



STATENBRIEF

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Inzet BO MIRT 2022	TELEFOONNUMMER	+31618390493
DATUM	18-10-2022	E-MAILADRES	bart.althuis@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-1163792802-465	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Bart Althuis en Erik van Hoogstraten	TEAM	ET2
NUMMER PS	PS2022MM88	PORTEFEUILLEHOUDER	Strijk en Van Essen
BIJLAGE	Beschrijving U Ned onderzoeken		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

Op 11 november vindt het Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Ruimte en Infrastructuur (BO MIRT) plaats tussen een bestuurlijke afvaardiging van onze regio en bewindspersonen van de ministeries Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en Economische zaken en Klimaat (EZK). Dit bestuurlijk overleg samen met het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) in het voorjaar, vormt een cyclus van halfjaarlijkse momenten waarop de Rijk-Regio besluitvorming, onder voorbehoud van instemming door uw Staten, over verstedelijking en mobiliteit plaatsvindt. In deze brief lichten wij onze inzet toe om tijdens het BO MIRT tot concrete financiële afspraken in de provincie Utrecht te komen.

Toelichting:

In deze Statenbrief wordt u geïnformeerd over de inzet van de provincie en regio op het BO MIRT. Daarnaast informeren wij u over de voortgang van ontwikkelingen binnen het programma U Ned ten aanzien van drie onderzoeken die worden opgeleverd. Dit zijn een tussenstap in de MIRT Verkenning OV en Wonen, de Mobiliteitsstrategie 2040 en de gebiedsonderzoeken. Deze brief is aanvullend op de presentatie die gegeven is tijdens de staten-informatiesessie van 28 september jl.

Algemene context BO MIRT 2022

Het BO MIRT van 2022 zal voornamelijk in het teken staan van het maken van financiële afspraken over de ontsluiting van de (grootschalige) woningbouwgebieden. Als overheden staan Rijk en regio gezamenlijk voor een urgente woningbouwopgave; er zijn onvoldoende woningen en de vraag stijgt. Het Rijk zet daarom in op de bouw van 900 duizend woningen in het land tot en met 2030. Het kabinet heeft in haar coalitieakkoord 7,5 miljard euro voor de ontsluiting van woningbouwlocaties vrijgemaakt. Deze middelen komen bovenop reguliere middelen voor bereikbaarheid die beschikbaar zijn in het MIRT ('Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport').

Aanvullend hierop stelt het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) 500 miljoen euro beschikbaar voor gebiedsinvesteringen.

Van de Rijksmiddelen voor ontsluiting woningbouwgebieden is 1,5 miljard euro gereserveerd voor de versnelling van woningbouw op locaties verspreid door het land. In het BOL van juni 2022 zijn afspraken gemaakt over de versnelling van diverse woningbouwprojecten met een omvang van 1,2 miljard euro. Het BO MIRT van november a.s. zal zich met name richten op de verdeling van 6 miljard euro voor de ontsluiting van de meest urgente en omvangrijke woningbouwlocaties in Nederland. Het Rijk heeft hiervoor een aantal gebieden aangewezen, de zogeheten NOVEX grootschalige woningbouwlocaties, waaronder Groot Merwede in Utrecht/Nieuwegein en Spoorzone en A1-zone in Amersfoort. Ook zullen afspraken gemaakt worden over de resterende 300 miljoen euro voor versnelling van woningbouwprojecten. Afspraken over de begrote 500 miljoen euro voor gebiedsinvesteringen worden gemaakt in het BO Leefomgeving in 2023.

Verwachte afspraken op het BO MIRT

De uitkomsten van het BO MIRT gaan onderdeel uitmaken van een breder pakket aan afspraken over woningbouw in de regionale woondeals, af te sluiten eind 2022/begin 2023. Het gaat hierbij om afspraken over de aantallen en de kwaliteit van te realiseren woningen tot en met 2030 en de daarvoor benodigde condities zoals investeringen in bereikbaarheid, de ondersteuning bij financiële tekorten (onrendabele top en inzet rijkssubsidies), investeringen in groen en maatschappelijke voorzieningen, versnelling van procedures, sturingsmogelijkheden op grondposities en het realiseren van stikstofruimte.

Naast deze focus op woningbouw komt ook een aantal andere onderwerpen aan bod. Hieronder volgen de meest relevante agendapunten inclusief een omschrijving van onze regionale inzet.

Versnellingsafspraken woningbouw

Met de Statenbrief "Uitkomsten BO Leefomgeving" 21 juni 2022 hebben wij u geïnformeerd over de uitkomsten van het BOL en de versnellingsafspraken. In dit BO MIRT wordt het restant van het budget dat beschikbaar is voor versnellingsafspraken verdeeld. Dit gaat om 300 miljoen euro.

Onze inzet voor deze laatste tranche versnellingsafspraken is een versnelling van nog ca 7.500 woningen te kunnen afspreken met een Rijksbijdrage voor met name fiets en OV-maatregelen van ca 40 miljoen euro. Voorstellen voor deze versnellingsafspraken zijn ingediend door de gemeenten Bunnik, Houten, Stichtse Vecht en Amersfoort. Het gaat hierbij om bekende en concrete woningbouw locaties waar we als provincie en gemeenten overeenstemming over hebben en cofinanciering voor gereserveerd hebben.

Grootschalige woningbouwafspraken

De Metropoolregio Utrecht (MRU), bestaande uit de regio's Utrecht en Amersfoort, is aangemerkt als één van de zeven NOVEX verstedelijkingsgebieden van Nederland. Dat is niet voor niets. De regio behoort landelijk tot de meest gewilde woningmarktregio's van Nederland, wat urgentie van bouwen hoog maakt. De MRU is na de Metropoolregio Amsterdam in omvang nu al de tweede arbeidsmarktregio van Nederland. Bovendien is de MRU het centrale vervoersknooppunt van het land. Woningbouw in de MRU heeft een direct effect op de bereikbaarheid van Nederland. En andersom, een verbetering in de bereikbaarheid MRU maakt ook verstedelijking op andere plekken in het land mogelijk.

Binnen de MRU zijn door het Rijk twee grootschalige woningbouwlocaties aangemerkt, te weten Groot Merwede (Utrecht Zuidwest en Nieuwegein, inclusief de A12 zone) en Spoorzone en A1-zone in Amersfoort. Op deze locaties zijn op termijn respectievelijk 60 à 70.000 woningen voor Groot Merwede (inclusief doorkijk Rijnenburg) en 14.000 woningen te realiseren.

Bereikbaarheid is één van de grootste in te vullen randvoorwaarden/condities voor de realisatie van woningen. In beide steden staan we voor een kantelpunt (waarbij groei niet verder kan worden gefaciliteerd zonder ingrijpen). In de stad Amersfoort kan deze mobiliteitsopgave worden opgelost met een slim integraal maatregelpakket, voornamelijk zonder grote ingrepen in de nationale structuur (uitgaande van de uitvoering van knooppunt

Hoewelaken), maar wel met verbeterde bereikbaarheid per spoor en doorontwikkeling van het regionale HOV-netwerk als versterking van het multimodale netwerk. Ook investeringen in actieve mobiliteit, OV/knooppuntontwikkeling, hubs en slimme mobiliteit/innovatie (Mobility as a Service (MaaS), beter benutten) maken deel uit van het pakket.

In de zuidwesthoek van gemeente Utrecht is een grootschalige ingreep in het ov systeem cruciaal voor de doorgroei van Merwedekanaalzone, Kanaleneiland, de A12 zone en op termijn Rijnenburg. Uit onderzoek in de MIRT verkenning blijkt dat een kansrijke invulling hiervan bestaat uit een (deels) ondergrondse Merwedelijn, een Papendorplijn, een busbaan Waterlinieweg plus 2e busbaan Utrecht Science Park (USP) en een frequentieverhoging van Tramlijn 22. Deze investering wordt in de verkenning geraamd op 1,8 miljard euro. De Merwedelijn is nodig om het meest hoog stedelijke gebied van Utrecht te ontwikkelen, hoge frequenties en snelheid te garanderen, geen terugslag op de A12 te genereren, en een goede aansluiting op Utrecht Centraal Station te maken. Met deze OV-lijn renderen ook andere maatregelen zoals fiets, hubs en gedragsmaatregelen beter, wat lucht geeft voor woningbouw in de gehele regio. Ook maakt deze lijn de versnelde aanleg van een aantal woningbouwlocaties mogelijk voor 2030.

Wij zetten tijdens dit BO MIRT in op afspraken over deze bereikbaarheidsmaatregelen om de genoemde woningbouwaantallen mogelijk te maken. In de regio Utrecht zetten Provincie Utrecht, gemeente Utrecht en gemeente Nieuwegein een cofinanciering van respectievelijk 200, 200 en 15 miljoen euro beschikbaar voor de eerste stap van de schaa sprong ov (besluit Kadernota 2023-2026).

Voor de Spoorzone en A1-zone in Amersfoort zetten we in op het maken van afspraken over een integraal maatregelenpakket van 343 miljoen euro tot 2040. In de 1e fase, tot 2030, is een pakket aan infrastructurele ingrepen nodig van 202 miljoen euro waarvan de gemeente 33 miljoen euro aan financiering levert. Hiermee wordt de bouw van 8.500 woningen mogelijk gemaakt. Met een nog af te spreken investeringspakket voor na 2030 kunnen nog eens 5.500 woningen gerealiseerd worden binnen het grootschalig woningbouwgebied.

Daarnaast zetten we in op andere noodzakelijke randvoorwaardelijke investeringen. Deze zijn nodig om zoveel mogelijk betaalbare woningen te kunnen realiseren, en evenwichtige groei te realiseren met voldoende ruimte voor groen, voorzieningen, energiehuishouding, werklocaties en het opvangen van de gevolgen van klimaatverandering. Voor zowel Groot Merwede als Spoorzone en A1-zone ligt een voorstel voor additionele investeringen in met name groen, sport en onrendabele top betaalbare woningbouw, mede te financieren uit de beschikbare rijksmiddelen voor gebiedsontwikkeling van 500 miljoen euro. Hierover verwachten wij op het BO Leefomgeving in juni 2023 tot afspraken te komen.

Wij beseffen dat met name de OV-maatregelen in Utrecht omvangrijk zijn. Omdat in dit BO MIRT mogelijk geen financiële afspraken over de gehele OV schaa sprong gemaakt worden, wordt ook nagedacht over een gefaseerde aanpak van de schaa sprong. Dit brengt het risico met zich mee op eventuele investerings- en exploitatietekorten, die in een latere fase een groot beslag kunnen leggen op de provincie -en gemeentebegroting. Samen met het Rijk zijn we in gesprek hoe we deze risico's zo goed mogelijk in beeld krijgen en hoe we deze risico's op een zo verantwoord mogelijke manier samen kunnen dragen. In deze fase zijn kostenramingen alleen mogelijk op basis van kengetallen, waarbij rekening is gehouden met een forse risico opslag. In volgende (ontwerp)fasen krijgen we een preciezer beeld, en worden de riscicomarges kleiner. De financiële afspraken zullen daarom opgenomen worden in concrete begrotingsvoorstellen aan uw Staten, voorzien van een uitgewerkte risico paragraaf.

Besluitvorming met betrekking tot de regio Foodvalley zal plaatsvinden in het BO MIRT Oost Nederland. Onderdeel hiervan is het maken van Bestuurlijke afspraken over de verdere uitvoering van de Verstedelijkingsstrategie, waarmee invulling wordt gegeven aan de toezegging om te komen tot een Verstedelijkingsakkoord. Daarnaast worden tijdens het BO MIRT Oost ook afspraken gemaakt over de bijdrage van het Rijk aan de grootschalige woningbouwlocatie Foodvalley, waar de ambitie is tot 2030 25.000 woningen te realiseren, waarvan 18.500 in

Foodvalley-Zuid. Onze inzet is een financiële bijdrage aan de bereikbaarheidsmaatregelen als randvoorwaarde voor de realisatie van woningen in dit gebied. Hieronder valt ook een rijksbijdrage aan de realisatie van de Rijnbrug.

Vervolgonderzoeken en programmatische aanpak U-Ned

De uitkomsten van de U Ned programmalijnen vormen een belangrijke onderlegger voor de te nemen MIRT besluiten. Op dit moment bevinden twee van deze programmalijnen, als uitwerking van het gezamenlijke beleidskader "Utrecht Nabij", in de afrondingsfase: de gebiedsonderzoeken in de gemeente/regio Utrecht en de mobiliteitsstrategie 2040. De MIRT Verkenning OV en Wonen in de gemeente Utrecht levert een tussenproduct op.

Op het BO MIRT vormen deze producten de inhoudelijke basis voor de bestuurlijke besluitvorming. De (tussen)producten van U Ned zijn uitwerkingen van de door u vastgestelde kaders zoals de Provinciale omgevingsvisie en het OV-netwerkperspectief. De bijlage bevat een beschrijving van deze U Ned onderzoeken en in o.a. de raads/staten-informatiesessie van 28 september jl. bent u over de belangrijkste resultaten geïnformeerd. Voor het einde van het jaar verwachten wij u de U Ned rapporten te kunnen sturen.

Met de voorgestelde besluiten over de verstedelijking en bereikbaarheid van de Metropoolregio Utrecht (MRU) zijn de grote verstedelijkings- en mobiliteitsopgave van Utrecht niet opgelost. Veel trajecten hebben een ontwikkelingstermijn van decennia. Juist ontwikkelingen na 2030, zoals de ontwikkeling van de A12-zone, de bereikbaarheid van de regio Amersfoort, nieuwe knooppunten en de doorkijk naar Rijnenburg, vergen ingrepen waar vóór 2030 op geanticipeerd zal moeten worden.

Op basis van inzichten uit de lopende U Ned programmalijnen verwachten we op dit BO MIRT een aantal nieuwe vervolgstudies te starten. Hierbij maken de opgaven van de regio Amersfoort integraal onderdeel uit van de U Ned uitwerkingen.

- Vanuit de "Aanpak 2030" zal een pakket kleinschalige maatregelen in heel de metropoolregio worden uitgewerkt, om het functioneren van het netwerk tot 2030 te garanderen. Wij zetten in om hier in het BO MIRT van 2023 afspraken over te maken.
- Het programma Regiopoorten zal verder doorstuderen op de groeipotenties van knooppunten, in de verwachting hier op het BO MIRT in 2023 concrete afspraken over te maken.
- Een logische vervolgstap in de regio Utrecht is een onderzoek te starten naar de integrale gebiedsontwikkeling van de A12-zone en de doorontwikkeling naar Rijnenburg, inclusief de mogelijkheden voor een multimodale ontsluiting. Hierin zal aandacht worden besteed aan onder andere de groenstructuur, benodigde bedrijfsverplaatsingen, de relatie met bodem- en watersysteem, gezonde leefomgeving, klimaat adaptieve maatregelen en energienetwerken.
- Een andere vervolgstap betreft een studie naar de ontwikkeling van station Lunetten-Koningsweg in relatie tot een mogelijke doorontwikkeling van de binnenstadsas.
- Voor de regio Amersfoort zien we als vervolg een multimodale uitwerking van de Mobiliteitsstrategie, wat tevens de uitwerking is van het Ontwikkelbeeld Amersfoort. Hierbij zal in ieder geval in worden gegaan op de uitwerking van het regionale HOV-netwerk (waaronder de HOV-as USP-Amersfoort, de spoorbereikbaarheid en de autobereikbaarheid in relatie tot de ontwikkelingen op het hoofdwegenet).

We geven hiermee ook invulling aan uw motie "Utrecht investeert integraal en in samenhang in bereikbaarheid ten behoeve van woningbouw" (motie 68 PS, september 2022).

Hoewelaken

Realisatie van het project knooppunt Hoewelaken (A28/A1) ligt stil als gevolg van het wachten op een uitspraak van de Raad van State in 2023 over de ViA15 met betrekking tot stikstof. Onze inzet is om enerzijds te komen tot een zo spoedig mogelijke realisatie van het project na een positieve uitspraak van de Raad van State. Anderzijds gebruiken we de lopende U Ned trajecten om samen maatregelen te definiëren om de impact op de regionale bereikbaarheid van de uitgestelde oplevering van Knooppunt Hoewelaken te kunnen verzachten.

Daarnaast werken Rijk en regio aan een programmatische aanpak, waarin zowel ruimtelijke als mobiliteitsmaatregelen in de tijd neer worden gezet. Onderdelen waar we als regio in ieder geval met dit kabinet een begin mee willen maken zijn een verkenning naar de benodigde verzwaren van het energienetwerk (elektra,

warmte, waterstof en energiehubs), en een verkenning naar de groenopgave behorende bij nieuwe woningen en banen (Groen Groeit Mee), te starten met Krommerijn Linie Landschap, gekanaliseerde Hollandse IJssel (rondom Utrecht) en de Zuidelijke Eemvallei (rondom Amersfoort).

Fiets

In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets brengen Rijk en decentrale overheden gezamenlijk de potentie voor zowel de korte als de langere termijn van de fiets in beeld. Het gaat zowel om fietsinfrastructuur (doorfietsroutes en fietsenstallingen) als om fietsstimulering. Fiets is een gezonde, duurzame en goedkope oplossing voor bereikbaarheidsopgave. Het Rijk heeft in haar huidige begroting echter geen fietsbudgetten gereserveerd om in deze kabinetsperiode serieus invulling aan te geven aan het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Wij zetten daarom in om een nationaal MIRT-onderzoek fiets te starten met als doel te komen tot een goed georganiseerde samenwerking en een meerjarige uitvoeringsagenda om de potentie van de fiets voor de versnelling van de woningbouwopgave en andere majeure maatschappelijke opgaven (zoals klimaat en energie) ten volle te benutten.

Daarnaast zetten wij vanuit Utrecht in op een aantal specifieke afspraken over fietsprojecten. Dit gaat om:

- Voor het “Pontje Nieuwer ter Aa” zetten wij in op het vastleggen van garanties door het Rijk dat ze zorg draagt voor een volwaardig alternatief als het Pontje uit de vaart genomen wordt.
- Bij de “Doorfietsroute Dom-Dam” zetten we in op een intentie overeenkomst met Rijkswaterstaat om zo spoedig mogelijk tot realisatie te kunnen komen.
- De vernieuwing van de huidige loopbrug naar een “Fietsbrug over de A12 bij Bunnik” blijkt bij uitwerking van het schetsontwerp duurder dan gedacht. Wij zetten in op een gezamenlijke inspanning dit tekort op te lossen.
- De fietsveiligheid op de “Jan Blankenbrug” is, volgens Rijkswaterstaat, onder de maat. Wij willen afspraken maken over de uitvoering van de fiets veiligheidsmaatregelen op deze belangrijke fietsroute.

Financiële consequenties:

Bij de Kadernota 2023-2026 hebben wij aan u ook het rapport 'Groeisprong 2040' gedeeld (zie PS2022PS14). In dat rapport zijn de financiële consequenties opgenomen van het aanbod aan het Rijk voor een gezonde verstedelijking Metropoolregio Utrecht.

In paragraaf 1.2 van de Kadernota is de mogelijk provinciale bijdrage geraamd op een bedrag van € 220 tot € 270 miljoen. Al eerder heeft uw staten een investeringsbijdrage van € 85 miljoen opgenomen als studieproject in het MIP van Mobiliteit. In de exploitatiebegroting van programma 5 ‘Bereikbaarheid I Algemeen’ hebben wij voor de jaren 2022 en daarna € 70 miljoen gereserveerd voor cofinanciering van lokale investeringen in verkeersveiligheid, fietsvoorzieningen en doorstromingsmaatregelen die nodig zijn om de gewenste woningbouw in met name de regio’s Amersfoort en Foodvalley op korte termijn te realiseren. Dit betekent dat voor gesprekken met Regio en Rijk dekking wordt gezocht voor een kapitaallast die past bij een investering van € 115 miljoen. (€ 270 miljoen - € 70 miljoen - € 85 miljoen). Dit komt bij een afschrijvingstermijn van 30 jaar uit op een extra kapitaallast van afgerond € 4 miljoen per jaar. Bij de kadernota heeft uw Staten besloten aanvullend in het structureel positieve saldo van baten en lasten een bedrag van € 4 miljoen te reserveren voor aanvullende kapitaalslasten

Indien de beoogde investering (deels) wordt uitgevoerd in een uitbreiding van het openbaar vervoer netwerk, dan brengt dit ook extra exploitatie, beheer- en onderhoudslasten met zich mee. Die worden op basis van de huidige inzichten ingeschat op circa € 6,5 miljoen. De mate waarin deze lasten voor rekening zullen komen voor de provincie is onderdeel van het te voeren gesprek met het Rijk en de regio, en is om die reden voor 50% vertaald in het genoemde financiële meerjarenperspectief.

In het kader van de Groeisprong 2040 zijn nog geen budgetafspraken gemaakt over andere thema’s zoals Groen-groeit-Mee, investeringen in energienetwerken en klimaat. Ook zijn er geen financiële budgetafspraken gemaakt over de dekking van mogelijke risico’s.

Vervolgprocedure/voortgang:

Op 11 november 2022 zal het BO MIRT plaatsvinden. De uitkomst van deze afspraken worden met u gedeeld in een Statenbrief. Wij verwachten deze brief rond 21 november 2022 aan u te kunnen sturen, wanneer ook de Tweede Kamer en raden geïnformeerd worden.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen

Bijlage: Beschrijving U Ned onderzoeken

MIRT Verkenning OV en Wonen

Medio 2020 is een startbeslissing genomen voor de MIRT Verkenning OV en Wonen. Hierin staat de eerste stap van een OV schaa sprong centraal en worden maatregelen verkend die moeten bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van USP, het ontlasten van Utrecht Centraal, en verbeteren van de bereikbaarheid van de woninglocaties die in beeld zijn voor 2030. Bij de selectie van de maatregelen vormt de toekomstvastheid van maatregelen in combinatie met de bredere verstedelijkingsopgave na 2030 daarom ook een belangrijk criterium. Op dit moment is het financiële plafond van de verkenning 500 miljoen euro, waarvan 75% (380 miljoen euro) gereserveerd is door Rijk en regio.

De MIRT Verkenning is nu halverwege en benoemd kansrijke oplossingsrichtingen die komend jaar verder uitgewerkt moeten worden en beoordeeld, met als doel om eind 2023 te komen tot een voorkeursbesluit in het BO MIRT. Rijk en regio hebben in de verkenning samen geconcludeerd dat forse investeringsimpuls nodig is om de groei van de regio op een gezonde en leefbare manier mogelijk te maken. Zonder deze maatregelen is het niet mogelijk om de gehele woningbouwopgave in dit gebied te accommoderen voor 2030 en daarna.

Uit onderzoek in de MIRT verkenning blijkt dat een kansrijke invulling hiervan bestaat uit (1) een (deels) ondergrondse Merwedelijn, (2) een Papendorplijn, (3) een busbaan Waterlinieweg plus 2e busbaan USP en (4) een frequentieverhoging van Tramlijn 22. Deze kansrijke oplossingsrichtingen sluiten aan op het door u vastgestelde OV-netwerkperspectief en op de eerder met u gedeelde studieresultaten Samen OV versnellen in Utrecht. De totale investeringskosten worden nu geraamd op 1.5 tot 1.8 miljard euro. Dat betekent ook dat er een groot gat is tussen de bestaande reserveringen en het nu geraamde investeringsbedrag. Het verder verkennen van deze kansrijke maatregelen is alleen opportuun als er zicht is op voldoende budget om realisatie mogelijk te maken. Dit is een belangrijk onderwerp waarover het gesprek zal gaan in het BO MIRT.

Mobiliteitsstrategie

In de Metropoolregio Utrecht is een grote toename van de mobiliteit te verwachten door de toename van de verstedelijking in de regio. Vanwege de centrale ligging van de metropoolregio vindt de groei van de mobiliteit haar oorsprong ook door nationale groei die veroorzaakt wordt door de verplaatsingen tussen andere regio's. De regionale en nationale verplaatsingen maken voor een groot deel gebruik van hetzelfde netwerk wat de opgaven groot maakt en de oplossingsrichtingen complex. De opgaven rond verstedelijking, bereikbaarheid en leefkwaliteit vragen daarom om een fundamentele mobiliteitstransitie met zowel fysieke als niet-fysieke maatregelen. De Mobiliteitsstrategie richt zich op een robuust, duurzaam en samenhangend regionaal en multimodaal mobiliteitssysteem op te zetten. Met de Mobiliteitsstrategie worden richtinggevende principes vastgelegd op basis waarvan integrale vervolgstappen kunnen worden gezet. De Mobiliteitsstrategie legt hiermee de inhoudelijke koers vast, voor nader onderzoek en uitwerking naar concrete en integrale (gebiedsgerichte) maatregelenpakketten.

Als hulpmiddel bij het opstellen van de mobiliteitsstrategie, is in beeld gebracht hoe de mobiliteitsontwikkeling is als uitgegaan wordt van de ruimtelijke groei van de regio's Utrecht en Amersfoort tot 2040 en het groeiscenario WLO hoog en er geen beleidsmaatregelen worden genomen. De analyses laten zien dat er een forse toename is van het aantal verplaatsingen per auto, fiets en openbaar vervoer. Dit leidt tot knelpunten op de diverse netwerken, zowel op het hoofdwegennet als in het stedelijk gebied. Daarnaast ontstaan capaciteitsproblemen op het spoorwegennet en op enkele regionale OV verbindingen.

Met inzet van alle mobiliteitsprincipes is het mogelijk om de U Ned-ambities te realiseren; het mobiliteitsgebruik verandert, de groei van het aantal verplaatsingen wordt getemperd, het aandeel fiets- en OV-verplaatsingen neemt toe ten opzichte van de situatie zonder maatregelen (WLO Hoog 2040). Hiermee draagt de Mobiliteitsstrategie bij aan het overkoepelende U Ned-doel: 'gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen'.

Gebiedsonderzoeken

De gebiedsonderzoeken zijn een uitwerking van het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij, vastgesteld tijdens het BO MIRT van 2020. Hierin wordt geschetst hoe Rijk en regio de komende twee decennia ruimte willen maken voor 104.000 tot 125.000 nieuwe woningen en ruim 80.000 arbeidsplaatsen en tegelijkertijd de bereikbaarheid en de

leefbaarheid op peil willen houden. Voor een groot deel van de groei (75.000 woningen) zijn al plannen en afspraken gemaakt of in wording. In Utrecht Nabij hebben Rijk en regio afgesproken dat een aanzienlijk deel van de resterende verstedelijkingsopgave (50.000 woningen voor de hele metropoolregio Utrecht) kan landen in de drie metropoolpoorten A12-zone, USP-Lunetten/Koningsweg en Leidsche Rijn/Zuilen. De gebiedsonderzoeken geven op hoofdlijnen inzicht in de mogelijkheden, randvoorwaarden, globale kosten en baten van gezonde verstedelijking in de verschillende (deel)gebieden van de drie metropoolpoorten.

De Gebiedsonderzoeken bevestigen dat de ontwikkeling van de drie metropoolpoorten en hun omgeving grote kansen biedt. De drie poorten vormen de sleutel tot verdere ontwikkeling van stad, regio en land. De geschetste ontwikkeling biedt een wenkend perspectief, vanuit het nabijheidsprincipe, voor een aantrekkelijke, gezonde en bereikbare leefomgeving.

In de gebiedsonderzoeken wordt voorgesteld om prioriteit te geven aan de A12-zone. In de A12-zone zijn de opgaven, knelpunten en oplossingsrichtingen het meest in elkaar verstrengeld. De gebiedsonderzoeken verwachten hier de hoogste kosten en complexiteit maar potentieel ook de grootste maatschappelijke waardevermeerdering (opbrengsten) op alle schaalniveaus. De ingrepen in de A12- zone bieden ook verbetering voor de bestaande stad (zoals barrièrevermindering of mitigatie van milieuoverlast). Voorstel is daarom om in te zetten op een ontwikkeling van de A12-zone als logische vervolgstap binnen Groot Merwede en de daarbij behorende investeringen in de OV-bereikbaarheid. Na ontwikkeling van de A12- zone zijn er mogelijkheden om richting oosten uit te breiden met Lunetten/Koningsweg en richting westen in Rijnenburg. Parallel aan de ontwikkeling van de A12-zone kunnen de geplande ontwikkelingen tot 2030 in Overvecht, Lage Weide, en USP voortgezet worden na 2030, mits de condities hiervoor tijdig gerealiseerd zijn.

Regiopoorten

Voor het accommoderen van een deel van de groei in de regio zijn 'regiopoorten' Woerden, Bunnik, Breukelen, Vianen, Houten, Driebergen-Zeist, De Bilt, Zeist Noord Nijkerk en Barneveld. aangewezen. Voor de ontwikkeling op korte, middellange en lange termijn is een eerste perspectief geschetst. Daarnaast is per regiopoort het potentieel laadvermogen in beeld gebracht met bijbehorende condities in de vorm van twee varianten. Zo ontstaat een eerste beeld welke ruimtelijke condities en procedurele randvoorwaarden bepalend zijn voor die varianten per knoop.

Daarnaast is er verdieping nodig op de exacte rol en functie van de regiopoorten in het regionale mobiliteitssysteem. Maatwerk per regiopoort is nodig. Functies variëren van het bieden van P&R locaties voor bovenregionaal autoverkeer, flankerend beleid op de knoop zelf, kwalitatief hoogwaardig fiets en ov netwerk tussen de regiopoorten onderling en de stad en de hubfunctie van regiopoorten naar omliggende vitale kernen. Hierbij wordt in samenhang met de uitkomsten van de Mobiliteitsstrategie, Aanpak 2030, Goedopweg en de uitkomsten Gebiedsonderzoeken randvoorwaardelijke mobiliteitspakketten uitgewerkt.