

Aan Provinciale Staten

|         |                 |                    |                        |
|---------|-----------------|--------------------|------------------------|
| DATUM   | 09/21/21        | NUMMER PS          | Voegt de griffie toe   |
| DOMEIN  | Mobiliteit      | COMMISSIE          | Commissie M&M          |
| STELLER | Martijn Abeling | TELEFOONNUMMER     | 06 25 73 59 58         |
| NUMMER  | 822C95E2        | PORTEFEUILLEHOUDER | Schaddelee / Van Essen |

**Onderwerp Statenbrief:**

Eindresultaten studies *Samen OV versnellen* en *OV in de binnenstad*

**Voorgestelde behandeling:**

Ter informatie

Geachte dames en heren,

**Essentie / samenvatting**

In de statenbrief *'Stand van zaken studies Samen OV versnellen en OV in de binnenstad'* (d.d. 15 juni 2021) is tussentijds teruggekoppeld over de voortgang en de inhoud van deze studies. Beide studies zijn bedoeld om meer grip te krijgen op de samenhangende OV-keuzes op termijn inclusief de samenhang met bredere ruimtelijke ontwikkelingen en om lopende processen zoals onderzoeken en verkenningen binnen U Ned te voeden. Voor het behoud en benutten van de economische potentie en de leefbaarheid van de stad en regio is het belangrijk de groei van woningen en arbeidsplaatsen op een goede manier te faciliteren. De Schaalsprong OV speelt hierin een cruciale rol. Doel van deze brief is om u te informeren over het eindresultaat en de vervolgaanpak.

**Kansrijke ontwikkelrichtingen voor Schaalsprong OV**

In de studies zijn de mogelijke kansrijke ontwikkelrichtingen voor de eerste stappen van de Schaalsprong OV uitgewerkt. Dit is gebeurd in samenwerking met de gemeente Utrecht en met betrokkenheid van de U10/Nieuwegein. In de Statenbrief *'Stand van zaken studies Samen OV versnellen en OV in de binnenstad'* (d.d. 15 juni 2021) is stilgestaan bij de opgave met betrekking tot een Schaalsprong OV, de reikwijdte van de beide studies en de samenhang met U Ned en het provinciale OV-netwerkperspectief. Doel van deze brief is om u mee te nemen in de definitieve resultaten van deze studies. Daarnaast schetsen we de vervolgaanpak.

Zoals aangegeven willen wij de definitieve resultaten van deze OV-studies graag betrekken in het gesprek met uw Staten over de Groeisprong Utrecht 2040 en verwerken in de bredere provinciale inbedding van OV op netwerkniveau voor de langere termijn in het OV-netwerkperspectief 2035/2040. Daarnaast betrekken we de resultaten graag in de gesprekken met het Rijk over dit onderwerp. Gelijktijdig met deze statenbrief wordt door het college van B en W van de gemeente Utrecht aan de gemeenteraad een raadsvoorstel voorgelegd. Dit voorstel benoemt op basis van gedane studies een aantal uitgangspunten voor de invulling van de eerste stappen van de Schaalsprong OV. Deze uitgangspunten zijn ook verwerkt in het ontwerp OV-Netwerkperspectief dat in de eerste helft van 2022 aan u wordt voorgelegd ter besluitvorming.

**Resultaten studies**

De resultaten van de beide studies zijn opgenomen in de rapportages in de bijlagen. Bijlagen 1 tot en met 4 betreffen de rapporten in het kader van de studie *'Samen OV versnellen in Utrecht'*. OV-maatregelen zijn samengebracht in logische pakketten voor de periode tot 2035 en 2035 – 2045. Gebaseerd op de belangrijkste bevindingen in onderliggende onderzoeken dragen deze maatregelen maximaal bij aan de noodzakelijke kwaliteitsprong in het OV.

De hoofdrapportage *Samen OV Versnellen* opgenomen in bijlage 1 geeft een toelichting op de resultaten van de studie op hoofdlijnen en bundelt daarmee als integratienotitie de bevindingen in de verschillende verkennende

deelonderzoeken. Samenhangende conclusies en bevindingen zijn uitgewerkt in de vorm van een ontwikkelrichting met eerste stappen voor de Schaalsprong OV.

Een samenhangend pakket aan maatregelen voor de eerste stap van de Schaalsprong (oplevering 2030-2035) dat past binnen het onderzochte lange termijn perspectief bevat de volgende elementen:

1. Schaalsprong in Zuidwest Utrecht: faciliteren ruimtelijke ontwikkeling in de Zuidwestlob met het realiseren van de Merwedelijn met hoog kwaliteitsniveau van Nieuwegein tot Utrecht Centraal en Papendorplijn van P+R Papendorp tot Utrecht Centraal. Ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, frequentie en snelheid vragen in de Merwedekanaalzone en Beurskwartier om een ondergrondse inpassing van de Merwedelijn.

*Belangrijke randvoorwaarden hierbij zijn:*

- i. dat een Merwedelijn bij Utrecht CS wordt ingepast in een compacte knoop zodanig dat de overstap tussen de Merwedelijn en de bussen, trams en treinen voor reizigers aantrekkelijk is.*
  - ii. Voldoende verstedelijking in A12-zone en rond de Papendorplijn. Een passend ontsluitingsconcept voor deze lijn dient nog verder te worden ontwikkeld.*
  - iii. Dat bij inpassing in het stationsgebied wordt geanticipeerd op een eventuele toekomstige ondergrondse doorkoppeling naar de Binnenstadsas.*
2. Opwaarderen tramlijn 22: bijdragen aan oplossen capaciteitsknelpunt Utrecht Centraal (NMCA knelpunt perrons en overstap tramlijn 22) en capaciteit (frequentieverhoging) tramlijn 22.
  3. Opwaarderen met beperkte maatregelen van de bustangent Westraven – USP via de Waterlinieweg: verbeteren reistijden en betrouwbaarheid van de bustangent.

In de studie naar *OV op de binnenstadsas*, opgenomen in bijlage 5, is geconstateerd dat de Binnenstadsas, een lightrailverbinding van Utrecht CS naar het USP, deels ondergronds, een wenkend perspectief is en als zodanig past in het concept Wiel met Spaken.

Tot slot is duidelijk geworden dat een evenwichtige samenstelling van robuuste maatregelenpakketten van groot belang is omdat de samenhang in het netwerk groot is. Zowel op stedelijke en regionale schaal als op het vlak van mobiliteit (tussen modaliteiten) en ruimtelijke ordening. Duidelijk is dat er keuzes nodig zijn over welke stappen de aankomende decennia nodig zijn.

### **Financiën**

In de studies zijn eveneens op een globaal niveau benodigde investeringen in beeld gebracht. De financiële opgave is aanzienlijk. De totale investeringen in de infrastructuur worden voor het pakket aan samenhangende maatregelen benodigd voor stap 1 ingeschat op een bedrag tussen de 1,5 tot 2 miljard euro. Optimalisaties voor de uitvoering van de maatregelen zijn nog niet in beeld gebracht. Het maatregelenpakket is een doorontwikkeling van de eerdere Utrechtse propositie voor het Nationaal Groeifonds (2,4 miljard euro).

Voor een substantieel deel hiervan zal ook een beroep worden gedaan op de Rijksoverheid. De middelen van de huidige MIRT Verkenning OV en Wonen zijn niet toereikend voor de opgave, noch voor de eerste stappen (samenhang maatregelenpakket 2030-2035) noch op de langere termijn.

Gezien de forse investeringsopgave zal een aanzienlijke financiële bijdrage van de provincie in de dekking voor zowel infrastructuur investeringen als voor exploitatiekosten nodig zijn. Voor een deel is de MIRT Verkenning OV en Wonen opgestart om invulling te geven aan maatregelen voor het openbaar vervoer. Hiervoor hebben partijen gezamenlijk € 380 miljoen gereserveerd. Over de dekking van dit bedrag is afgesproken dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 150 miljoen, ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties € 60 miljoen en zowel gemeente als provincie Utrecht ieder € 85 miljoen reserveren. Daarmee is voornamelijk dus kans op slechts een beperkte bijdrage aan de financieringsopgave. De impact van de studie en dit maatregelenpakket is dat de ontwikkelinrichtingen een belangrijke plek krijgen in het OV-netwerkperspectief en daarmee in de gesprekken met u over Groeisprong Utrecht 2040. Hoewel de Stad Utrecht, U10 en de provincie op dit moment 'slechts' studies uitvoeren, vormen deze studies wel de basis voor het formuleren van de uitgangspunten van het netwerkperspectief OV. Dit document wordt in het voorjaar van 2022 aan u voorgelegd ter besluitvorming.

### **Vervolgaanpak**

De studies leveren inzichten op die zijn overgenomen in het ontwerp OV-netwerkperspectief. Participatie en besluitvorming vinden binnen dit traject plaats. Besluiten over de invulling van de Schaalsprong OV nemen de Rijks- en regionale overheden gezamenlijk en vindt plaats via het programma U Ned en het BO MIRT. Binnen het programma U Ned lopen hiervoor een aantal projecten waarvoor een volgende stap in de besluitvorming is voorzien in het BO MIRT van het najaar van 2022.

Zowel provincie als gemeente hebben verantwoordelijkheden in relatie tot het OV-systeem. De provincie als OV-autoriteit en als hoeder van de provinciale ruimtelijke ontwikkeling, en de gemeente als wegbeheerder en vanuit haar verantwoordelijkheid voor de stedelijke ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheid. Er is sprake van een sterke wederzijdse afhankelijkheid. Daarom werken de provincie en de gemeente nauw samen, temeer om de forse uitdagingen aan te gaan. Fors vanwege de doorstromingsperikelen van het OV en de complexiteit en het tempo dat nodig is gezien de voortgaande grote woningbouwopgave in met name de Utrechtse regio. Om de kwaliteitssprong in het OV in en rondom de stad tot een succes te kunnen maken, is een goede samenwerking op structurele basis tussen gemeente en provincie (en andere gemeenten) nodig. De provincie en de gemeente werken aan een voorstel hoe deze verdergaande samenwerking vorm kan krijgen. U wordt hierover nog dit jaar geïnformeerd. Het Rijk is verantwoordelijk voor de aanleg en beheer van de spoorweginfrastructuur (waaronder ook de stations), alsook het aansturen van het vervoer daarover via het verlenen van concessies. Daarnaast is het Rijk ook verantwoordelijk voor het hoofdwegennet, waar de OV oplossingen een sterke samenhang mee hebben.

#### **Bijlagen**

1. Hoofdrapportage *Samen OV Versnellen Utrecht*
2. tm 4 Onderliggende rapportages *Samen OV Versnellen*
5. Hoofdrapportage *OV op de binnenstadsas*

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

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