

Betreft: inbreng Metropoolregio Utrecht voor commissiedebat MIRT 2 juli 2025

Utrecht, 13 juni 2025

Geachte Tweede Kamerleden,

De Metropoolregio Utrecht (MRU)<sup>1</sup> is het hart van ons land, de draaischijf van nationale verkeersstromen en een geliefde plek om te wonen. De komende 15 jaar maakt de MRU ruim 130.000 nieuwe woningen mogelijk. Dit betekent een grote uitdaging om bereikbare woningen te bouwen en tegelijk de landelijke bereikbaarheid te waarborgen. Dit is een extra uitdaging door de vastgelopen vergunningverlening als gevolg van het uitblijven van een geborgde aanpak die leidt tot natuurherstel. De MRU wijst uw Kamer graag op het brede belang van maatregelen die de stikstofuitstoot terugbrengen.

Daarnaast constateren we dat het gat tussen beleidsambities en realiteit groeit. Bezuinigen op infrastructuur is schadelijk voor heel Nederland en moet stoppen. Vanwege de forse onderhoudsopgave kunnen we niet realiseren wat nodig is voor de bouw van 100.000 woningen per jaar. Wij roepen het kabinet en Tweede Kamer op hier oog voor te hebben door gezamenlijk te constateren dat de bereikbaarheid zowel in steden als in dorpen zwaar onder druk staat. Hieruit kan slechts de conclusie volgen dat er structureel meer geld nodig is voor (onderhoud van) infrastructuur en investeringen in het OV.

Tegen deze bredere achtergrond spelen in de MRU meerdere grote mobiliteitsdossiers die vanwege hun centrale ligging al snel landelijke relevantie hebben. Graag informeren we u voor het commissiedebat MIRT in het bijzonder over de volgende onderwerpen:

### **De Merwedelijn maakt de grootste bouwlocatie van Nederland mogelijk**

Het terugdringen van de woningnood is topprioriteit. De MRU heeft plannen klaarliggen voor de bouw van circa 75.000 woningen en circa 40.000 arbeidsplaatsen aan de zuidwestkant van de stad Utrecht, in Groot Merwede en de polder Rijnenburg. Deze bouwlocatie in Utrecht en Nieuwegein is de grootste én meest centrale bouwlocatie van Nederland; woningen die hier gebouwd worden liggen op acceptabele reisafstand van het gros van de banen in Nederland. De tot nu toe gereserveerde middelen zijn ontoereikend. Met een Rijksbijdrage van €500 miljoen, aangevuld met €200 miljoen van de regio, kunnen we een grote slag slaan in de ontwikkeling van deze cruciale locatie.

#### **Essentieel voor woningbouw**

Voor de bereikbaarheid van de meeste van deze woningen is de Merwedelijn noodzakelijk en daarom een randvoorwaarde. Er ligt namelijk geen treinspoor in dit gebied en bussen bieden lang niet voldoende capaciteit voor de verwachte 80.000 reizigers per dag. Dit aantal is vergelijkbaar met metrolijnen elders in het land.

#### **Grote impuls voor landelijk verdienvermogen**

De Merwedelijn is de drijvende kracht achter de ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg. Bouwen in het hart van Nederland betekent bouwen op een strategische plek langs de economische as Amsterdam-Utrecht-Eindhoven. Deze as vormt het zwaartepunt van het nationale verdienvermogen en de vele woningzoekenden die hier straks een thuis hebben gaan een forse economische bijdrage leveren.

#### **Ontlasten van A2, A12, A27 en vergroten capaciteit Utrecht CS**

De Merwedelijn ontlast de A2, A12 en A27 en vangt tot 75.000 dagelijkse autoritten af op de Ring Utrecht. Zo

---

<sup>1</sup> De Metropoolregio Utrecht wordt gedragen door de gemeenten (U10 en Regio Amersfoort) en de provincie Utrecht. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de aangrenzende regio's Foodvalley en Gooi en Vechtstreek.

dempt en voorkomt de Merwedelijn toekomstige files, wat voor het in beweging houden van de draaischijf van Nederland van cruciaal belang is. Daarnaast maakt het project Utrecht CS, het drukste station van Nederland, klaar voor de toekomst doordat de aanleg van de Merwedelijn gepaard gaat met een capaciteitsuitbreiding van het station.

## **Nu doorpakken op start aanpak Knooppunt Hoevelaken**

Knooppunt Hoevelaken is een cruciale schakel in de vitale infrastructuur van Nederland. Essentieel voor de economische vitaliteit van ons land, de verbinding tussen de verschillende landsdelen en de ontsluiting van 40.000 nieuwe woningen in de directe omgeving en minstens 100.000 nieuwe woningen in de schil eromheen. Daarnaast is het de ontsluiting voor vele bestaande én nieuwe defensielocaties in Midden-Nederland, waaronder de beoogde superkazerne voor 7000 militairen in Zeewolde.

Vanwege een tekort aan middelen, stikstofruimte en personeel werd de aanpak van het knooppunt, na jarenlange vertraging, door het vorige kabinet ook nog eens op de pauzestand gezet. Om deze impasse te doorbreken en na al die jaren toch van start te kunnen gaan is voorgesteld om het knooppunt gefaseerd aan te pakken, en zo stap voor stap toe te werken naar volledige realisatie.

## **Kamerbrede steun voor snelle start aanpak Knooppunt Hoevelaken**

Mede dankzij niet aflatende steun vanuit de Kamer is het kabinet de afgelopen maanden stevig aangespoord om de eerste fase van de aanpak van het knooppunt op te starten. Rijk en regio hebben tijdens het BO Leefomgeving besloten om voor deze eerste fase te starten met een gedeeltelijke verbreding van de A1 in combinatie met het voorkeursalternatief knooppunt A1/A30 Barneveld. Een positieve ontwikkeling, die echter alleen een succes kan worden als het kabinet zorgt voor voldoende financiën, stikstofruimte en een projectteam opstart voor de uitvoering.

En daar liggen ook onze zorgen. We zien dat het kabinet op deze punten broodnodige keuzes uitstelt, ondanks eerdere aansporingen vanuit de Tweede Kamer. We verzoeken u het kabinet nogmaals aan te spreken op zijn verantwoordelijkheid om Nederland met duidelijke keuzes op het terrein van financiën en stikstof van het slot te halen, zodat knooppunt Hoevelaken, door de Kamer gemarkeerd als wegproject nummer één, zo spoedig mogelijk van start kan.

## **Regiopoorten**

Rond een groot aantal stations in de MRU liggen (deels) verouderde bedrijventerreinen en andersoortige locaties die kansen bieden voor verstedelijking. Naast deze kansen voor verstedelijking liggen er ook mogelijkheden om in te zetten op duurzame mobiliteitsvormen, waarmee het omliggende wegennet kan worden ontlast. Vanwege hun toegang tot omliggende stedelijke centra merken we deze gebieden aan als regiopoorten.

De MRU telt tien van deze regiopoorten. Hier kunnen minimaal 25.000 woningen worden bijgebouwd. Deze binnenstedelijke ontwikkelingen vragen om andere investeringen in onder meer de omliggende infrastructuur, zoals het aanpassen van rotondes en het voorzien in een veilige fietsinfrastructuur. Dit leidt bij alle poorten tot stevige kosten die niet kunnen worden gedekt uit de opbrengsten of reguliere investeringen. Het financieren van deze onrendabele toppen kan de regio echter niet alleen. Daarom roepen wij het Rijk op om samen met ons te kijken naar de onrendabele toppen en samen de ontwikkeling van de regiopoorten mogelijk te maken. Op die manier kunnen we op handige locaties veel betaalbare woningen bouwen en een gebiedsontwikkeling in gang zetten die nauwelijks extra belasting van het hoofdwegennet met zich meebrengt.

## **Ring Utrecht**

Een goede doorstroming op de Ring Utrecht is van nationaal belang, nu en in de toekomst. Zeker vanwege de grote ruimtelijke opgaven in het midden van Nederland. Op 30 april publiceerde de Raad van State haar uitspraak inzake het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht, waaronder de verbreding van de A27 bij Amelisweerd valt. Momenteel bestuderen wij nog wat de te verwachten effecten van de uitspraak zijn voor de ruimtelijke opgaven van de regio, waaronder de bouw van Groot Merwede en Rijnenburg.

Wij willen met de minister van IenW in gesprek over het vervolgproces rond het Tracébesluit, in het bijzonder over een samenhangende aanpak van infrastructuur, leefomgeving en natuur. We roepen het Rijk en u als Tweede Kamer op om met ons op zoek te gaan naar duurzame oplossingen voor goed bereikbare woningen in een gezonde leefomgeving. En hiervoor ook de benodigde investeringen te doen.

Voor het project A27 Houten-Hooipolder is recent bekendgemaakt dat extra budget is vrijgemaakt voor de urgente onderdelen van het project. Echter voor een aantal andere onderdelen, waaronder de Houtensebrug, is de realisatie doorgeschoven, waarbij nog geen zicht is op de termijn van doorschuiven. Dat is zorgelijk, mede in relatie tot de Ring Utrecht en de woningbouwopgave.

### **Investeer in de fiets – investeer in gezonde groei**

Juist Utrecht, dat internationaal op de kaart staat als 'Heart of Health', is de fietsregio van Nederland. Steeds meer Nederlanders pakken de fiets voor woon-werkverkeer, mede door de opkomst van de e-bike. Dit draagt bij aan een bereikbare, duurzame en gezonde samenleving én ontlast de druk op auto- en ov-infrastructuur. Toch blijft de Rijksbijdrage aan fietsbeleid achter bij de potentie: slechts €6 miljoen structureel per jaar.

Meer structurele investeringen zijn nodig – in veilige, snelle fietsroutes en het wegnemen van barrières. Zo biedt de doorfietsroute tussen Utrecht (de Dom) en Amsterdam (de Dam) een directe oplossing voor filedruk op de A2 én een impuls voor de economie.

Voor bedrijventerrein Lage Weide, met 19.000 werknemers en 900 bedrijven, is een nieuwe fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal cruciaal. De helft van de werknemers woont op fietsafstand, maar gebruikt nu vaak de auto vanwege onveilige of ontbrekende fietsroutes. Betere fietsinfrastructuur maakt 11.500 extra arbeidsplaatsen mogelijk – duurzaam en zonder extra druk op de A2.

Een goed bereikbare regio Utrecht is in het belang van heel Nederland. Daarin zijn we sterk afhankelijk van het Rijk. Wij rekenen erop dat u, vanuit de Tweede Kamer, op cruciale momenten uw steun geeft.

Met vriendelijke groet,

André van Schie  
*Gedeputeerde mobiliteit provincie Utrecht*

Rob Metz  
*Burgemeester gemeente Soest en voorzitter Bestuurlijk Overleg Verkeer en Vervoer van Regio Amersfoort*

Ellie Eggengoor  
*Wethouder mobiliteit gemeente Nieuwegein en voorzitter Bestuurstafel Duurzame bereikbaarheid van de gemeentelijke samenwerking U10*

Tyas Bijlholt  
*Wethouder mobiliteit gemeente Amersfoort*

Senna Maatoug  
*Wethouder mobiliteit gemeente Utrecht*

Sharon Dijksma  
*Voorzitter Economic Board Utrecht*