale economische agenda en de partners in het regionaal-economische ecosysteem (w.o. Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht Region, Economic Board Utrecht) koppelen expliciet hun inzet (ook financieel) aan brede welvaartsdoelen en SDG's.

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

### *d. Innovatie*

Hoe innovatief is het voorstel? Wordt gebruik gemaakt van de meest recente technologische mogelijkheden en voor zover mogelijk geanticipeerd op aankomende ontwikkelingen?

Bij de planuitwerking zal gekozen worden voor technieken die zich in de praktijk al bewezen hebben. Dat geldt zowel wat betreft de uitvoeringsmethode, als de te gebruiken assets. Bij de bouw sluiten we aan bij Europese standaard voor lightrail, zodat we kunnen meeliften op de innovaties in de markt.

In hoeverre biedt het project kansen voor versterking van het BBP door innovatie?

Expliciet doel van het project (zie 'Woord vooraf') is ruimte bieden voor groei van het USP als nationale innovatie- en onderwijshub voor life sciences and health. Op en rondom het USP is een groeiende vraag naar R&D-ruimte, nemen de private R&D-investeringen in de regio toe en is recent de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht Region opgericht om de innovatie- en R&D-investeringen in de regio verder aan te jagen. Daarnaast participeert de regio Utrecht, m.n. via haar kennisinstellingen (UU en UMCU), in enkele andere kennis & innovatie proposities die ingediend zijn voor het Nationaal Groeifonds (RegmedXB, Health-RI, FoodSwitch en NL AI-Coalitie). Er liggen daarmee voldoende aanknopingspunten om het Utrechtse niveau aan R&D te verhogen.

### *e. Aansluiting op en samenhang met economische clusters*

In hoeverre sluit het project aan bij kansrijke economische clusters met het oog op het toekomstige BBP van Nederland?

Het project versterkt de positie en het verdienvermogen van Nederland door de Utrechtse academische én economische assets uit te bouwen met de kennis-, onderwijs- en bedrijvenclusters rondom 1) life sciences en gezondheid, 2) klimaatadaptatie en gezonde leefomgeving en 3) (gezonde) voeding. Deze drie clusters sluiten aan bij de thema's die het kabinet in 2019 aanduidde als prioritair in het kader van het missiegedreven topsectoren- en innovatiebeleid (ministerie van EZK, 2019). Ook sluiten de thema's aan bij het Europese missiegedreven innovatiebeleid.

Het accent 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 proposities op gebied van kennis en innovatie die mede vanuit de regionale partners zijn ingediend voor het Nationaal Groeifonds. Met deze specialisaties levert Utrecht nationaal en internationaal een bijdrage aan het zowel het toekomstige BBP van Nederland als de brede welvaart van mensen.

Zoals in het voorstel uitgewerkt is draagt het project 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 van de reikwijdte van de kennisspillovers en het versterken van valorisatie, in de eigen regio maar door opbouw, uitbouw en verlenging van de waardeketens (productie, toelevering, verdere product- en dienstontwikkeling) ook juist in andere regio's.

In hoeverre is sprake van samenhang tussen (de realisatie van) het project en andere economische activiteiten met meerwaarde voor het BBP van Nederland?

Publieke R&D investeringen zijn vaak missiegedreven en worden uitgebreider benut doordat deze open toegankelijk zijn. Utrecht onderscheidt zich van andere regio's door een sterke nadruk op publieke R&D (Economisch Beeld Utrecht+, 2020). De regio is netto exporteur van diensten en kennis aan bedrijven en organisaties elders in Nederland (Economisch Beeld Utrecht+, 2020). Deze kennisrelaties manifesteren zich in samenwerkingsverbanden zowel binnen de regio als daarbuiten. Grote internationaal opererende bedrijven als Philips, Genmab, Danone Nutricia en Merus Biopharmaceuticals, maar ook chemiereuzen als AkzoNobel, Nouryon en Shell maken

gebruik van en dragen bij aan de kennis die ontwikkeld wordt op het Utrecht Science Park. De, in de provincie geconcentreerde, internationaal opererende ingenieursbureaus maken gebruik van kennis van UU en WUR over gezonde en klimaatbestendige leefomgeving. Zowel rondom het cluster van biotechnologie en farma als om het cluster van ingenieursbureaus is een groeiende schil ontstaan van IT-bedrijven die hoogwaardige diensten leveren op het het gebied van data-analyse en visualisatie met AI als sleuteltechnologie. Investeringen in connectiviteit vergroten de internationale magneetwerking van deze publiek-private clusters die bijdragen aan brede welvaart van burgers en aan internationale concurrentiekracht van Nederland. Daarmee sluit het project aan bij de ambities en de aanpak zoals beschreven in de Groeibrief voor Nederland op de lange termijn (2019).

### *f. Kannibaliseren andere regio's*

In hoeverre is sprake van groei ten koste van groei elders?

In algemene zin geldt dat in Nederland schaarste is aan talent en dat de laatste jaren de instroom van buitenlandse werknemers fors is. Dit aantal is in de provincie Utrecht gestegen met gemiddeld 8,5 procent per jaar over de periode 2010-2018, tot ongeveer 46.000 (analyses op basis van CBS Microdata en verwerkt in het rapport 'Analyse internationale werknemers in Nederland – regiorapport Utrecht', 2019). Als deze trend zich voortzet, zal een aanzienlijk deel van de groei van de bevolking in de regio en stad Utrecht uit internationale migranten bestaan. Naar schatting 80% van de 50.000 studenten op het Utrecht Science Park wil blijven wonen en werken in Utrecht (Stichting USP, 2020). Deze talentenpool maakt het USP een interessante plek voor kennisintensieve bedrijvigheid. We gaan er vanuit dat extra banen op en rond USP met name worden ingevuld door nieuw internationaal talent of door talent dat voor de regio behouden is. Daardoor lijkt er relatief beperkt sprake van het kannibaliseren op assets of talent van andere Nederlandse regio's. In plaats daarvan wordt juist het weglekken van bestedingen naar andere regio's voorkomen, hetgeen ten koste zou gaan van de synergie en kennisspillovers in het regionale R&D cluster en daaraan gerelateerde bedrijvigheid. Andersom leiden investeringen in het Utrechtse R&D-cluster juist ook tot multiplier-effecten elders in het land via effecten in de waardeketens.

- Welke partijen profiteren van deze schaalsprong? Op welke manier en hoeveel profiteren andere regio's?

De regio Utrecht is netto exporteur van diensten en van kennis aan bedrijven en organisaties elders in Nederland (Economisch Beeld Utrecht+, 2020). Onderzoek van o.a. Rathenau (2014) en Mazzucato (2019) wijst op een multiplier van 7,7 voor publieke R&D en 2,3 voor private R&D. Utrecht onderscheidt zich van andere regio's door een sterke nadruk op publieke R&D. Gelet op de specialisaties in gezondheid, milieu en klimaat draagt de regio Utrecht bij aan zowel publieke waarden en beleid (kwaliteit, gezondheid en toekomstbestendigheid van woon- en leefomgeving) als aan producten en diensten van private partijen. Deze kennis is, juist vanwege zijn publieke karakter, breed beschikbaar. Gelet op het mondiale karakter van deze vraagstukken, ligt er daarmee ook een mondiale markt voor Nederlandse oplossingen. Via de opbouw en uitbouw van waardeketens profiteren ook andere regio's in Nederland mee.

### *g. Absorptievermogen*

In hoeverre biedt het project verdere niet opgenomen kansen voor versterking van het BBP?

Het project is gericht op verbetering van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park en het realiseren van agglomeratievoordelen door verdere verstedelijking en verdichting. De macro-economische effecten hiervan zijn ook doorgerekend. Niet doorgerekend zijn de indirecte effecten van de investering.

Een verbeterde bereikbaarheid van USP en zijn satellietlocaties draagt bij aan een grotere reikwijdte van kennisspillovers. De zoek- en reiskosten worden verlaagd voor ondernemingen die deze kennis willen benutten in product- en dienstenontwikkeling. Dit versnelt en vereenvoudigt

kennisvalorisatie. De verwaarding van deze kennis, in termen van valorisatie, spinoffs, spinouts, gazelles, startups, scale-ups en opbouw van waardeketens, blijft achter bij de potentie (Economisch Beeld Utrecht+, 2020; Stam 2020). De regionale partners zijn zich bewust van dit onderbenut regionaal maar bovenal landelijk potentieel en investeren daarom ook in versterking van hun regionaal-economische ecosysteem met een collectieve agenda (via de Regionale Economische Agenda), financieel kapitaal en handelsnetwerken (via Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht Region) en versterkte samenwerking (via o.a. ROM Utrecht Region, Economic Board Utrecht, U16, Utrecht Science Park, regionale human capital agenda). Ook de landelijke kennis- en innovatieagenda's en -contracten spelen hierbij een belangrijke rol.

Een infrastructurele investering betekent ook een impuls voor de aantrekkingskracht van USP en zijn regionale satellietlocaties op R&D-intensieve organisaties of organisatieonderdelen. Groei van kennisintensieve werkgelegenheid, zowel in kennisproductie als kennisbenutting in de waarde-/productieketen, kan fysiek op verschillende manieren neerslaan. Allereerst in verdichting van het Utrecht Science Park. Daarbij gaat het niet alleen om de hoofdlocatie in Utrecht maar ook om satellietlocaties op korte afstand, in Bilthoven en Zeist. Ten tweede zal extra werkgelegenheid die minder R&D-gebonden is (kantoren en productie) ook op andere plekken in de regio landen. Betere toegankelijkheid van kennisclusters draagt via bovenregionale waarde- en productieketens ook bij aan groei in andere regio's dan alleen Utrecht. Het project, met name de aanleg van de twee lijnen, vormt een essentiële schakel in het regionaal verbinden van deze verschillende typen activiteiten. De realisatie van het knooppunt Lunetten Koningsweg vormt daarnaast een cruciale schakel in verbeterde bovenregionale connectiviteit naar gerelateerde bedrijvenclusters in het oosten (Amersfoort, Wageningen) en het zuiden (Den Bosch, Eindhoven) - waardoor waardeketens in en buiten de regio een impuls krijgen.

## II.2.2. Externe kansen en onzekerheden

### *a. Aanpalende projecten (mobiliteit, woningbouw, energie, digitaal, sociaal)*

In hoeverre zijn de baten van het project gevoelig voor toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, digitalisering en/of energie?

De mobiliteitsbaten zijn afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, digitalisering en/of energie. De corona-pandemie laat zien dat thuiswerken met digitale middelen een effect heeft op mobiliteit. Het is op dit moment nog niet te zeggen op welke wijze dat effect in 2035 en verder er nog is.

In hoeverre biedt het project kansen voor verhoging van het BBP van Nederland gezien de waar te nemen toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, digitalisering en/of energie?

Zoals vermeld in het 'Woord vooraf' heeft dit project effect op het BBP door vermijden van congestie op nationale weg- en spoornetwerken; door het benutten van agglomeratievoordelen door verdichting; en door doorontwikkeling van het innovatie ecosysteem op Utrecht Science Park.

### *b. Aansluiting op (buitenlandse) infrastructuur, bestaand en nieuw*

In hoeverre zijn verdergaande infrastructurele aanpassingen noodzakelijk?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

### *c. Samenhang met breder beleid (bijvoorbeeld fiscaal, klimaat, etc.)*

In hoeverre zijn de baten van het project gevoelig voor toekomstig beleid voor klimaat?

In hoeverre zijn de baten van het project gevoelig voor toekomstig beleid voor duurzaamheid?

Ontwikkeling van het gebruik van openbaar vervoer past binnen beleid voor klimaat en duurzaamheid. De vormgeving van toekomstig beleid op die gebieden zal voor een niet onbelangrijk deel bepaald worden door de samenstelling van politiek bestuur op nationaal en regionaal niveau.

In hoeverre zijn de baten van het project gevoelig voor aanpalend beleid, internationale ontwikkelingen en/of prijsontwikkelingen?

De mobiliteitsbaten zijn bv. gevoelig voor mobiliteitsprijsbeleid (denk aan fiscale of prijsprikkels).

## II.2.3. Contextuele onzekerheden

### *a. Maatschappelijke en politieke context*

In hoeverre is het project onderhevig aan maatschappelijke (bedrijven, burgers, belangenorganisaties) en/of politieke weerstand tegen het project?

Zie de ingediende propositie (pg 9).

### *b. Voorkeuren, gedrag*

In hoeverre zijn de baten van het project gevoelig voor gedrag?

De mobiliteitsbaten zijn afhankelijk van het toekomstige gedrag. Belangrijkste factoren daarin zijn de mate / wijze waarin een mobiliteitstransitie wordt doorgezet (hetgeen beïnvloed wordt door bv. fiscale en of prijsprikkels, technologische ontwikkelingen etc) en het effect van corona op het gebruik van openbaar vervoer (al valt nu niet te zeggen wat daar in 2035 van te merken is).

# III. Kans op succes van het plan

## III.1. *Wat* wordt er voorgesteld en *hoe* wordt dat aangepakt?

### *a. Probleemanalyse*

1. Is het probleem duidelijk?

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

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

Welke verkeersmodellen zijn gebruikt voor de probleemanalyse en de bepaling van de effectiviteit van het project?

b. Welke verkeer- en vervoersmodellen zijn gebruikt om de problemen voor het OV, de effectiviteit van het project voor het OV en de baten van het project voor het OV en de weg te voorspellen? Zijn de rapportages beschikbaar? Wat is het oordeel erover van NS en GVU?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

### *b. Doelmatigheid en efficiëntie*

In hoeverre is sprake van soberheid en doelmatigheid?

c. Hoeveel extra OV-gebruik (extra OV-reizen) komt tot stand door de nieuwe OV-lijnen, op de lijnen zelf en in totaal? Welke uitgangspunten zijn daarbij gehanteerd? Wat is de kostendekkingsgraad van de nieuwe OV-lijnen? Welke delen zijn (meer) kostendekkend, welke minder? Wat is het oordeel hierover van NS en GVU?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

- Welke deel van het extra OV-gebruik is afkomstig van resp. fiets, ander OV en auto?

Welk deel van die toename toe te wijzen is aan veranderd mobiliteitsgedrag (auto, fiets) is voor de lightraillijnen nu niet berekend. Zie voor verdere toelichting hierop antwoord bij onderdeel III.2.e.f.

### *c. Financiële onderbouwing en financieringsmix*

In hoeverre is sprake van een optimale financiële bijdrage van belanghebbenden?

- Zijn er naast de EUR 380 mln. van IenW en de betrokken regionale overheden nog mogelijkheden om de kosten (EUR 2,05 mrd.) te dekken?

Onder verwijzing naar de ingediende propositie: de regio (Provincie en Gemeente Utrecht, U16) heeft aangegeven bereid te zijn tot een substantiële bijdrage in het U Ned-pakket. Specifiek in het kader van deze propositie zullen regiopartijen in gesprek gaan met raden en staten over reserveringen in toekomstige budgetten; uiteraard in nauwe samenhang met een subsidie uit het Groeifonds om te komen tot een sluitende begroting. De zoektocht naar alternatieve bekostiging door bijdragen van gebruikers of andere baathebbers zoals projectontwikkelaars zal deel uitmaken van het vervolgtraject.

### *d. Doelen en kpi's*

Zijn de projectdoelstellingen en kernprestatie-indicatoren (kpi's) geformuleerd?

Zie pagina 5 van de ingediende propositie voor de projectdoelstellingen; enige daarvan zijn ook gekwantificeerd.

Zijn de projectdoelstellingen en kpi's haalbaar?

Ja.

### *e. Risico's en kansen **binnen** het plan*

In hoeverre is sprake van kansen voor extra baten?

Voor adequate beantwoording van de vraag ontvangen we graag nadere duiding waarop gedoeld wordt met '*extra* baten'.

### *f. Fasering en Planning*

In hoeverre is sprake van een duidelijke mijlpalen?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

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

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

# III.2. *Wie* doet wat?

### *a. Consortium*

Wie zijn de indieners?

Wie zijn de betrokkenen?

Zoals vermeld in de propositie zijn de indieners: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht, U10 gemeenten, en Utrecht Science Park partners.

Het begrip 'betrokkenen' kan op diverse wijzen uitgelegd worden; voor adequate beantwoording gaan we graag in gesprek met de staf van de commissie NGF.

### *b. Governance en planning*

Wie is de eigenaar/zijn de eigenaren van het project?

Welke taak- en rolverdeling is overeengekomen en hoe is dit vastgelegd?

Wie is beslissingsbevoegdheid over wat en hoe is dit vastgelegd?

Kan het project (tijdig) worden gerealiseerd door de betrokken partijen? Welke risico's zijn daarbij aanwezig?

Eigenaren van het project zijn dezelfde partijen als de indieners. In de Nederlandse systematiek van grootschalige infra-ontwikkeling is het pas bij zicht op minimaal 75% van de financiering dat een MIRT Verkenning gestart kan worden; vanuit dat kader worden ook zaken bepaald als eigendom van fysieke activa, beslissingsbevoegdheden et cetera. Indienende partijen zijn niet de uitvoerende partijen; dit soort grootschalige infraprojecten worden Europees aanbesteed.

### *c. Stakeholders*

In hoeverre zijn (cruciale) stakeholders betrokken? Welke risico's zijn op dit vlak aanwezig?

a. Nieuw IC-station Lunetten-Koningsweg: is sprake van voldoende nieuwe instappers op zowel dit station als in totaal en is het nieuwe station inpasbaar in de dienstregeling? Wat is het (tussen)oordeel van NS hierover?
b. Nieuw IC-station Lunetten-Koningsweg: zijn aanvullende infrastructurele ingrepen noodzakelijk in het hoofdspoor? Wat is het (tussen)oordeel van ProRail hierover?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

### *d. Aanpak knelpunt*
### *e. Meest geëigende oplossing*

In hoeverre is sprake van de meest geëigende oplossing?

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

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

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

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

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

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

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

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

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

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

### *f. Minder kostbaar alternatief*

<u>In hoeverre is het probleem op te lossen met flankerend beleid?</u>

i. In hoeverre kunnen de knelpunten worden verminderd met flankerend beleid (stimuleren thuiswerken, spreiding over de dag, aanpassingen aan de dienstregeling van het regionale/lokale OV, e.d.)?

Met flankerend beleid is geen schaalsprong te realiseren; de beoogde agglomeratie-effecten zullen niet of in veel mindere mate gerealiseerd worden, de druk op de woningmarkt zal onverminderd groot blijven en voorspelde mobiliteitsknelpunten op nationale weg- en treinsystemen in de regio Utrecht zullen zich manifesteren en een impact hebben op regionaal en nationaal groeivermogen (bv. door voertuigverliesuren, niet gerealiseerde agglomeratie-effecten, etc).

j. In hoeverre kunnen de knelpunten worden verminderd met hogere intensiteiten van tram en bus met beperktere aanpassingen van de infrastructuur? Wat is het oordeel hierover van NS en GVU?

De knelpunten die zijn beschreven bij onderdeel II.2.2.b zijn niet oplosbaar met beperktere aanpassingen en het verhogen van intensiteiten. Het gaat hier stuk voor stuk om knelpunten in hoogstedelijk gebied waarbij de grenzen van huidige OV-bussysteem bereikt zijn. Hogere intensiteiten zorgen voor meer belasting van haltes, kruispunten en het busstation bij Utrecht CS. Hoewel het mogelijk is om als onderdeel van een faseringsstrategie hier eerst te beginnen met beperktere aanpassingen, blijft op termijn een OV schaalsprong onoverkoombaar vanwege de omvangrijke woningbouwopgave.

<u>In hoeverre zijn aanpassingen aan projectonderdelen mogelijk?</u>

k. In hoeverre zijn kostenbesparingen/versoberingen mogelijk (Waterlinielijn niet doortrekken naar Zeist bijvoorbeeld)?

Het pakket aan maatregelen hangt nauw met elkaar samen en is integraal onderdeel van de beschreven systeemvisie OV voor de komende 20 a 30 jaar. Wel is het mogelijk om hier een fasering in aan te brengen (zie het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht" dd 20 januari).

### *g. Absorptievermogen van uitvoerders en marktpartijen*

In hoeverre bedreigen technische risico's de realisatie van het project?

Kunnen de verantwoordelijke uitvoeringsorganisaties en beheerders het project (tijdig) laten uitvoeren (als opdrachtgever en beheerder)?

Kunnen de marktpartijen het project (tijdig) realiseren?

In deze fase van projectontwikkeling is het prematuur om te speculeren over het absorptievermogen van de markt; dat is niet voor 2030 aan de orde. Qua technische risico's is dit project vergelijkbaar met andere grootschalige infra-OV-projecten in Nederland. Bij toekenning van middelen en na het doorlopen van een MIRT Verkenning zal uiteraard aandacht gegeven worden aan inrichting van de uitvoeringsorganisatie.

### *h. Realistische kosteninschatting*

Welke risico's bedreigen de kosten en daarmee het saldo baten-lasten van het project?

l. Is sprake van SSK-ramingen, en zo ja, voor welke projectfase?

Passend bij deze fase van projectontwikkeling is nog geen gebruik gemaakt van SSK-ramingen.

# IV. Integrale afweging