



Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Den Haag

Contactpersoon

[Redacted contact information]

Datum

11 januari 2021

memo

Beantwoording vragen CPB inzake propositie A VII
Nationaal Groeifonds

Inleiding

In het proces van de beoordeling van bij het Nationaal Groeifonds (NGF) ingediende proposities vindt op woensdag 13 januari 2021 een overleg plaats met het Centraal Planbureau. Voorafgaand aan het overleg zijn op dinsdag 5 januari schriftelijke vragen ontvangen. Onderstaand treft u de beantwoording van deze vragen. Beantwoording van de vragen is gezamenlijk gedaan door Gemeente Utrecht, Provincie Utrecht, BZK en IenW, met medewerking van Decisio.

Enige opmerkingen vooraf:

- we hebben de (sub)vragen voorzien van nummers en letters; dit vergemakkelijkt het overleg;
- de titel van het voorstel is "Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht"
- aan het overleg op 13 januari nemen deel Aldert de Vries (Gemeente Utrecht), Bart Althuis (Provincie Utrecht), Daan van Gent (Decisio), Pieter Moorrees en Hajo Aldershof (beiden IenW).

Antwoorden op vragen bij Propositie A VII – Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht

1. **Wat is het primaire probleem dat het voorstel oplost, en is er gekeken naar alternatieve oplossingen?** Zo kunnen knelpunten op Utrecht CS/Ring mogelijk ook opgelost worden door extra spoor of grotere inzet van (elektrisch) busvervoer.

Het voorstel adresseert primair de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave in de regio Utrecht, als antwoord op de oververhitte woningmarkt en de kwetsbaarheid van het nationaal spoor- en wegennetwerk. Utrecht is als belangrijk nationaal knooppunt op weg en spoor cruciaal 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.

Onderliggend doel van het voorstel is het kapitaliseren op onderbenutting van het economisch potentieel van de regio. Het zeer hoge economische potentieel in de regio (hoog aandeel hoogopgeleide beroepsbevolking, centrale ligging, gediversifieerde economie, hoog niveau academische kennisproductie, hoog besteedbaar inkomen, aantrekkelijke leefomgeving) vertaalt zich onvoldoende

naar een bovengemiddeld hoge groei van het Bruto Regionaal Product en ondernemerschap. 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 kennisoverloos. Datzelfde geldt voor valorisatie van hoogwaardige kennis.

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021

Voor het draaiende houden van de nationale netwerken in een context van forse stedelijke groei biedt de propositie twee oplossingen: doorstroming op de ring Utrecht door een toenemend aandeel van regionale reisbewegingen per fiets of OV, en ontlasting van Utrecht Centraal en omgeving door regionale OV reizigers een alternatief te bieden. De OV lijnen uit het voorstel maken grootschalige en duurzame woningbouw mogelijk.

Het economisch potentieel van de regio wordt beter benut door verdichting, waardoor reductie van zoekkosten voor economische groei plaatsvindt, en de aanleg van regionaal lightrail, waarmee economische kerngebieden beter ontsloten worden. Deze twee oplossingen zijn randvoorwaardelijk voor de verdere versterking van het grote innovatiepotentieel van het hoogwaardige kennismilieau in Utrecht door samenwerking en valorisatie met het aantrekken van R&D intensieve "leaders".

De suggesties van 'extra spoor' of 'grotere inzet (elektrisch) busvervoer' komen hieronder aan de orde.

- a. Is er gekeken naar alternatieve oplossingen?
- b. Hoe verhouden zich de kosten en baten (financieel en maatschappelijk) van dit voorstel tot die van dergelijke alternatieve oplossingen?

Antwoord op a en b.

Er is breed gekeken naar potentiële oplossingsrichtingen voor de uitbereiding van het OV-netwerk. Alternatieve oplossingsrichtingen die bijvoorbeeld zijn overwogen zijn het opwaarderen van diverse stations buiten de gemeente Utrecht (Houten, Bunnik en Bilthoven) in combinatie met nieuwe regionale OV-ring en een lightrailnetwerk volledig gericht op Utrecht Centraal.

Deze oplossingsrichtingen zijn onder andere getoetst op het effect op NMCA knelpunten (waaronder Utrecht Centraal), op bereikbaarheid (economisch en sociaal), technische maakbaarheid, exploitatie, reizigersopbrengsten en benodigde investeringen. De effectiviteit van deze oplossingsrichtingen was lager dan de voorgestelde schaa sprong OV. De reizigersstromen zijn op de hoofdverbindingen te groot om te faciliteren middels een grotere inzet van busvervoer.

Een lightrailnetwerk volledig gericht op Utrecht Centraal vraagt hogere investeringskosten door de hoge inpassingskosten in hoogstedelijk gebied. In dat scenario is namelijk ter hoogte van Utrecht Centraal en de binnenstadsas een ondergrondse tunnel noodzakelijk want de binnenstad kan grote vervoerstromen niet accommoderen. De technische haalbaarheid daarvan is zeer complex en de planuitwerking kost daardoor meer tijd. Huidige en toekomstige reizigers uit de Zuidlob profiteren niet van een kortere reistijd naar USP. Realisatie zou voor

jarenlange overlast voor regionale en landelijke OV-reizigers zorgen (verminderende capaciteit Utrecht CS).

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021

Investeren in capaciteitsuitbreiding Ring Utrecht is (deels) voorzien door het recent genomen Tracébesluit A27. In het MIRT onderzoek 'Utrecht Nabij' zijn nieuwe snelwegen rond de stad Utrecht (bypass A2; parallelontsluiting A12) of verder weg in de regio (opwaardering N wegen) genoemd als mogelijke toekomstige infra-investeringen. Deze zijn (nog) niet nader uitgewerkt, omdat maatschappelijke (leefbaarheid, duurzaamheid) en financiële kosten hoog zullen zijn ten opzichte van de verwachte baten, en ook omdat deze alternatieven zich slechter verhouden tot de geambieerde intensieve verstedelijking ten opzichte van deze propositie.

- c. Welk vervoersmodel wordt er gebruikt om de congestie/knelpunten op Utrecht CS/Ring in 2040 te voorspellen? Is dit model gevalideerd?

Er is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU). Dit model is uitgebreid gevalideerd op basis van OViN-data en tellingen en afgestemd op het verkeersmodel NRM West-Nederland van Rijkswaterstaat.

- d. In de nieuwe versie van het voorstel wordt de reductie van de congestie op Ring Utrecht in 2040 hoger ingeschat op 5 tot 14% (vorige versie: 5%). Op p.8 wordt enkel 14% genoemd. Wat is de onderbouwing voor de hogere congestiereductie?

Een reductie van 5% wordt behaald door realisatie van de lightrail-verbindingen. Een reductie tot 14% van het autoverkeer op de Ring Utrecht in 2040 kan behaald worden door complementaire maatregelen in regionaal OV en flankerende maatregelen zoals parkeerbeleid, fietsinvesteringen en werkgeversaanpak. Rijk en Regio sturen via het programma U Ned en lokale/regionale projecten op het totale maatregelenpakket.

- e. Het voorstel noemt 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 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 wel 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 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.

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021

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 negatief: een lagere kosten-batenverhouding zou optreden als gevolg van het naar achteren schuiven van de investeringen.

2. Het voorstel richt zich sterk op het verbeteren van lokaal vervoer (lightrail), het is onduidelijk hoe dit lokale vervoer precies bijdraagt aan ontlasten Utrecht CS/Ring en de bereikbaarheid van de Randstad voor reizigers via Utrecht.

Het voorstel heeft vooral een regionale (metropolitane) functie. Het voordeel voor bovenregionale verkeersbewegingen (via Ring Utrecht of Utrecht CS) ontstaat doordat realisatie van het voorstel ruimte creëert: door inzet op een modal shift wordt de Ring Utrecht ontlast van regionaal verkeer waardoor dit het nationale, doorgaande verkeer minder hindert. En door het verleggen van de reizigersstroom via station Lunetten-Koningsweg en de Waterlinielijn hebben nationale OV-reizigers minder last van de drukte op en rondom Utrecht Centraal.

- a. Gerelateerd daaraan, zou bijv. enkel de realisatie van dubbelstation Lunetten al veel knelpunten oplossen? En andersom, is het mogelijk om de lightrail te realiseren vanaf CS in plaats van een nieuw station?

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

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

De Merwedelijn sluit aan op Utrecht CS (westzijde) op maaiveldniveau. Een extra lightrailverbinding naar Utrecht Centraal (oostzijde, door de binnenstad) is een complexe, ingrijpende maatregel met hoge investeringskosten en veel risico's. Omdat zo'n lightrailverbinding niet inpasbaar is op maaiveldniveau zou een diepe tunnel nodig zijn en een ondergronds tramstation onder/naast het sporencomplex van Utrecht Centraal. Los van hoge kosten en risico's zou het de reizigersstroom op CS vergroten met navenante gevolgen voor voor-/natransport in de (nu al overbelaste) Utrechtse binnenstad. Doel is juist om de druk op dit knooppunt en in de binnenstad te verminderen.

- b. Welke partijen profiteren van deze schaa sprong? Op welke manier en hoeveel profiteren andere regio's?

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021

Bedrijven en inwoners in de regio

Bedrijven, instellingen en inwoners van de metropoolregio Utrecht profiteren van betere bereikbaarheid en kortere reistijden; dit draagt bij aan versterking van agglomeratie-effecten. Als niet substantieel geïnvesteerd wordt in een schaa sprong, zal op Utrecht Centraal en omgeving (bv. binnenstadsas) geen ruimte meer zijn voor groei, en beperkt dit de OV-bereikbaarheid en daarmee de verstedelijkingsopties in de hele regio.

De bedrijven en instellingen (o.a. Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht, Universitair Medisch Centrum, Nutricia Danone, Genmab, Bilthoven Biologicals, Intravacc) profiteren van een verbeterde bereikbaarheid van Utrecht Science Park. Verbeterde bereikbaarheid van deze vestigingen is van toegevoegde waarde voor het aantrekken en behouden van talent en het versterken van de nationale en internationale samenwerkingsverbanden en waardeketens.

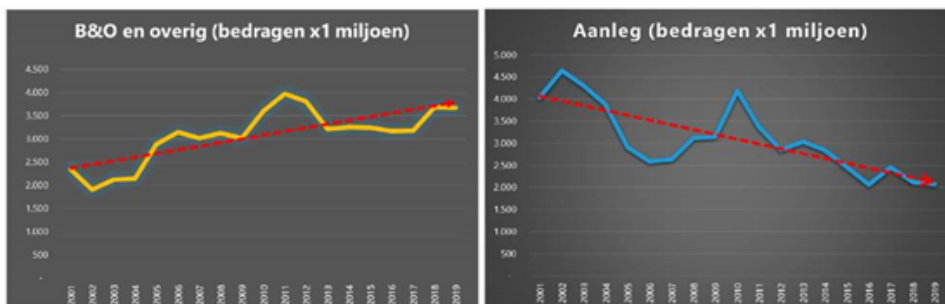
Het is aannemelijk dat het vastgoed binnen de invloedssfeer van de Waterlinie- en Merwedelijn en de tweede hoofdknoop in waarde zal stijgen. Vergelijkbare effecten zijn ook elders aangetoond, zoals rond RandstadRail (Randstad Zuidvleugel) en in Amsterdam (Noord-Zuidlijn).

Bedrijven en inwoners in andere regio's.

De maatregelen zorgen ervoor dat Utrecht Centraal kan doorgroeien als landelijk knooppunt. Verlegging van de regionale reizigersstroom creëert groei ruimte die gebruikt kan worden voor de bovenregionale reiziger. Het ontlasten van de ring heeft een positief effect op de doorstroming. Vrachtverkeer en reizigers die langs Utrecht rijden profiteren omdat er minder regionaal verkeer via de Ring Utrecht rijdt. Ook bedrijven en organisaties die mede afhankelijk zijn van kennis ontwikkeld op het USP profiteren zodat kennis spillovers een grotere geografische reikwijdte hebben.

3. Waarom zou dit voorstel niet bekostigd kunnen uit het infrastructuurfonds?

Een aanzienlijk (en toenemend) deel van de middelen van het Mobiliteitsfonds is bestemd voor beheer en onderhoud. De 'vrije' ruimte voor nieuwe investeringen is afnemende en onvoldoende voor schaa sprong-opgaves zoals in de metropoolregio Utrecht. (Dit geldt dit overigens ook voor de schaa sprongopgaves in de metropoolregio's Amsterdam en Rotterdam/Den Haag.)



4. In hoeverre zijn de genoemde (financiële en maatschappelijke) baten te realiseren met een selectie van infra-gedeelten?

- a. Bijv. de waterlinielijn zou eerder kunnen eindigen, waardoor er tegen lagere kosten mogelijk vergelijkbare baten gerealiseerd kunnen worden.

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021

Op het deel tussen het USP en Zeist ligt het verwacht gebruik inderdaad het laagst. Echter, met deze reizigers wordt de exploitatie in twee richtingen beter benut en ontstaan kansen voor ontlasten van drukke busroutes in Utrecht (zie ook c). Een nog te maken afweging in de planuitwerking is of stapsgewijze realisatie mogelijk is, bijvoorbeeld door de aanleg van een vertrambare busbaan.

- b. De kosten voor de waterlinielijn bedragen >50% van het totale subsidiebedrag; welke baten worden er misgelopen als deze lijn niet gerealiseerd wordt?

Zoals aangegeven onder 2a is aanleg van de Waterlinielijn de belangrijkste maatregel om knelpunten te verminderen. De lijn ontlast Utrecht Centraal, verbetert de bereikbaarheid van USP en maakt verdere groei van USP mogelijk. De lijn ontsluit de A12-zone, een belangrijke woningbouwlocatie voor de regio Utrecht na 2030 en verbetert het de bereikbaarheid en leefbaarheid van bestaand (hoog)stedelijk gebied in Nieuwegein en Zeist. De lijn leidt tot substantiële vermindering van de kwetsbaarheid van het regionale OV-systeem: bij uitval rond Utrecht Centraal biedt de Waterlinielijn een tweede route om de stedelijke gebieden aan de zuid- en oostkant van de regio met het spoor en met elkaar te verbinden.

- c. Hierbij speelt de vraag wat de toegevoegde waarde is van een lightrailverbinding met Zeist-Noord, aangezien er al een snelle verbinding is vanuit Zeist-Noord met USP, per bus en fiets. Daarnaast zijn er met Utrecht CS goede verbindingen voor inwoners van regio Zeist d.m.v. bus en station Driebergen-Zeist.

Een grote stroom regionale bussen rijdt vanaf Zeist door de binnenstad van Utrecht (ca 450 bussen per dag). Door een lightrailverbinding naar Zeist-Noord hoeven deze bussen niet meer via de binnenstad te rijden. Dit zorgt voor ontlasting van de binnenstadsas en van Utrecht Centraal. 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 eigenlijk 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.

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021

Het doortrekken naar Zeist draagt verder bij aan een spits in twee richtingen waardoor het gehele traject van de Waterlinielijn beter rendeert. Het doortrekken van de Uithoflijn 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. 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.

In aanvulling op de bij de propositie verstuurde bijlagen voegen we bij deze antwoorden het eind 2020 opgeleverde rapport 'Doortrekken Uithoflijn naar Zeist en Amersfoort' toe. Dit is een door Arcadis uitgevoerde studie die veel inzichten biedt over de verbinding tussen Utrecht CS, USP en Zeist.

- d. Is er ook gekeken naar een optie om de verbinding te leggen naar Zeist-centrum i.p.v. Zeist-Noord? USP is reeds goed verbonden met Zeist-Noord maar niet met Zeist *centrum* (geen directe busverbinding, en drukte op lijn centrum-Noord).

De routekeuze in Zeist is ingegeven door het relatief hoge OV-gebruik in Zeist-Noord en de combinatie van wonen (hoge dichtheden) en werken (Handelscentrum Zeist). Zeist Noord ligt het verst verwijderd van het spoorstation Driebergen-Zeist, waardoor de Waterlinielijn juist voor dit gebied de meeste bereikbaarheidswaarde toevoegt. En de route door Zeist Noord maakt het mogelijk om bij het eindpunt (afslag Zeist Noord) een aantrekkelijke multimodale hub te ontwikkelen die de leefbaarheid en bereikbaarheid van USP en Utrecht-Oost vergroot. Tussen Zeist-centrum en het USP is er geen logische vervoerspanning. Het betreft een winkelgebied en een onderwijscluster met veel werkgelegenheid. Zeist centrum heeft daarom minder vervoerwaarde, ook in verhouding tot de investeringskosten in bebouwd gebied, en het is logischer om een groot woongebied (waar ook veel studenten wonen) met USP te verbinden.

5. **Wat zijn de verschillen tussen de propositie en de middenvariant van het Decisio-rapport?** Er wordt gesteld dat *"De middenvariant uit dit onderzoek komt grotendeels overeen met de lightrailverbindingen en de daaraan gekoppelde gebiedsontwikkelingen in deze propositie."* Echter, wanneer de overlap onvolledig is, bestaat de vraag welk deel van de kosten en baten toegerekend kan worden aan het groeifondsproject.

De verschillen tussen de propositie en de middenvariant van het Decisio rapport zijn het gevolg van voortschrijdend inzicht in de planvoorbereiding van de genoemde trajecten. Het gaat daarbij om drie aspecten:

- Meer inzicht in mogelijke varianten van de Merwedelijn: geconstateerd is dat bij een SUNIJ-lijn Utrecht CS-Westraven met tracé over de Europalaan een deel van het huidige tracé (tussen Utrecht CS en het 5 Meiplein) kan worden benut voor een lightrailverbinding met Papendorp.
- Toevoeging van enkele excessieve kosten uit de 0-variant uit het Decisio-rapport (met name parkeervoorzieningen).

- Een nadere specificatie van de kosten, met aanpassingen op specifieke kunstwerken (bijvoorbeeld gedeeltelijk verdiepte ligging Merwedelijn, viaduct A27), plankosten, en toevoeging kosten voor een remise en proef- en testbedrijf.

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021

Indien dit inzicht tijdig zou zijn verkregen zou dit onderdeel hebben uitgemaakt van de analyse van Decisio, met hooguit marginale aanpassingen in de kostenopzet van de middenvariant. Baten zijn grotendeels gelijk te veronderstellen omdat reizigersaantallen en aantal woningen en arbeidsplaatsen niet wezenlijk verschillen.

6. Raming van de kosten en baten:

- a. Welke milieueffecten (voordelig en nadelig) zijn er meegenomen? Is er aandacht geweest voor natuurbeschoud, zoals bij Landgoed Oostbroek?

Aantasting van het landschap (met name de Nieuwe Hollandse waterlinië) is een belangrijk aandachtspunt. Door de OV verbinding strak te bundelen met de A28 tussen USP en Zeist is het mogelijk Landgoed Oostbroek te sparen. Een aandachtspunt is de kruising met de ecopassage die onder de A28 doorloopt en Landgoed Oostbroek verbindt met het gebied ten noorden van de A28.

- b. Hoeveel congestie, CO₂- en fijnstofemissie wordt er bespaard ten opzichte van de reeds voorziene verduurzaming van de mobiliteit in Utrecht regio, zoals bijv. elektrificatie van transport per bus en auto.

Dit is niet onderzocht.

- c. Van welk autonoom groeiscenario wordt er uitgegaan? (Zo is bijv. het wegtransport in het basispad in 2035 duurzamer dan in 2020).

Er is uitgegaan van het WLO-hoog scenario. Zie argumentatie onder vraag 6 e

- d. De baten van het project hangen sterk af van de IC-status van het nieuwe station Lunetten. Hoe zeker is de IC-status, en in het geval dat deze er niet komt, hoe groot is dan de reistijdwinst?

Er zijn nog geen bindende afspraken gemaakt over de IC-status van Lunetten-Koningsweg; de IC-status is onzeker. Nader onderzoek naar de haalbaarheid verwachten Rijk en regio, in samenwerking met ProRail en NS, te zullen doen na vaststelling van de zgn. Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV (in 2021).

Ontbreken van IC status Lunetten-Koningsweg resulteert in 7.000 OV-reizen minder per dag via de Waterlinielijn. Deze groep profiteert daarmee niet van een reistijdwinst. Daarnaast zijn er zo'n 46.000 treinreizigers die via Utrecht Centraal blijven reizen en/of via andere modaliteiten reizen, wat extra belasting van de ring Utrecht en Utrecht CS met zich meebrengt.

- e. Gezien de diverse bronnen van onzekerheid en de lange investeringshorizon, dient er een onzekerheidsmarge gegeven te worden, en dient expliciet besproken te worden welke onzekerheden er spelen en hoe hiermee omgegaan wordt. Voor zowel kosten als baten is het noodzakelijk te werken met tenminste twee scenario's (bijv. WLO hoog en WLO laag), waardoor er een bandbreedte ontstaat.

Over het WLO-laag scenario hebben Rijk en regio in 2017 geconstateerd dat de ruimtelijke-economische groei waar in het lage WLO scenario vanuit is gegaan voor de regio al rond 2022/2023 gerealiseerd zou zijn. Daarom is het lage WLO scenario niet plausibel voor prognoses voor 2040, omdat dit zou betekenen dat vanaf 2022/2023 geen enkele ruimtelijke ontwikkeling in de regio meer zou plaatsvinden.

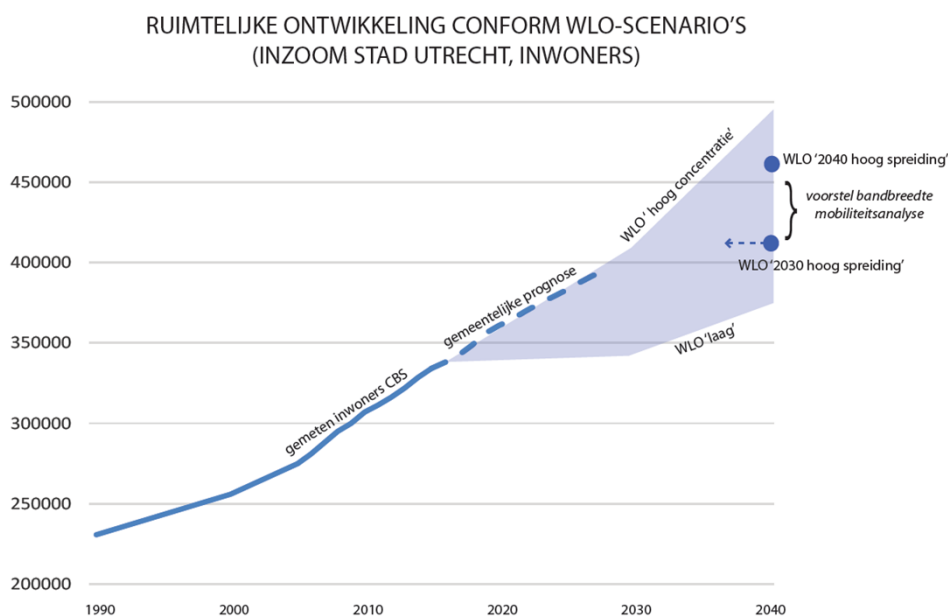
Om die reden is sindsdien in alle producten met het WLO hoog scenario gerekend. In afwachting van de gevoeligheidsanalyses van de NMCA zullen we in de regio met andere modellen moeten gaan werken om de onzekerheidsmarges in beeld te brengen.

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021



De belangrijkste onzekerheden die we hier waarnemen zijn:

- Het tempo van verstedelijking. Hier spelen onzekerheden aan de behoeftekant, en aan de aanbodkant. Bevolkingsprognoses (Primos) zijn de afgelopen jaren steeds naar boven bijgesteld. Ook speelt de beleidsmatige discussie in hoeverre het nodig en mogelijk is om het 'bestaande tekort' in te lopen. Tenslotte is onzeker in hoeverre de coronacrisis effect zal hebben op de woningbehoefte. Op dit moment is dat effect er nog niet. Wat aanbod betreft kan een crisis in de bouw tot tijdelijke stagnatie van woningbouw leiden. De ervaring uit de kredietcrisis leert dat destijds de productie gedurende een aantal jaar afnam tot ca. 50% van de oorspronkelijke cijfers. Na de crisisjaren was echter sprake van een inhaalslag.
- Mate waarin de huidige mobiliteitstransitie doorzet. Deze wordt mede bepaald door (landelijke) maatregelen om mobiliteitsgedrag te beïnvloeden zoals een vorm van rekeningrijden. Ook regionaal beleid zoals het invoeren van parkeerbeleid, parkeren op afstand, fietsmaatregelen en werkgeversarrangementen zijn hierop van invloed. Ook voor de mobiliteitstransitie geldt dat deze in de afgelopen 10 jaar sneller heeft plaatsgevonden dan voorspeld.
- OV gebruik na Corona. Het OV gebruik is fors teruggevallen als gevolg van Corona. Het gedrag van OV reizigers na Corona is nog moeilijk in te schatten.

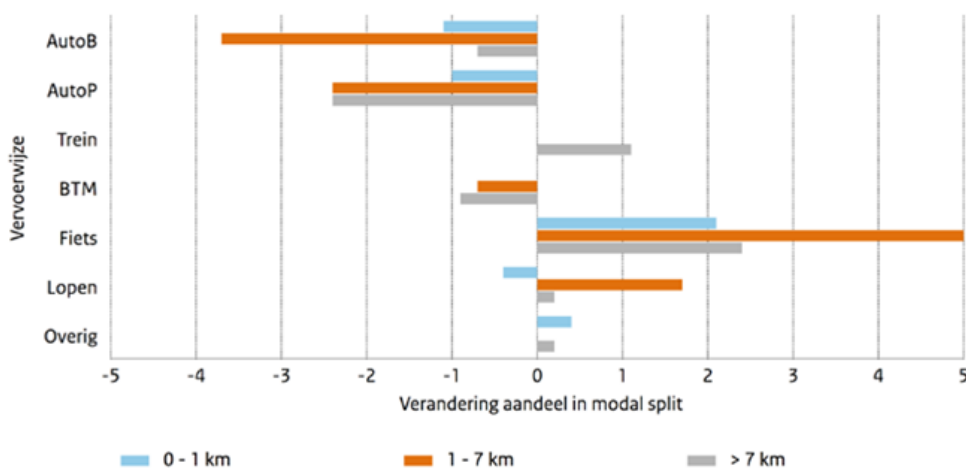
Verschillende factoren spelen hier tegen elkaar in: meer thuiswerken en spitsmijden betekent lagere spitsbelasting, aan de andere kant zullen bewoners van bestaande en nieuwe stadswijken meer gehecht zijn aan kwaliteit van de openbare ruimte, wat vraagt om hoogwaardig OV als alternatief voor de auto. Deze onzekerheden moeten nog onderzocht worden.

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021



Verandering 2005-2015 van de modal split (op basis van verplaatsingen), in procentpunten, in stadsgewest hoogstedelijk Utrecht. Bron: KIM 2019

f. Reistijdbaten: zijn deze t.o.v. de recent gerealiseerde tramverbinding?

Ja, de reistijdbaten zijn ten opzichte van een referentienetwerk waar de recent gerealiseerde tramverbinding onderdeel van uitmaakt. Daarnaast is rekening gehouden met vastgestelde projecten voor de aankomende jaren, bijvoorbeeld programma hoogfrequent spoor.

g. Is het aantal 60,000 extra reizigers per dag via CS nieuwe of bestaande reizigers?

De inschatting van het aantal reizigers is gebaseerd op modeldoorrekeningen. Het gaat om een totaal van bestaande reizigers en nieuwe reizigers.

Inschatting aantal reizigers per corridor is als volgt: USP-Zeist 10.000-18.000 (afhankelijk van aantal af te vangen busroutes); USP-Lunetten/Koningsweg 35.000; Westraven-Lunetten/Koningsweg 30.000; Merwedelijn tracé MWKZ 25.000; Merwedelijn tracé Papendorp 20.000, totaal 100.000.

h. In Tabel 4.4 (p.48) wordt verkeersveiligheid 2x vermeld, met een ander bedrag.

Het betreft hier een omissie in het rapport. In tabel 4.4 had op de tweede 'CO2' moet en staan in plaats van 'verkeersveiligheid'. De daar uitgewerkte effecten kloppen wel, daarmee is geen sprake van dubbeltelling met de post verkeersveiligheid die in de vijfde rij van de tabel staan.

- i. In H2 van het Decisio-rapport worden de kosten en baten van woningbouw buiten de stad niet besproken.

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Als het hier gaat om de financiële kosten en baten in het nulalternatief (ontwikkeling van woningbouw buiten de stad), dan worden deze besproken in paragraaf 3.1.2.

Datum

11 januari 2021

- j. Er is uitgegaan van WLO Hoog, en de WLO versie 2015. De cijfers dienen ook gepresenteerd te worden voor WLO Laag, en m.b.v. de nieuwe WLO. Ook heeft de coronacrisis gevolgen gehad voor de bevolkingsgroeiprognoses.

Zie punt a.

- k. In H5 worden leefbaarheidswinsten ingeschat o.b.v. de stijging van huizenprijzen die gevonden zijn voor de ondertunneling in Maastricht. Echter, zoals de onderliggende CPB studie vermeldt, zijn leefbaarheidswinsten zeer casus-specifiek en is de casus Maastricht extreem te noemen.

Het is algemeen bekend dat er (forse) effecten optreden met ondertunnelen of overkluizen, zeker in bestaand bebouwd gebied (zoals in Lunetten het geval is), maar we weten niet hoe groot die effecten zijn. Dan is het logisch dat je naar referentieprojecten en ervaringscijfers van elders kijkt. Wij denken dat de ingrepen in Utrecht zorgen voor een aanzienlijke afname van de barrierewerking van spoor- en weginfrastructuur en dat zij daarmee lijken op de ingrepen die in Maastricht zijn gedaan. Vandaar dat we verwachten een goed ervaringscijfer te hebben gebruikt in de analyses. Idealiter zou je gericht onderzoek willen doen in de Utrechtse context om nog betere ervaringscijfers op te doen, bijvoorbeeld door te kijken naar de leefbaarheidsbaten van de ondertunneling van de A2. Dat vraagt echter uitgebreide en ingewikkelde studie, en past ook niet bij het quickscan karakter van de maatschappelijke businesscase.

- l. In H5 wordt genoemd dat verstedelijking leidt tot een lagere CO2-uitstoot in de gebouwde omgeving. Het verdient verdere onderbouwing waarom er hierbij vanuit wordt gegaan dat stroomverbruik CO2-intensiever is dan aardgasverbruik (in het basispad voor 2035), en waarom een lager stroomverbruik eveneens leidt tot CO2-reductie: bij het stroomverbruik komt immers geen uitstoot vrij en de consumptie van Nederlandse huishoudens betreft grotendeels groene stroom.

Hier is een vergelijking gemaakt tussen de compact veronderstelde bouw in het projectalternatief binnenstedelijk en meer extensieve bouw buitenstedelijk in het nulalternatief. Als gevolg daarvan is het stroomverbruik in het projectalternatief lager dan in het nulalternatief. Het effect op de CO2-uitstoot gaat over het opwekken van de stroom en niet zozeer over het verbruiken van stroom. De kengetallen daarvan zijn afgeleid uit studies van Milieu Centraal. Als het daadwerkelijk zo is dat de consumptie van Nederlandse huishoudens grotendeels of volledig groene stroom is, dan zal dit effect inderdaad wegvallen en gecorrigeerd moeten worden in de analyses. Maar een korte scan op het internet leert dat dit nog lang niet het geval is, Nederland loopt Europees gezien achter.

- m. In H6 worden baten gerekend voor sociale huur. Het is onduidelijk waarom het consumentensurplus niet tenietgedaan zou worden door het nadeel voor de aanbiedende partij. Andersom is er bij het alternatief van vrije-sector huur sprake van hogere baten voor de aanbieder en hogere kosten voor de hurende partij.

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021

Dat is correct. We gaan er bij de inschatting van financiële kosten en opbrengsten voor de woningbouw om die reden ook vanuit dat rekening is gehouden met lagere opbrengsten voor de woningen in het sociale segment. Als in het programma geen sociale huurwoningen zouden zijn opgenomen zou de grondexploitatie van de ontwikkeling positiever zijn. Daarmee is dus gecorrigeerd voor het negatieve producentensurplus

7. **In een nieuwsitem over dit voorstel ([link](#)) worden baten van 16 miljard per jaar genoemd;** dit wordt echter niet genoemd of onderbouwd in het voorstel zelf. Hoe zit dit?

Deze vraag gaat niet over een passage uit de door partijen ingediende stukken ten behoeve van het Nationaal Groeifonds.

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 arbeidsplaatsen. Met de 1,9 procent extra groei van het BRP draagt de regio voor 0,2 procent jaarlijks bij aan de nationale groei. Het nieuwsitem heeft abusievelijk verzuimd te vermelden dat het om cumulatieve baten over 10 jaar gaat: 16 miljard euro, oftewel 2% van het BBP.

8. Agglomeratie-effecten:

- a. Is hier gekeken naar *het saldo* van agglomeratie effecten? (agglomeratievoordelen voor Utrecht minus -nadelen voor andere regio's)?
- b. Zijn de agglomeratie-effecten op het niveau van Nederland of van de regio Utrecht bekeken? Wanneer USP extra talent en banen aantrekt, kan dit ten koste gaan van andere regio's (de productiviteit in deze andere regio's daalt). Er is onderbouwing nodig uit welke regio (of buitenland?) de nieuwe werknemers komen, en waarom werknemers productiever zullen zijn in Utrecht dan ze elders waren geweest.

In antwoord op de vragen a en b.

In het rapport van Decisio is in paragraaf 6.1.1. een toelichting opgenomen op de theorie achter het agglomeratie-effect. De uitwerking hiervan komt voor de Nederlandse context voort uit de publicaties 'Stad en Land' (2010, CPB) en 'De economie van de stad' (2015, CPB). Uit deze studies blijkt dat de productiviteit in stedelijke regio's met 2 tot 10 procent groeit als de dichtheid van in de stedelijke regio verdubbelt. De studies geven aan dat dit met name samenhangt met de ontwikkeling van een diverse mix aan arbeidsplaatsen en woonmilieus. Van belang voor het uitwerken van de agglomeratie-effecten in het projectalternatief

is de vergelijking met het nulalternatief: waar zouden woningaantallen en arbeidsplaatsen landen als deze niet hier in sterk stedelijk gebied worden gesitueerd? Uitgangspunt is dat de woningbouw- en economische opgave een gegeven is en dat deze ook in het nulalternatief tegemoet wordt getreden.

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021

In de analyse is gekeken naar de agglomeratievoordelen die optreden als gevolg van verdichting binnen bestaand stedelijk gebied. Deze effecten zijn hier groter dan elders. In het nulalternatief veronderstellen we dat de woningen elders op een 'beleidsarme' manier (lees: zonder grootschalige investeringen in de ontsluiting van deze gebieden) worden gerealiseerd, deze locaties zullen verder af zijn gelegen van de bestaande woon- en werklocaties waardoor de agglomeratie-effecten beperkter zullen zijn.

Voor de berekening van de effecten is het meest zuiver om te rekenen met de 2-10 procent stijging van productiviteit in de stedelijke regio en met de 2-10 procent stijging van de productiviteit in het nulalternatief. Wanneer dat gedaan zou worden, dan zal blijken dat de productiviteit in het stedelijke gebied sterker groeit vanwege de reeds aanwezige massa en dichtheid (zoals ook beschreven wordt in de studies van het CPB). Met name omdat in het nulalternatief de precieze spreiding van woningen en arbeidsplaatsen niet bekend is, hebben we alleen gerekend met een 2% stijging van de productiviteit op basis van de toegevoegde dichtheid in het projectalternatief (het stedelijk gebied van Utrecht). We kiezen er daarbij dus wel voor om met de onderkant van de bandbreedte te rekenen vanwege mogelijke agglomeratie-effecten die ook in het nulalternatief zouden kunnen optreden. Zodanig is de berekening te zien als het saldo van agglomeratie effecten (verschil project en nulalternatief). Vanuit deze theorie en uitwerking zijn de agglomeratie-effecten dus ook op nationale schaal berekend.

Daarbij geldt in algemene zin dat in Nederland schaarste is aan talent en dat de laatste jaren de instroom van buitenlandse werknemers fors is. Dit zal richting de toekomst toe ook zo blijven, zo blijkt uit de nieuwste bevolkingsprognoses van het CBS dat de bevolkingsgroei in Nederland de komende 40 jaar voor een groot deel stijgt als gevolg van immigratie (expats, arbeidsmigranten). Uit analyses van Decisio over het aantal internationale werknemers in Nederland blijkt dat dit aantal in de provincie Utrecht de laatste jaren significant is 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 doorzet, dan zal een aanzienlijk deel van de groei van de bevolking in de regio en stad Utrecht uit internationale migranten bestaan.

Aan de andere kant wil naar schatting 80% van de 50.000 studenten op het Utrecht Science Park blijven wonen en werken in Utrecht (Stichting USP, 2020). Dit maakt het USP een interessante plek voor kennisintensieve bedrijvigheid; er is een grote talentenpool beschikbaar. Er wordt dus verondersteld dat het extra talent en banen op USP met name internationaal of uit de eigen regio aangetrokken wordt. Er is geen onderzoek gedaan naar de herkomst van het overige deel van werknemers.

- c. Voorstel zegt "faciliterend (te zijn) aan innovatie en onderwijs op het USP". Hoeveel extra groei? En in welke mate van buitenaf i.p.v. vanuit andere regio's?

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021

Er wordt verondersteld dat de bestedingen aan R&D toenemen met 4000 R&D-gerelateerde arbeidsplaatsen (Movares, Buck). Dit betekent een extra bijdrage aan het regionale groeicijfer van 0,9 procent gebaseerd op groei van de extra bedrijvigheid en bestedingen. Voortbordurend op het hiervoor gestelde, dat het overwegend doorgroei betreft van reeds in de regio gevestigde hoogopgeleide werknemers, lijkt er relatief beperkt sprake van het 'wegtrekken' van bestedingen uit 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 in het R&D cluster van kennis en daaraan gerelateerde bedrijvigheid. Andersom leiden investeringen in het Utrechtse R&D-cluster juist ook tot multiplier-effecten elders in het land.

- d. Op p.20-21 wordt beargumenteerd dat R&D investeringen grote maatschappelijke baten teweegbrengen; echter, in welke mate leiden de twee lightrailverbindingen tot dergelijke R&D investeringen?

De twee voorgestelde lightrailverbindingen zijn randvoorwaardelijk voor het ruimtelijk kunnen accommoderen van R&D bedrijvigheid. Als de lightrailverbindingen niet gerealiseerd worden kan het geschetste groeipad van R&D investeringen en bedrijvigheid niet gerealiseerd worden doordat de bereikbaarheid, en daarmee het vestigings- en investeringsklimaat, van het USP onder druk staat. Door de bereikbaarheid te verbeteren ontstaat er een extra prikkel voor bedrijven en instellingen om te investeren in het USP. De drempel om te kapitaliseren op de aanwezige kennis- & talentpool verlaagt.

- e. Op p.21-22 wordt genoemd dat het kennis en innovatie-ecosysteem zich uitstrekt over de as Utrecht-Amersfoort-Wageningen; is er in het nulalternatief meegenomen dat werknemers van USP en WUR zich mogelijk meer ten oosten van Utrecht zouden vestigen, en het gehele kennisgebied eveneens groeit, maar de groei zich meer concentreert in Amersfoort/Wageningen?

Dit is niet onderzocht.

9. Woningmarktbaten:

- a. In hoeverre is het gehele voorstel noodzakelijk voor woningbouw groei? Er ontbreekt vooralsnog een onderbouwing of woningbouwlocaties niet gerealiseerd zouden worden zonder de infra-verbeteringen uit dit voorstel.

De locaties waar de grootste woningbouwaantallen in de regio Utrecht gerealiseerd kunnen worden bevinden zich aan de randen van het stedelijk gebied en op bestaande OV-knopen. Deze locaties kunnen nu niet gerealiseerd worden: de A12 kan de extra groei van mobiliteit niet opvangen en het bestaande openbaar vervoer is én geen volwaardig alternatief in snelheid én alleen gericht op Utrecht Centraal. Omdat zowel op de weg als op het spoor het regionale en het nationale verkeer van de infrastructuur gebruik maken ontstaan leefbaarheids- en doorstromingsknelpunten.

Om voldoende woningen te kunnen bouwen is het nodig op alle pijlers in te zetten: nabijheid van bestemmingen om fiets en ov-gebruik zoveel mogelijk te faciliteren, zorgen voor een volwaardig alternatief voor de auto in de vorm van

snel openbaar vervoer naar de meest essentiële bestemmingen in de regio, hoge dichtheden in wonen en werken op en rond de ov-knopen en het toewerken naar een modal shift bij bestaande gebruikers. De beoogde dichtheden kunnen alleen gerealiseerd worden wanneer er hoogwaardig openbaar vervoer is, goede fietsverbindingen zijn en zeer lage parkeernormen worden gehanteerd.

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021

Zonder realisatie van de lightrailverbindingen blijft de auto-afhankelijkheid bestaan. Omdat het bestaand wegennet onvoldoende absorptiecapaciteit heeft voor extra mobiliteit kan op (een deel van) de beoogde woningbouwlocaties niet in de beoogde dichtheden gebouwd worden, en op bepaalde plekken, zoals de A12 zone, helemaal niet gebouwd worden.

Andere locaties kunnen wel gerealiseerd worden maar hier dragen de voorgestelde lijnen wel direct bij aan de ov-ontsluiting van deze plekken. De maatregelen hangen sterk met elkaar samen, dus wanneer deze niet in samenhang gerealiseerd worden is de toegevoegde waarde ervan kleiner. Indien bijvoorbeeld wel de Merwedelijn richting CS wordt aangelegd, maar de Waterlinielijn richting Lunetten/Koningsweg en USP niet, dan heeft de A12-zone (Westraven) onvoldoende bereikbaarheidswaarde om een hoogstedelijk woonmilieu te kunnen bedienen.

- b. Op welke locaties wordt er hoeveel gebouwd uitgaande van (1) het voorstel en (2) het nulalternatief?

Hieronder volgend de belangrijkste woningbouwlocaties langs de lightraillijnen. In het nulalternatief is de huidige harde plancapaciteit opgenomen, zoals bijvoorbeeld vermeld in het Meerjaren Programma Ruimte van de gemeente Utrecht. Hiervan kan echter een deel niet gerealiseerd worden zonder lightrail. Dit betreft met name locaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein.

Andere locaties bevinden zich nog in vroege fase van planvorming. Deze locaties kunnen alleen ontwikkeld worden in samenhang met besluiten over lightrail. Omdat hierover nog onzekerheden spelen wat betreft ruimtelijke inpassing, hanteren we voor deze gebieden een bandbreedte. Deze zijn gebaseerd op het dit najaar uitgebrachte rijk-regio ontwikkelperspectief "Utrecht Nabij", aangevuld met inzichten vanuit de betreffende gemeenten. Zo wordt in de gemeente Utrecht gewerkt aan de Ruimtelijke Strategie Utrecht waarin per locatie een ondergrens aangeeft aan wat minimaal nodig is om een goed knooppunt te realiseren. Er is rekening gehouden welk programma minimaal nodig is voor een goed functionerende lightrailverbinding, maar ook in hoeverre andere benodigde functies zoals groen, voorzieningen en energie op de locatie ingepast kunnen worden. De bovengrens is bepaald door een theoretisch laadvermogen van de locatie, zoals berekend in Utrecht Nabij.

Opgeteld betekent dit dat er zonder lightrail in de genoemde gebieden in Utrecht, Nieuwegein en Zeist ruimte is voor ruim 18.500 woningen, en dat lightrail dit aantal verhoogt naar 52.000 tot 78.500 woningen. Deze cijfers kunnen, zoals eerder gemeld, licht afwijken van de cijfers uit het Decisio rapport.

Aantal woningen per deelgebied:

	Nulalternatief	Lightrail	
		min	max
Utrecht Zuid-West (Jaarbeurs, Beurskwartier, Merwedekanaalzone, Kanaleneiland)	10.000	15.300	16.400
A12 (Nieuwegein en Utrecht, inclusief Papendorp)	-	15.775	28.000
Nieuwegein	6.250	7.500	7.500
Lunetten-Koningsweg	-	3.500	9.100
USP-Rijnsweerd	2.300	6.800	12.500
Zeist Noord	-	3.000	5.000
Totaal	18.550	51.875	78.500
Totaal extra woningen		33.325	59.950

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021

- c. Wanneer woningbouw wel belemmerd wordt door OV-knelpunten, zijn er ook alternatieve bereikbaarheidsingrepen overwogen om deze belemmeringen op te lossen, zoals meer busverbindingen?

Die zijn overwogen; zie ook de beantwoording vragen naar alternatieve oplossingen (1a, b). Specifiek voor deze woningbouwlocaties geldt dat ook gekeken is (en wordt) naar optimalisatie van het huidige bussysteem. Uit diverse onderzoeken (o.a. aanloop naar de MIRT verkenning OV en wonen) blijkt echter dat dit bussysteem tegen de grenzen aanloopt (zie ook antwoord 4c). Op deze studies zijn de woningbouwcijfers gebaseerd voor de nulvariant.

- d. Het voorstel noemt ook baten voor de woningmarkt in omliggende dorpen. De vraag is of de woningbouw in deze dorpen feitelijk belemmerd wordt door een gebrek aan goede bereikbaarheid met Utrecht, USP, en Randstad (er bestaan goede OV- en fietsverbindingen). Andere knelpunten bijv natuurbehoud belangrijk.

In het antwoord vatten we 'dorpen' op als betrekking hebbend op kernen als Houten, Bunnik, Breukelen, Woerden etc. Het gaat om de relatie tussen locaties van arbeidsplaatsen en van woningbouw, waarbij voor de capaciteit op het hoofdwegennet het meest bepalend is. Op bepaalde trajecten (A12 Oudenrijn-Lunetten, A2 LR-tunnel) is de maximale capaciteit (bijna) bereikt. Dit betekent dat extra woningbouw nauwelijks mogelijk is als het niet lukt om op het hogere schaalniveau te zorgen voor een robuuster netwerk, het eerder afvangen van autoverkeer door P&R op afstand van de stad, het verminderen van de regionale pendel op de hoofdwegen en snelle en directe toegang tot knooppunten. Bij deze kernen is mobiliteit niet altijd het enige knelpunt, uiteraard speelt hier altijd een integrale afweging waarin de kwaliteit van het landschap in de regio Utrecht hoog in het vaandel staat.

- e. Ook hier de vraag of extra woninggroei in Utrecht ten koste gaat van groei elders.

De regio Utrecht heeft momenteel een woningtekort van ruim 26.000 woningen. De totale behoefte tot 2040 is ca 120.000 woningen inclusief het terugbrengen van dat tekort. De regio is voornemens deze behoefte te accommoderen en ziet

daartoe voldoende mogelijkheden mits de condities om deze woningen te realiseren op orde komen. Omdat de ambitie niet is om meer te groeien dan het accommoderen van de regionale behoefte zal dit niet ten koste gaan van groei elders.

- f. Zijn de woningmarktbaten in- of exclusief de eerder becijferde reistijdwinsten?

De reistijdwinsten zijn exclusief de toevoeging van de nieuwe bewoners / werknemers van de regio. Als gevolg van de toevoeging van woningen en arbeidsplaatsen binnenstedelijk zijn wel externe effecten op het gebied van mobiliteit becijferd. Bij de specifieke uitwerking van de woningmarktbaten is niet gekeken naar de reistijdwinsten, deze zijn dus exclusief.

- + - + -

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor / Beleid en Omgeving

Datum

11 januari 2021