

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Aldert de Vries	Datum	14 november 2022
Doorkiesnummer	14030	Kenmerk	10621117
E-mail	aldert.de.vries@utrecht.nl	Onderwerp	Uitkomsten BO MIRT
Bijlage(n)	-	Beleidsveld	Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening

Geachte leden van de raad,

Op vrijdag 11 november jl. heeft het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) Noord West plaatsgevonden tussen een bestuurlijke afvaardiging van onze regio en bewindspersonen van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en Economische Zaken en Klimaat (EZK).

Tijdens dit overleg hebben het Rijk en de regio afspraken gemaakt over de ontsluiting van nieuwe (grootschalige) woningbouwlocaties. Op het niveau van de Metropoolregio Utrecht (MRU) is hiervoor bedrag van circa € 1,4 miljard gereserveerd, waarvan circa € 930 miljoen door het Rijk, en circa € 475 miljoen door de regio. Met deze afspraken zetten we een grote stap om de ontsluiting voor de bouw van 54.000 woningen mogelijk te maken in de periode van 2022 tot en met 2030 en bieden we perspectief op de bouw van nog eens 50.000 woningen in de periode na 2030. Daarnaast is een aantal andere afspraken gemaakt op het gebied van bereikbaarheid.

Dit resultaat is met recht een mijlpaal te noemen voor de omvangrijke verstedelijkingsopgave van de stad en de regio. Met name door de reservering van een forse hoeveelheid middelen voor de overschaalsprong maken we gezonde verstedelijking mogelijk op basis van nabijheid. Tegelijk zijn we er hiermee nog niet. Zo zijn, naar huidige inzichten, nog niet alle projecten voor de eerste stap van de schaalsprong financieel gedekt. Naast afspraken over een goede ontsluiting blijven we ons inzetten voor langjarige afspraken over voldoende ruimte voor groen, voorzieningen, energiehuishouding, werklocaties en het opvangen van de gevolgen van klimaatverandering.

Op 20 oktober jl. bent u in de [Raadsbrief Inzet BO MIRT 2022](#) geïnformeerd over onze inzet bij dit bestuurlijk overleg. De gemaakte afspraken tijdens dit BO MIRT zijn door het kabinet verwoord in een brief aan de Tweede Kamer. Hierbij informeren wij u over de uitkomsten van dit overleg voor Utrecht, waarbij de afspraken gemaakt zijn onder voorbehoud van instemming van uw raad. Waar mogelijk geven we aan op welke manier uw raad over de invulling van de afspraken zal besluiten. Provinciale Staten en de U10 gemeenteraden worden met informatie van gelijke strekking geïnformeerd.

Ontsluiting woningbouwlocatie Groot Merwede

We hebben afspraken gemaakt over aanvullende dekking voor een belangrijk onderdeel van de eerste stap van de schaalsprong ov, namelijk de (deels) ondergrondse Merwedelijn. Deze is, zo constateren Rijk en regio, noodzakelijk voor een toekomstvastе ontsluiting van Groot Merwede en draagt het meest bij aan de woningbouwopgave in dit gebied. Het gaat om een reservering van € 600 miljoen inclusief btw van het Rijk en € 245 miljoen exclusief btw van de regio (Provincie en gemeente

Utrecht ieder € 115 miljoen en gemeente Nieuwegein € 15 miljoen). Deze bedragen zijn aanvullend op de huidige reservering van € 380 miljoen in de MIRT-verkenning. In totaal is er nu een bedrag van € 1225 miljoen beschikbaar.



Dit is een belangrijke stap om 25.500 woningen te kunnen gaan realiseren tot en met 2030. Het merendeel hiervan, namelijk 19.000 woningen, volgt uit harde plannen tot en met 2030. Door de afspraken over de Merwedelijn ontstaan er mogelijkheden om de bouw van ca 6.500 extra woningen te versnellen in diezelfde periode. Voor de lange termijn leggen we het fundament om in de Zuidwestflank van de stad door te groeien tot in totaal 60-70 duizend nieuwe woningen.

De Merwedelijn maakt onderdeel uit van de lopende MIRT-verkenning ov en wonen, waarin Rijk en regio gezamenlijk ov-maatregelen onderzoeken om gezonde groei van Utrecht mogelijk te maken. Het ontsluiten van woon- en werklocaties is één van de drie doelen van de MIRT-verkenning. De andere doelen zijn om de bereikbaarheid van het USP te verbeteren en overbelasting rond Utrecht Centraal te voorkomen.

Op basis van tussenresultaten van de MIRT-verkenning hebben Rijk en regio tijdens het BO-MIRT vastgelegd dat voor realiseren van een toekomstbestendig mobiliteitssysteem een schaa sprong noodzakelijk is. Uit de

resultaten komen in totaal vier kansrijke maatregelen naar voren, waarop in de vervolgfase van de MIRT-verkenning doorgestudeerd zal worden. Dit zijn de (deels) ondergrondse Merwedelijn, de Papendorplijn in samenhang met de huidige SUNIJ-lijn, busbaanopties via de Waterlinieweg en Utrecht Science Park (USP) en de frequentieverhoging van de Uithoftram. Deze maatregelen zullen komend jaar verder worden uitgewerkt. De MIRT-verkenning richt zich erop om tot een voorkeursalternatief voor het totale pakket aan maatregelen te komen. Zie voor nadere informatie [U Ned documenten MIRT-verkenning](#). Het besluit nu past binnen de kaders van het [Raadsbesluit Eerste stappen Schaa sprong ov](#) (van 10 maart 2022).

Hiermee zijn we er nog niet. De kosten van de ondergrondse Merwedelijn zijn momenteel globaal ingeschat op € 1,3 tot € 1,5 miljard, en van de overige maatregelen voor de eerste stap van de ov-schaa sprong op € 190 tot € 330 miljoen. Alle bedragen zijn exclusief btw. Met de kennis van nu is er dus met de nu gereserveerde middelen nog een financieel tekort. Met de uitwerking van een voorkeursalternatief weten we komend jaar preciezer wat het vereiste budget zal zijn. Op basis daarvan gaan Rijk en regio het gesprek aan over de benodigde dekking.

Grote en complexe projecten zoals een (deels) ondergrondse Merwedelijn gaan gepaard met risico's op (aanzienlijke) kostenoverschrijdingen. We zijn ons samen met het Rijk zeer bewust van de noodzaak om tot een goed risicomanagement te komen. Afspraken over risicodeling en het taakstellend budget zullen worden vastgelegd in een Bestuursovereenkomst. Hierin wordt bepaald de wijze waarop budgetten worden gekoppeld aan risico's en de omgang met btw-afdracht. We zijn met het Rijk in overleg over het juiste moment waarop deze Bestuursovereenkomst moet worden gesloten.

Behalve een deels ondergrondse Merwedelijn zijn er ook andere condities nodig om de woningen in Groot Merwede te bouwen. Dit gaat om voorwaarden zoals groen, werklocaties, milieucontouren, maatschappelijke voorzieningen en energie waarmee we een gezonde leefomgeving ontwikkelen. We

hebben dan ook een voorstel ingediend om aanspraak te maken op een deel van de € 500 miljoen die het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) hiertoe beschikbaar heeft gesteld. Het Rijk neemt daar tijdens het BO Leefomgeving (BOL) in 2023 een besluit over.

Versnellingsafspraken

Eerder dit jaar hebben we als gemeente Utrecht in het BO Leefomgeving 2022 afspraken gemaakt over een investeringspakket van maatregelen in Utrecht Zuidwest en Noordwest met een omvang van € 87,5 miljoen zoals verwoord in de [Raadsbrief Uitkomsten BO Leefomgeving](#). Dit BO MIRT hebben we bewust geen proposities ingediend om ruimte gegeven onze regionale partners die net als wij voor een forse opgave staan.

Wegontsluiting Groot Merwede

De bouw van 900.000 woningen in Nederland leidt tot extra belasting van het nationaal spoor- en wegnnet. Het Rijk heeft een netwerkanalyse uitgevoerd om dit in kaart te brengen. Hieruit komt de A2/A12 als één van de knelpunten naar voren. Afgesproken is dat, in samenwerking binnen U Ned, een samenhangend pakket van slimme mobiliteitsmaatregelen voor onder andere dynamisch verkeersmanagement, toeritdosering, hubs, buffercapaciteit op-/afritten en een betere inrichting van knooppunten wordt uitgewerkt. Ten behoeve van de autobereikbaarheid van Groot Merwede en het functioneren van de Ring Utrecht heeft het Rijk een bedrag van € 100 miljoen gereserveerd.

Multimodaal onderzoek A12-zone en doorontwikkeling naar Rijnenburg

Na 2030 voorzien Rijk en regio een integrale gebiedsontwikkeling in de A12-zone en een doorontwikkeling naar Rijnenburg. Deze ontwikkelingen vereisen enerzijds een goede ontsluiting met fiets, ov, en auto. Anderzijds leiden beide locaties tot complexe inrichtingsvraagstukken, zoals inpassing van woon- en werklocaties naast de A12, de ontwikkeling van groenstructuur, en aandacht voor waterhuishouding. Daarom starten Rijk en regio een MIRT-onderzoek waarmee de randvoorwaarden voor een integrale en gefaseerde ontwikkeling van deze gebieden worden benoemd. Dit onderzoek wordt in het programma U Ned verder opgepakt. Wij borgen daar dat de inzet op onder andere de woonboulevard, gericht op verdichting, met toekomstbestendige bedrijvigheid, wordt ingebracht. Ook de resultaten van het onderzoek naar ontsluiting Rijnenburg (zie [Raadsbrief gebiedsontwikkeling en mobiliteit Rijnenburg](#) van 21 oktober jl.) brengen we in.

Met de afspraken over de ontsluiting van de woningbouwlocatie Groot Merwede geven we ook invulling aan de motie 'Rijnenburg in de lobby ([M106](#))'. Met de realisatie van de Merwedelijn wordt het immers mogelijk een aftakking te realiseren naar Rijnenburg. Daarnaast starten Rijk en regio het MIRT-onderzoek waarmee o.a. de randvoorwaarden voor de ontsluiting van Rijnenburg in beeld worden gebracht.

Samenhang met alternatief Ring Utrecht/A27

De regio stelt op dit moment een alternatief op voor het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. Indien het alternatief gelijkwaardig is, kan het vastgestelde Tracébesluit worden gewijzigd. Uiterlijk in het BOL 2023 meldt de regio de stand van zaken. In het BOL 2023 bespreken Rijk en regio ook of er op korte termijn ruimte is voor bijvoorbeeld tijdelijke woningbouw op Rijnenburg. Bovenstaande ontwikkelingen worden in samenhang gezien.

Het coalitieakkoord van het Rijk verbindt het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht met de woningbouwopgave in Rijnenburg. In deze context gaan wij de eventuele mogelijkheden voor tijdelijke woningbouw op Rijnenburg verkennen. Dit gaan wij samen doen met aangrenzende gemeenten Nieuwegein en IJsselstein. De bevindingen bespreken we in samenhang met de uitwerking van het alternatief Ring Utrecht/A27. Over de voortgang van de ontwikkeling van het alternatief Ring Utrecht/A27 informeren wij u op korte termijn tijdens een technische briefing.

Vervolg U Ned onderzoeken

De inhoudelijke basis van de gemaakte afspraken wordt gevormd door de (tussen)producten van U Ned. De bijlage van de [Raadsbrief Inzet BO MIRT 2022](#) van 20 oktober bevat een beschrijving van deze U Ned onderzoeken. Hierbij treft u de link naar de onderliggende rapporten op de [U Ned website](#) (het synergiedocument, de tussenrapportage MIRT-verkenning ov en wonen, de gebiedsonderzoeken, de mobiliteitsstrategie en de bevindingen van de regiopoorten).

Vaststelling onderzoeken

In de Programmaraad U Ned van 17 oktober jl. zijn de resultaten mobiliteitsstrategie en de gebiedsonderzoeken vastgesteld. De hoofdconclusies van deze onderzoeken zijn bekrachtigd tijdens het BO MIRT. De gebiedsonderzoeken geven inzicht in de potentie voor verstedelijking na 2030 in Lage Weide, A12-zone, Lunetten-Koningsweg, USP en Overvecht. Hieruit blijkt dat deze potentie ruimschoots voldoende is om in de behoefte tot 2040 te kunnen voldoen, mits de condities hiervoor kunnen worden ingevuld. Ook vraagt dit nog nadere uitwerking om goed invulling te kunnen geven aan 'groeien in balans'. De gebiedsonderzoeken sluiten in hoofdlijnen aan op de door de raad vastgestelde kaders, zoals de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Sommige opties van de onderzoeken wijken op onderdelen af. Definitieve keuzes over de specifieke locaties in de invulling daarvan leggen we in de vervolgfase uiteraard voor aan uw raad.

De mobiliteitsstrategie laat zien dat inzet op mobiliteitstransitie loont, maar dat veel inspanning nodig is om de regio bereikbaar te houden. Daarnaast zijn – ook in de programmaraad van 17 oktober jl. – voor de Aanpak 2030 (bereikbaarheidsmaatregelen tot 2030) en de Regiopoorten (regionale overstaphubs waar ruimtelijk programma geconcentreerd gaat worden) tussenresultaten vastgesteld; deze worden in 2023 uitgewerkt.

Vervolgafspraken

De gebiedsonderzoeken worden in aparte trajecten voor de verschillende gebieden verder uitgewerkt. Zo worden voor Overvecht en Lage Weide door de Gemeente Utrecht vervolgstappen gezet om tot een gebiedsvisie te komen. Voor de A12-zone starten Rijk en regio het eerdergenoemde MIRT-onderzoek A12-zone met doorontwikkeling naar Rijnenburg.

Treinstations zijn voor de gemeente Utrecht een belangrijk element van het ov-netwerk en onderdeel van het 'wiel met spaken'. Binnen de scope van de MIRT-verkenning wordt niet verder doorgestudeerd op IC-stations. In het BO MIRT spraken Rijk en regio af dat de regio de mogelijkheden voor de ontwikkeling van het station Lunetten-Koningsweg als belangrijk knooppunt aan de oostkant onderzoekt, in samenhang met het te ontwikkelen ov-netwerk (de verbinding naar USP, de A12-zone en Rijnenburg en de Binnenstadsas) en de ontsluiting van de geplande grote woningbouwlocaties langs dat ov-netwerk. De regio legt in dit onderzoek de verbinding met de studie naar de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens (A12-corridor).

Netwerken op orde

Uitvoeringsagenda Fiets

We hebben afgesproken om gezamenlijk een meerjarige uitvoeringsagenda fiets op te stellen. Hiermee geven we invulling aan de uitwerking van het [Nationaal Toekomstbeeld Fiets \(NTF\)](#). In het NTF staat onder andere welke ingrepen moeten plaatsvinden om de potentie van de fiets te benutten bij de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven. De ambitie is de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Het NTF is in gezamenlijkheid van rijk en regio opgesteld. Het [Regionaal Toekomstbeeld Fiets \(RTF\)](#) van de provincie Utrecht heeft hierbij als inbreng voor het NTF gediend. We gebruiken de uitgangspunten van het NTF en RTF bij het opstellen van de uitvoeringsagenda.

Doorfietsroute Dom tot Dam

We gaan met Rijk en regio een intentieovereenkomst rond de Dom-tot-Damroute afsluiten. De route is een belangrijke en veelzijdige verbinding tussen en binnen de regio's Amsterdam en Utrecht. Bovendien heeft de Dom tot Dam route provinciegrensoverschrijdend belang en betreft het voor een belangrijk deel Rijksinfrastructuur. De Demkabrug vormt één van de grootste knelpunten op de route. De intentieovereenkomst zal op korte termijn worden getekend met daarin inhoudelijke, procesmatige en financiële vervolgfafspraken. Rijk en regio doen dit vanuit een gezamenlijke regierol.

Fietsparkeren bij stations

We hebben bij het Rijk benadrukt dat we graag goede financiële afspraken maken over de exploitatie van fietsparkeren bij stations. Momenteel wordt over de rol van de NS hierbij gesproken in de Tweede Kamer. Ons belang hierin is uitgewerkt in [deze oproep](#) van de VNG, gesteund door consumentenorganisaties zoals LOCOV en Fietsersbond.

Datum 14 november 2022
Ons kenmerk 10621117

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

De projectpartners van het project NRU (gemeente Utrecht, provincie Utrecht en het ministerie van I&W) hebben in het BO MIRT afgesproken om de gereserveerde middelen voor de NRU vast te houden. Bij het BO MIRT van 2023 besluiten ze over de wijze waarop ze het project vervolgen op basis van inzichten over de ontwikkeling van Overvecht en de Ring Utrecht.

In de periode tot het BO MIRT 2023 werken we met de projectpartners aan de ingrediënten om tot afgewogen besluitvorming over de NRU te komen. Het betreft de omgevingsvisie Overvecht, maatregelen voor leefbaarheid in de omgeving van de NRU die we op korte termijn kunnen nemen in combinatie met het noodzakelijk onderhoud en de samenhang met de ontwikkeling van de Ring Utrecht, waaronder het mogelijke alternatief voor de Ring Utrecht/A27.

Deelmobiliteitshubs

Als Rijk en regio werken we in het kader van Veilig, Slim en Duurzaam aan de realisatie van deelmobiliteitshubs. Als gemeente Utrecht (tranche 1) ontvangen wij 50% cofinanciering van het Rijk voor een eerste tranche aan hubs die gerealiseerd wordt in 2023. Voor een tweede tranche wordt er vanuit regio Utrecht een uitwerking opgesteld ter besluitvorming in BO MIRT 2023.

Overige thema's

Mogelijke overdracht Merwedekanaal

Op het BO MIRT is de intentie uitgesproken om op het volgende BO MIRT in 2023 overeenstemming te bereiken over de voorwaarden waaronder de gemeente Utrecht samen met waterschap De Stichtse Rijnlanden het Merwedekanaal en het Rijkseigendom op de beide oevers in beheer en eigendom over kan nemen. Voorwaarde voor de gemeente is dat het kanaal in de huidige staat wordt overgedragen met een reële vergoeding voor het toekomstige beheer en onderhoud inclusief het noodzakelijke groot onderhoud aan oeverconstructies, bruggen, sluizen en waterbodembodem. We verwachten het komend half jaar de nog lopende onderzoeken naar de toestand van het kanaal af te ronden. U zult in het voorjaar nader geïnformeerd worden over de onderzoeksresultaten waarmee we een betrouwbare inschatting kunnen maken van de noodzakelijke vergoeding en de risico's die aan een overdracht in de huidige staat zijn verbonden.

Vervolgprocedure

Gemaakte afspraken worden verder opgepakt binnen de U Ned samenwerking. Over onze gemeentelijke inzet, de inhoudelijke keuzes en financiering blijven wij met u in gesprek. Voor keuzes op de inhoudelijke koers en financiële toezeggingen zullen via raadsbesluiten worden voorgelegd. Met het Rijk verwachten wij op het BO Leefomgeving dat naar verwachting in juni 2023 zal plaatsvinden belangrijke vervolgstappen te zetten. Wij zullen u vooraf over onze inzet informeren.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,