

Groot Merwede en Rijnenburg

Merwedelijk essentieel voor gezonde groei in hart van Nederland

Positionpaper ter ondersteuning van Rijk – regioafspraken over stapsgewijze ontwikkeling Groot Merwede en Rijnenburg in de metropoolregio Utrecht

23 oktober

Samen bouwen voor en aan Nederland!

1. We willen woningen en arbeidsplaatsen juist daar realiseren waar landelijk de druk op de woningmarkt en de economische groei het hoogst is.
2. We organiseren wonen en werken dicht bij elkaar om de filedruk op de meest centrale plek van Nederland te verlichten.
3. We staan in de startblokken om de constante woningbouwproductie van de afgelopen jaren voort te zetten in de grootste bouwlocatie van Nederland.



In het kort

- **Nederland groeit.** Deze groei resulteert in **extra banen, extra mobiliteit** en vraag naar veel **extra woningen**. In het hart van Nederland manifesteert de groei zich het sterkst. Hier komt alles letterlijk en figuurlijk samen. **De grote concurrentiekracht** van de metropoolregio Utrecht zorgt voor banengroei, nog meer dan elders in Nederland. De centrale ligging maakt de Metropoolregio Utrecht (MRU) bij uitstek een **aantrekkelijke plek** om te wonen of een bedrijf te vestigen. De **waardevolle en diverse landschappen** vergroten de **aantrekkingskracht van de regio**.
- De centrale ligging maakt de MRU tot 'draaischijf' van Nederland. Het gevolg is dat de druk op de MRU enorm is. Het is noodzakelijk de groei **duurzaam en toekomstbestendig op te vangen**. Met slimme investeringen kunnen we een grote bijdrage leveren aan de economie, de woningbouwopgave, de bereikbaarheid en de welvaart van heel Nederland.
- Met de verdere ontwikkeling van de **grootschalige verstedelijkingslocaties Groot Merwede en Rijnenburg** worden in totaal 67.500 tot 79.500 woningen en ruim 33.500 tot 45.500 arbeidsplaatsen gerealiseerd. Met deze locaties voorziet de MRU substantieel - bijna 10% - van de nationale woningbehoefte. Dit op een locatie van Nederland waar de woningen het meest gewild zijn.
- Het tot ontwikkeling brengen van de grootste ontwikkellocatie van Nederland vraagt **gezamenlijke**

inzet op tal van zaken, waaronder maatregelen op het **hoofdwegennet**. Ook gaat het om maatregelen op het onderliggend wegennet, het fietsnetwerk en de OV bereikbaarheid of om uitplaatsing van bedrijvigheid en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

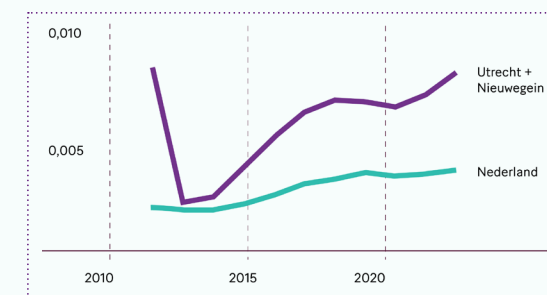
- Drijvende kracht in de ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg is de **Merwedelijk**. Deze centrale ov as zorgt voor een goede ontsluiting en helpt in het ontzien van het hoofdwegennet. Een Merwedelijk die hoogfrequent en snel kan rijden en waarbij reizigers een snelle overstap hebben op Utrecht Centraal vervoert in de eindsituatie **80.000 reizigers per dag**.

De inzet is om de Merwedelijk voor **€2.4 mld te realiseren**. Dit vraagt langjarig commitment van Rijk en regio. De regio wil nu met **€1.8 mld** een betekenisvolle stap zetten in de aanleg van de Merwedelijk. Om zo bovenop de MIRT afspraken uit 2022 in ieder geval 19.000 woningen en 11.000 arbeidsplaatsen extra te realiseren. Dit geeft vertrouwen dat ook Rijnenburg op termijn met openbaar vervoer ontsloten wordt. Daarom sluiten betrokken publieke partijen en grondeigenaren dit jaar een 'Akkoord van Rijnenburg' over de ontwikkeling van dit gebied. Naast de reeds gereserveerde **€1.16 mld** wil de regio hiervoor een extra bijdrage van **€200 mln** leveren. Daarmee is er nog **€500 mln (inclusief btw)** nodig om met **€1.8 mld** aan de slag te gaan. Met commitment van Rijk en regiopartners kunnen Utrecht en Nieuwegein zo de hoge bouwproductie van circa 3.000 woningen per jaar continueren!

Al jaren hoogste woningbouwproductie van Nederland

Waar Nederland worstelt met het tijdig opleveren van nieuwe woningen, heeft de stad Utrecht al jarenlang een uitstekende en betrouwbare staat van dienst. Met gemiddeld 3.000 woningen per jaar is de bouwproductie in Utrecht hoog¹. Het is zaak de bouw van het aantal woningen niet te laten inzakken. De bouwproductie in Utrecht en Nieuwegein is voor tientallen jaren gegarandeerd als de Merwedelijk wordt aangelegd en Groot Merwede en Rijnenburg ontwikkeld worden.

¹ CBS: aantal bouwvergunningen per jaar



Constante bouwstroom: gerealiseerde nieuwbouw per inwoner (CBS)

Gezonde groei in het hart van Nederland

Topregio vertaalt zich in bovengemiddelde banengroei

De sterkste groei en clustering van stuwende economie, innovatie en kenniswerkers vindt in Nederland plaats in de metropoolregio's Amsterdam, Utrecht en Eindhoven.² Met Utrecht in het midden vormen deze regio's de economische motoren van ons land. De Metropoolregio Utrecht is bovendien één van de meest concurrerende regio's van Europa.³ Zo is de regio Europees koploper op het gebied van innovaties in 'Life Science & Health'.⁴ Er zijn 150.000 mensen in de regio aan het werk in banen gerelateerd aan de zorg, zorg-innovatie en zorg-onderzoek. Utrecht kent het grootste aantal arbeidsplaatsen per inwoner van alle grote steden in Nederland.⁵ Sinds 2018 groeit het aantal banen in Utrecht met 4% per jaar (landelijk 1,5% per jaar). Als een van de snelst groeiende campussen van het land onderstreept Utrecht Science Park het succes van de regio.

Grote vraag naar woningen in nabijheid van werkgelegenheid

De centrale ligging maakt de Metropoolregio Utrecht tot een aantrekkelijke plek om te wonen én te werken. Het omliggende waardevolle en diverse landschap van onder meer Groene Hart, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Utrechtse Heuvelrug versterkt dit nog eens. Nieuwe woningen bouwen in de nabijheid van veel werkgelegenheid is een krachtige combinatie. Dit reduceert niet alleen reistijd maar ook de vraag naar mobiliteit. Gevolg is dat de druk op de woningmarkt – naast Amsterdam – nergens zo hoog is als in de regio Utrecht.⁶ Middeninkomens kunnen nauwelijks nog een koopwoning vinden in de MRU. Wachtlijsten voor sociale woningbouw lopen op tot maar liefst 12 jaar.⁷ Tot 2040 is er behoefte aan 165.000 nieuwe woningen.

De draaischijf van Nederland moet blijven draaien

De MRU ligt in het hart van de economische kernregio's van Nederland. Dankzij de centrale ligging is Utrecht via hoofdwegennet en hoofdtrainnet goed verbonden met de andere regio's in Nederland. Utrecht Centraal is met zo'n 60 miljoen reizigers per jaar het drukste station van Nederland. Ook is Utrecht – met meer dan 50.000 overstappers per dag – verreweg het grootste overstapstation van Nederland. Met de A2, de A12 en de A27 kruisen de drukste rijkswegen van Nederland elkaar op de ring Utrecht. Daarmee is de regio is een cruciale schakel in ons (inter)nationale mobiliteitsnetwerk. De MRU is daarmee de 'draaischijf' van Nederland. Nergens in Nederland zijn de nationale en regionale netwerken zo vervlochten als in deze regio. Deze draaischijf staat fors onder druk door toenemend nationaal autoverkeer en de groei van de regio. Om de draaischijf van het Nederlandse mobiliteitsnetwerk niet te laten dichtslippen, is het zaak om de nieuw aan te leggen wijken en het verkeerssysteem efficiënt en toekomstbestendig in te richten. Dit vraagt een passende stedenbouwkundige uitwerking in combinatie met zowel goed ontworpen ontsluiting met openbaar vervoer als goed ontworpen maatregelen voor het hoofd- en onderliggend wegennet. Deze multimodale aanpak voorkomt extra belasting van de nationale netwerken.

² Voorontwerp Nota Ruimte

³ European Commission (2019): Regional European Competitiveness Index.

⁴ <https://www.utrechtsciencepark.nl/en/discover/about/news/european-commission-appoints-utrecht-as-frontrunner-for-european-health-innovation>

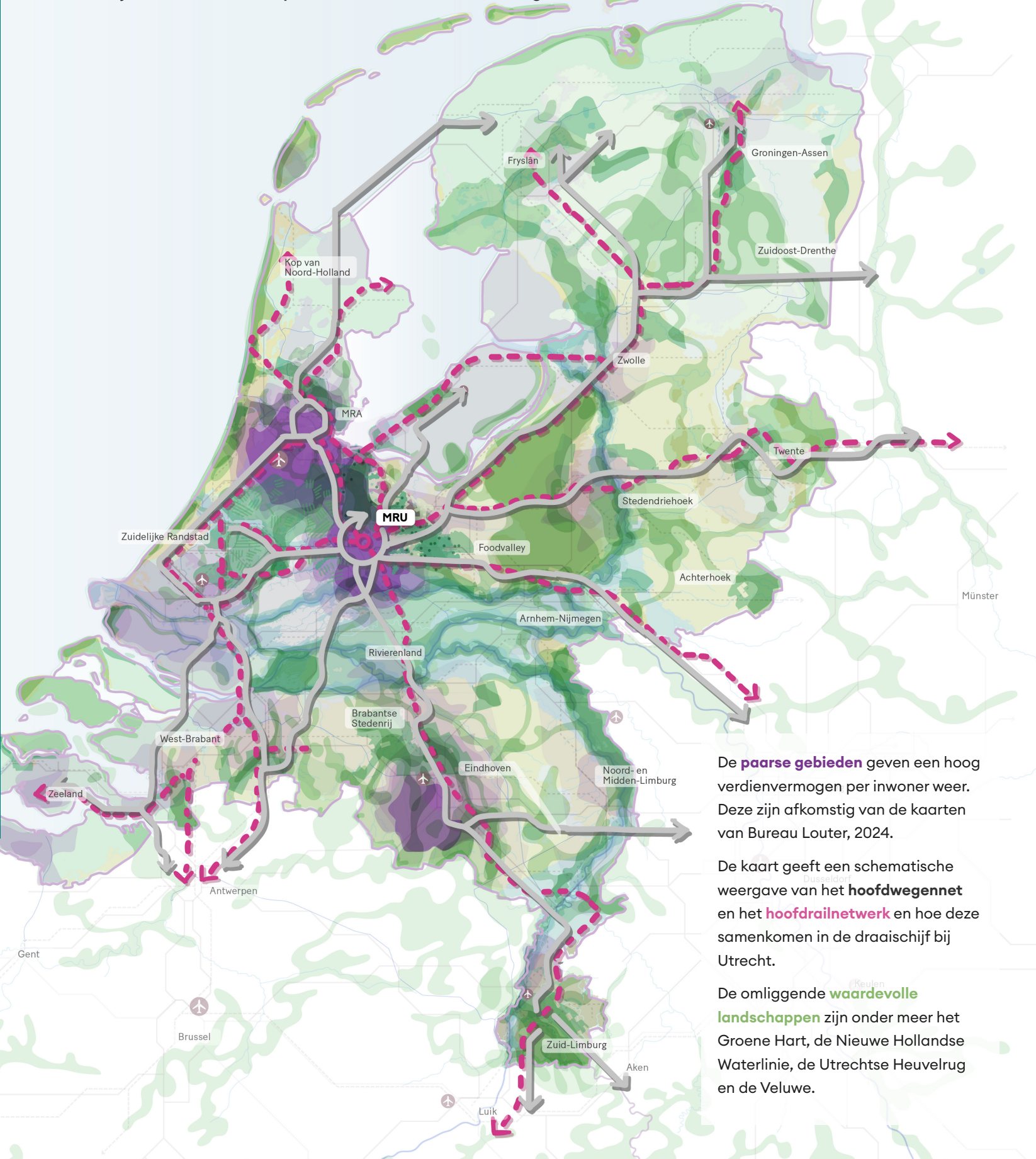
⁵ Dashboard - Werk en inkomen - Utrecht (waarstaategemeente.nl)

⁶ ABF Research: woningtekorten

⁷ Utrecht monitor: cijfers fysieke leefomgeving, huurwoningmarkt

Kaartbeeld: Utrecht in nationale context

Deze kaart toont de overlap van economische hotspots, de waardevolle landschappen rondom Utrecht en de rol van de stad als draaischijf van Nederland. Hierbij is het Voorontwerp Nota Ruimte als basis meegenomen.

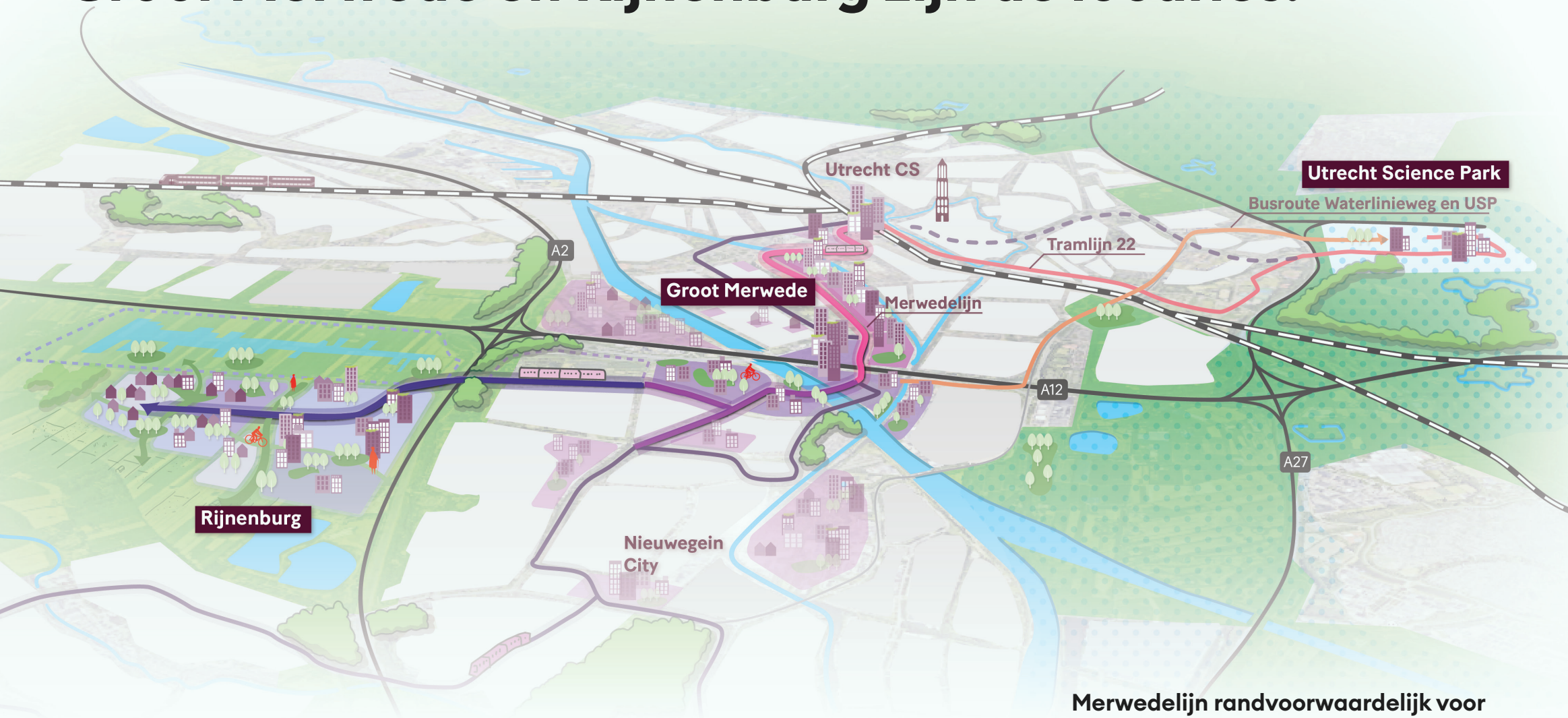


De **paarse gebieden** geven een hoog verdienvermogen per inwoner weer. Deze zijn afkomstig van de kaarten van Bureau Louter, 2024.

De kaart geeft een schematische weergave van het **hoofdwegennet** en het **hoofdrailnetwerk** en hoe deze samenkomen in de draaischijf bij Utrecht.

De omliggende **waardevolle landschappen** zijn onder meer het Groene Hart, de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Utrechtse Heuvelrug en de Veluwe.

Groot Merwede en Rijnenburg zijn de locaties!



Om aan de enorme verstedelijkingsopgave in de MRU te voldoen zullen tussen 2020 en 2040 165.000 woningen en 110.000 arbeidsplaatsen moeten worden toegevoegd. In de MRU zijn Groot Merwede en Rijnenburg de enige locaties waar grootschalige verstedelijking in de voorziene omvang plaats kan vinden. Andere plekken in de regio bieden (zelfs gezamenlijk) geen oplossing voor de benodigde aantallen en genereren meer mobiliteitsstromen. Met de ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg ligt het zwaartepunt van de verstedelijking aan de zuidwestkant van de MRU. Groot Merwede en Rijnenburg is de grootste verstedelijkingslocatie van Nederland.

Gezamenlijke inzet op ontwikkeling

Het tot ontwikkeling brengen van de grootste ontwikkellocatie van Nederland vraagt gezamenlijke inzet op tal van aspecten. Zo is een pakket aan multimodale maatregelen om de auto te faciliteren en om gebruik van fiets en ov te stimuleren nodig. Vanwege de functie van de MRU als draaischijf van Nederland zijn goed ontworpen maatregelen op het hoofdwegennet van groot belang. Daarnaast gaat het om maatregelen op het onderliggend wegennet, het fietsnetwerk en het openbaar vervoer. Zo dragen we bij aan de doorstroming op de ring Utrecht en zorgen we voor goede ontsluiting van de verstedelijkingslocaties. Om de verstedelijking mogelijk te maken werken we ook aan bedrijfsuitplaatsingen en maatregelen voor de kwaliteit van de leefomgeving voor bijvoorbeeld lucht en geluid. Ook dit vraagt gezamenlijke inzet van partners.

Merwedelijn randvoorwaardelijk voor grootschalige gebiedsontwikkeling

De drijvende kracht in het tot ontwikkeling brengen van de omvangrijke verstedelijking aan de zuidwestkant van de MRU is het realiseren van een goede ov-bereikbaarheid. Met de Merwedelijn worden Groot Merwede en Rijnenburg met één lijn voorzien van hoogfrequent, betrouwbaar en hoogwaardig openbaar vervoer. Deze wijken in nabijheid van bestaande stad en werklocaties zijn alleen mogelijk als er ook een goed alternatief is voor de auto. De Merwedelijn is hiervoor essentieel. Een combinatie van maatregelen leidt tot dagelijks 75.000 minder autoritten. Dit voorkomt een aanzienlijke (extra) belasting van de Ring Utrecht. Het regionale ov-systeem in de MRU – dat in vergelijking met de stedelijke regio's Amsterdam, Rotterdam en Den Haag minder is ontwikkeld – wordt zo versterkt. Een snelle verbinding vanuit Rijnenburg en Groot Merwede met het centrum van Utrecht en Nieuwegein en de rest van de regio is van belang voor de leefbaarheid van deze gebieden. De Merwedelijn draagt zo substantieel bij aan het nationale woningtekort en de voor Nederland cruciale economische ontwikkeling in de MRU

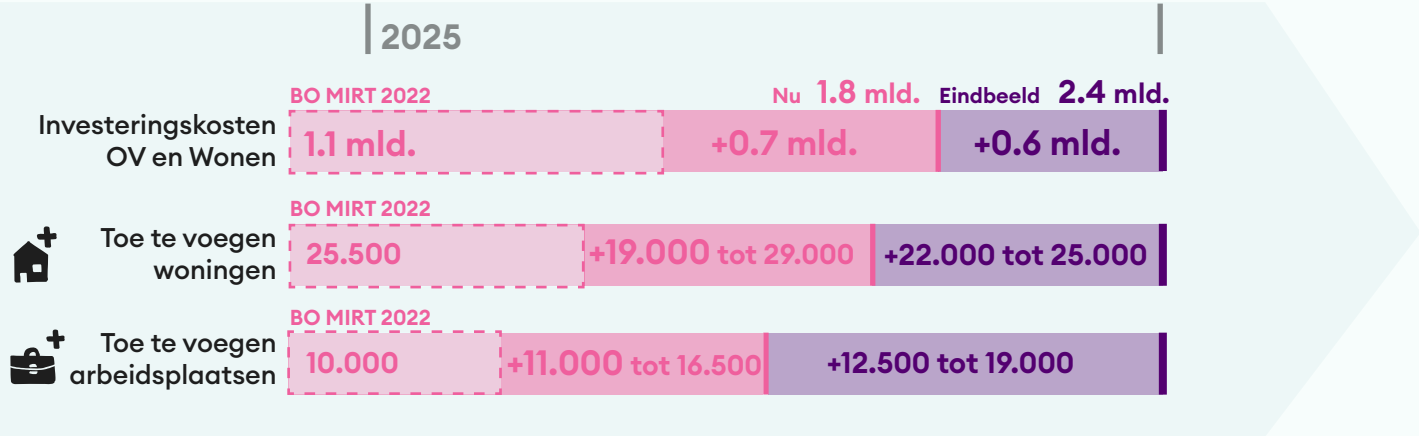
Toe te voegen	# woningen	# arbeidsplaatsen
Groot Merwede (BO MIRT 2022)	25.500	10.000
Groot Merwede (aanvullend op BO MIRT)	15.000 - 25.000 ⁸	7.000 - 12.500
Groot Merwede Totaal	40.500 - 50.000	17.000 - 22.500
Utrecht Science Park (aanvullend BO MIRT)	4.000	4.000
Rijnenburg	22.000 - 25.000	12.500 - 19.000
Totaal	67.500 - 79.500	33.500 - 45.500

⁸ Afhankelijk van de frequentie van de Merwedelijn en eventuele andere maatregelen zoals het snelweglandschap A12 en uitplaatsing van bedrijven kunnen er bovenop de 15.000 woningen mogelijk tot 10.000 woningen extra gebouwd worden.

Hoogwaardige en conflictvrije invulling Merwedelijn

Naar verwachting zullen na realisatie van Groot Merwede en Rijnenburg dagelijks 80.000 reizigers gebruik maken van de Merwedelijn. Dit is vergelijkbaar met de drukste metro- en tramlijnen in Nederland, zoals de Noord-Zuidlijn in Amsterdam en de Randstadrail tussen Den Haag en Rotterdam. Om deze grote groep reizigers snel, hoogfrequent en betrouwbaar te kunnen vervoeren zal de Merwedelijn een hoogwaardige invulling moeten krijgen. Dat vraagt om een tracé waarin de tram ‘conflictvrij’ en deels ondergronds kan rijden om de reistijd van en naar Utrecht Centraal zo kort mogelijk te houden. Een conflictvrij tracé garandeert tevens een betere doorstroming voor de auto, zowel op de op- en afritten van de ring als ook op het stedelijk wegennet. Een korte overstap op Utrecht Centraal is nodig om loopafstanden voor iedereen toegankelijk te houden en voorziet in extra overstapcapaciteit. Niet alleen zorgt de Merwedelijn voor een goede ontsluiting van de nieuwe verstedelijkingslocaties, ook het bestaand stedelijk gebied én overstappende treinreizigers profiteren van de snelle verbinding.

Route naar voortvarende realisatie



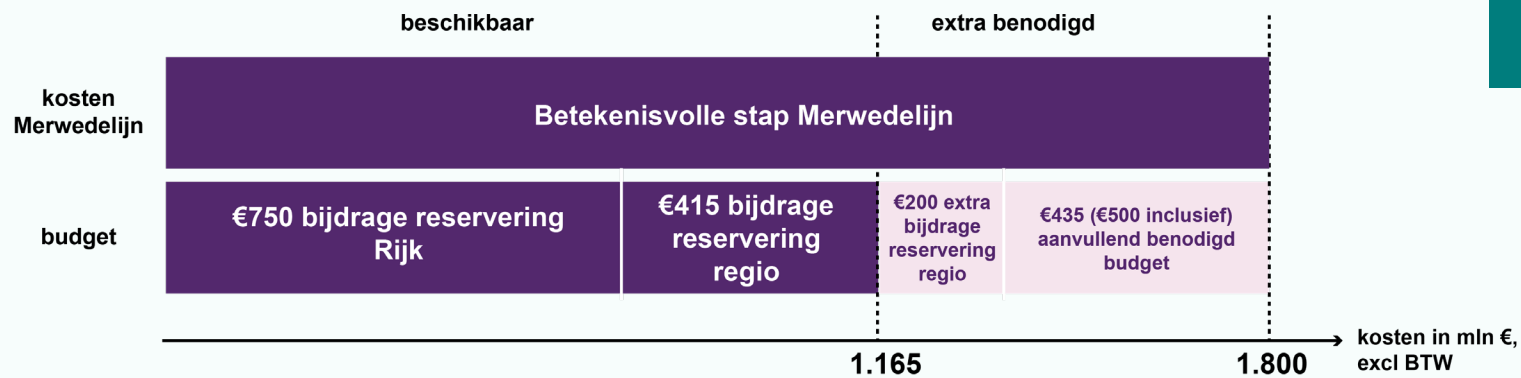
Stapsgewijs toewerken naar het eindbeeld vraagt langjarig commitment

De inzet is om de Merwedelijn voor €2.4 mld te realiseren. Daarmee wijkt de investering – gezien de complexiteit van bouwen in sterk verstedelijkt gebied – niet af van de aanleg van vergelijkbare ov-lijnen. Met deze investering wordt de grootste woningbouwlocatie van Nederland ontsloten en de bouw van 67.500 tot 79.500 woningen mogelijk gemaakt. Dit vraagt langjarig commitment van Rijk en regio. Gezien de omvang van de opgave – zowel ruimtelijk als financieel – werken we stapsgewijs toe naar het eindbeeld.

Betekenisvolle stap aanleg Merwedelijn

Om het enorme tekort aan woningen op te vangen, staat de regio te trappelen om voortvarend de aanleg van de Merwedelijn ter hand te nemen. Zo wil de regio nu – na de MIRT afspraken van 2022 een volgende betekenisvolle stap zetten in de realisatie van de Merwedelijn en een betere bereikbaarheid van het Utrechts Science Park. Deze stap maakt de doorontwikkeling van Groot Merwede en de bouw van 19.000 extra woningen mogelijk. Als onderdeel van deze stap zien we het sluiten van een ‘Akkoord van Rijnenburg’ met grondeigenaren, de provincie en de stad Utrecht, buurgemeenten, het waterschap en Rijksdepartementen over de ontwikkeling van Rijnenburg. Uitgangspunt voor de eerste stap is €1.8 mld. Hiervan is reeds €1.16 mld gereserveerd, €750 mln door het Rijk en €415 mln door de regio. De regio wil €200 mln extra vrijmaken om voortvarend aan de slag te gaan. Dit betekent dat aanvullend nog €435 mln (€500 mln inclusief btw) nodig is om de betekenisvolle stap mogelijk te maken. Met een volgende betekenisvolle stap van de Merwedelijn wordt op een later moment Rijnenburg ontsloten.

Kosten en budget betekenisvolle stap



Optimaliseren en innoveren!

1 Optimaliseren kosten en fasering

De totale kosten voor de Merwedelijn inclusief ontsluiting van Rijnenburg bedragen naar schatting €2.7 mld. De huidige uitwerking van de Merwedelijn bevat veel onzekerheden. Om die reden bevatten de huidige ramingen (omvangrijke) risico-opslagen. Komend jaar komen we tot een (voorkeurs)variant. Daarbij wordt goed gekeken naar mogelijkheden voor kostenoptimalisatie. Bovendien ontstaat bij de nadere uitwerking meer zicht op het exacte tracé met de bijbehorende vormgeving en inpassing. Hiermee kunnen risico’s worden gereduceerd en de stevige risico’s, die nu nog ingebouwd zijn in de ramingen, worden verkleind. Inzet is om de gehele Merwedelijn in totaal voor €2.4 mld te realiseren.

Er zijn verschillende varianten mogelijk bij de invulling van een eerste stap. Komend jaar vindt in de verdiepingsfase van de MIRT-verkenning afweging van mogelijke faseringen en nadere uitwerking van de gewenste fasering plaats. Het gaat dan onder meer over het tracédeel tussen Utrecht Centraal en de Galecopperzoom, een aftakking op de Galecopperzoom, betere ontsluiting van het Utrecht Science Park en een compacte knoop op Utrecht CS om een snelle overstap te kunnen garanderen. Essentieel is dat met de €1.8 mld een substantiële stap gezet wordt in de ontwikkeling van de Merwedelijn en dat de te kiezen fasering de bouw van in ieder geval 44.500 woningen en 21.000 arbeidsplaatsen mogelijk maakt. Om zo de kansen die er liggen om in hoog tempo woningen te realiseren op onder meer Galecopperzoom waar te maken.

2 Verkennen innovatieve publiek-private bekostiging

De aanleg en exploitatie van openbaar vervoer zijn van oudsher een overheidstaak. En private partijen staan dominant aan de lat voor de gebiedsontwikkeling langs ov-lijnen. De consequentie is enerzijds dat de waardesprong van gebieden rond ov-lijnen als gevolg van overheidsinvesteringen in beter openbaar vervoer bij de markt landen. En anderzijds dat de programmering en inrichting van het gebied niet primair wordt afgestemd op het ov-systeem. In het verlengde van de triple-helix traditie én haar innovatievermogen, leent de MRU zich bij uitstek voor andere, meer innovatieve vormen van bekostiging en financiering. In het bijzonder gaat het om mede-bekostiging door private partijen. Deze private bijdrage kan op een aantal manieren tot stand komen. Zo is het interessant om – analoog aan buitenlandse ervaringen – te verkennen of vormen van Transit Oriented Development (TOD) in de Nederlandse praktijk kunnen worden gebracht. Ofwel het beter in samenhang tot ontwikkeling brengen van een ov-lijn en de gebiedsontwikkeling langs die lijn. De Merwedelijn is – in combinatie met de voorziene gebiedsontwikkeling in Groot Merwede en Rijnenburg – een interessante casus om te onderzoeken hoe die koppeling beter kan worden gemaakt. En hoewel dit natuurlijk gemakkelijker gezegd is dan gedaan, is het wel de manier om de haalbaarheid van hoogwaardige nieuwe ov-lijnen te vergroten en de prikkels voor ov- en gebiedsontwikkeling meer in elkaars verlengde te leggen. Andere vormen zijn vaste afdrachten per m2 bvo toevoeging of projectgebonden afspraken naar voorbeeld van het Brainportfonds

Voetnoot bij budget: Omdat Rijksbijdragen inclusief btw zijn (en geïndexeerd worden) en bijdragen van de regio exclusief BTW zijn (en niet geïndexeerd worden), gaan we bij het aangeven van het investeringsbudget uit van het werkelijk beschikbare budget (d.w.z. het geïndexeerde budget, excl. btw). We sluiten hierbij aan bij het MIRT-overzicht 2025. Hier staat een geïndexeerde Rijksbijdrage van €905 mln. (€748 excl. BTW). De bijdrage van de regio is €415 mln. (dit bedrag is excl. btw en wordt niet geïndexeerd).

Voetnoot bij kosten: Dit zijn de kosten die nodig zijn voor een werkend tramsysteem en is conform het advies van de randstedelijke rekenkamer m.b.t. Uithoflijn (2018) om te werken met complete en realistische ramingen.