Bundel - Commissie Leefomgeving van 8 oktober 2026

1 Opening

2 Vaststellen van de agenda van 8 oktober 2026

3 Vaststellen van de behandelvoorraad
- Concept behandelvoorraad commissie Leefomgeving 8 oktober 2026
- Langetermijnagenda commissie Leefomgeving 8 oktober 2026
- Agenda commissie Leefomgeving

3.1 Raadsvoorstel Wijziging nota Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels
- Dossier 5420 voorblad
- Raadsvoorstel Wijziging nota Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels
- Nota Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels (september 2026)
- Concept Besluit tot wijziging van Beleidsregels tijdelijk verblijf (Short Stay) gemeente Utrecht
- Bijlage Wat is short stay

3.2 Raadsvoorstel Vaststelling Omgevingsvisie Lage Weide
- Dossier 5187 voorblad
- Raadsvoorstel Vaststellen Omgevingsvisie Lage Weide 2040
- Omgevingsvisie Lage Weide
- Reactienota Omgevingsvisie Lage Weide

3.3 Raadsvoorstel Vaststellen IPvE/FO Fietsverbinding Boorstraat, Kredietaanvraag Fietsverbinding Boorstraat
- Dossier 5195 voorblad
- Raadsvoorstel Vaststellen IPvEFO Fietsverbinding Boorstraat, Kredietaanvraag Fietsverbinding Boorstraat
- IPvE FO Fietsverbinding Fietsverbinding Boorstraat
- Samenwerkingsverslag Fietsverbinding Boorstraat
- UOB_Documentenoverzicht Fietsverbinding Boorstraat

3.4 Raadsvoorstel Wijzigen Delegatiebesluit voor omgevingsplanwijziging langzaamverkeersverbinding (tunnel) Boorstraat
- Dossier 5408 voorblad
- Raadsvoorstel delegatiebesluit omgevingsplanwijziging tunnel Boorstraat
- Besluit tot wijziging van Delegatiebesluit Omgevingswet gemeente Utrecht
- Bijlage Geografische afbakening

3.5 De raadsbrieven monitor mobiliteitsplan 2026 - cijfers over 2025 en Betaalbaar OV voor minima en toegankelijke OV-haltes.

Dossier 5503 voorblad
Raadsbrief monitor mobiliteitsplan 2026 - cijfers over 2025
Monitor Mobiliteitsplan 2026 - cijfers van 2025 - college
Raadsbrief Betaalbaar OV voor minima en toegankelijke OV-haltes
Bijlage Scenario's OV voor U-pashouders

3.6 Raadsvoorstel Voorkeursbeslissing Merwedelijn

Raadsvoorstel Voorkeursbeslissing Merwedelijn
Raadsbrief Voorkeursbeslissing Merwedelijn en start voorhangprocedure Bestuursovereenkomst Planning- en studiefase Merwedelijn
Bestuursovereenkomst planning- en studiefase Merwedelijn, concept september 2026
Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen
Verkenningenrapport en PlanMER MIRT-verkenning OV en Wonen
Samenvatting MIRT-verkenning OV en Wonen
Participatierapportage MIRT-verkenning OV en Wonen
Plan van aanpak op hoofdlijnen Planning- en studiefase Merwedelijn
Nota van Antwoord MIRT-verkenning OV en Wonen

3.7 RIB Raadsvoorstel Voorkeursbeslissing Merwedelijn

3.8 Zienswijze Begrotingswijziging Stichtse Groenlanden

Aanbiedingsbrief Raden en Staten - Begrotingswijziging 2026
GET AB Bestuursvoorstel - Begrotingswijziging 2026

3.9 Bewonersagendering Verkeersveiligheid ’t Zand

Inwonersagendering 'Verkeersveiligheid 't Zand'
Ontvankelijkheidstoets inwonersagendering Verkeersveiligheid t Zand

3.10 De invoering van 30 op 50 km/u wegen

Dossier 5514 voorblad
Raadsbrief Wijziging Uitvoeringsprogramma 30 km en wijziging in haltenetwerk fietsroute om de Noord
Uitvoeringsprogramma 30 km Impuls (januari 2026)
Wijzigingen Uitvoeringsprogramma 30 km Impuls
Aangepaste ontwerp Fietsroute om de Noord
Link naar Regio AD.nl

3.11 Grote overschrijding kosten Maliebaan naar 13 miljoen

Dossier 5515 voorblad

Raadsbrief kostenopbouw herinrichting Maliebaan
Link naar Kosten herinrichting Utrechtse Maliebaan van 2 naar 13 miljoen euro - De Nuk

3.12 Raadsvoorstel Zienswijze Kadernota ODO 2028 (nog te ontvangen)

4 Toezeggingen/moties
Toezeggingenlijst commissie Leefomgeving 8 oktober 2026
Motielijst commissie Leefomgeving 8 oktober 2026

5 Ingekomen stukken
Openbare lijst LIS 8 oktober 2026

6 Verkeersveiligheid in de stad
Dossier 5463 voorblad
Raadsbrief monitor mobiliteitsplan 2026 - cijfers over 2025
Monitor Mobiliteitsplan 2026 - cijfers van 2025 - college
Beschrijving Petitie '(Verkeers)veiligheid op de Meester Tripkade'
Bijlage 1 Petitie '(Verkeers)veiligheid Meester Tripkade'

7 Tuinwijkroute in breder perspectief
Dossier 5462 voorblad
Raadsbrief Vaststelling Voorlopig Ontwerp Herinrichting Tuinwijkroute
Voorlopig Ontwerp Herinrichting Tuinwijkroute - ontwerptoelichting
Samenwerkingsverslag VO Herinrichting Tuinwijkroute
Presentatie Tuinwijkroute
Presentatie gemeente utrecht
Fietsersbond Presentatie RIB Tuinwijkroute
Informatie over RIB
Inbreng Fietsersbond RIB Tuinwijkroute def
Bijlage petitie 'Tuinwijkroute - Meer veiligheid door meer groen' (16 april 2026) (1)
Bijlage 2 petitie 'Tuinwijkroute - Meer veiligheid door meer groen' (16 april 2026) (1)

8 Raadsmemo Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug
Dossier 5379 voorblad
Raadsmemo Toezegging variant De Pagter Meernbrug
PU-GU Meernbrug gebruik HOV-baan
DTV-Goudappel Memo variant De Pagter
M112 overweeg openstellen busbaan tussen Meernbrug en Regenboogbrug

Concept-behandelvoorraad commissie Leefomgeving 8 oktober 2026

	Titel	Soort	Ontvangen	Beleidsterrein	Beschrijving	In commissie	Behandelduur
3.1	Raadsvoorstel Wijziging nota Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels	Raadsvoorstel	22-9-2026	Economische zaken (Schilderman)	Het College stelt voor om, n.a.v. 3 aangenomen moties, de nota '*Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels'* gewijzigd vast te stellen. Met deze beleidswijziging wordt de ontwikkelruimte voor short stay-eenheden beperkt	Behandeling in de commissie op 14 januari 2027	75 minuten
3.2	Raadsvoorstel Omgevingsvisie Lage Weide 2040	Raadsvoorstel	29-9-2026	Economische Zaken (Schilderman) / Ruimtelijke Ontwikkeling (Voortman)	Het College stelt voor de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 vast te stellen. Deze Omgevingsvisie beschrijft de ambities en koers voor de doorontwikkeling van Lage Weide, met als belangrijkste speerpunten om de volgende ambities te realiseren: een scherper economisch profiel, een verbonden Lage Weide en een aantrekkelijk en groen Lage Weide.	Behandeling in de commissie op 3 december 2026	120 minuten
3.3	Raadsvoorstel Vaststellen IPvE/FO Fietsverbinding Boorstraat, Kredietaanvraag Fietsverbinding Boorstraat	Raadsvoorstel	29-9-2026	Mobiliteit (Sienot)	Het College stelt voor het Integraal programma van eisen en het functioneel ontwerp (IPvE/FO) Fietsverbinding Boorstraat vast te stellen en voor de aanleg van de fietsverbinding Boorstraat een krediet van 43,955 miljoen euro beschikbaar te stellen.	Behandeling in de commissie op 21 januari 2027	90 minuten

Concept-behandelvoorraad commissie Leefomgeving 8 oktober 2026

	Titel	Soort	Ontvangen	Beleidsterrein	Beschrijving	In commissie	Behandelduur
3.4	Raadsvoorstel Wijziging Delegatiebesluit Omgevingswet voor beperkte strook grond voor Boorstraattunnel met langzaamverkeersverbinding	Raadsvoorstel	29-9-2026	Mobiliteit (Sienot)	Het College stelt voor aan het College de bevoegdheid te delegeren om het omgevingsplan zo te wijzigen dat de Boorstraattunnel met een langzaamverkeersverbinding ook in dat deel van het plangebied mogelijk wordt gemaakt als voldaan wordt aan de eisen voor een goede ecologische inpassing	Behandeling in de commissie op 21 januari 2027	Gelijktijdige behandeling met RV Vaststellen IPvE/FO Fietsverbinding Boorstraat
3.5	De raadsbrieven monitor mobiliteitsplan 2026 - cijfers over 2025 en Betaalbaar OV voor minima en toegankelijke OV-haltes.	Agendering	24-9-2026	Mobiliteit (Sienot)	De fracties van BIJ1, Partij voor de Dieren, GroenLinks/PvdA en CDA gaan graag in gesprek over de raadsbrieven Monitor mobiliteitsplan 2026 - cijfers over 2025 en Betaalbaar OV voor minima en toegankelijke OV-haltes. De fracties van BIJ1, Partij voor de Dieren en GroenLinks/PvdA willen het daarbij hebben over de betaalbaarheid en toegankelijkheid van het OV.	Behandeling in de commissie op 14 januari 2027	60 minuten
3.6	Raadsvoorstel Voorkeursbeslissing Merwedelijn	Raadsvoorstel	1 oktober 2026	Mobiliteit (Sienot) Ruimtelijke Ontwikkeling (Voortman)	Het College stelt voor in te stemmen met de voorliggende voorkeursbeslissing voor de Merwerdelijn, € 97,4 miljoen beschikbaar te stellen voor de periode 2027 tot en met 2031 ten behoeve van de planning- en studiefase van de Merwedelijn en tenslotte de Regeling Risicovolle Projecten van toepassing te verklaren.	Behandeling in de commissie op 26 november 2026	180 minuten

Concept-behandelvoorraad commissie Leefomgeving 8 oktober 2026

	Titel	Soort	Ontvangen	Beleidsterrein	Beschrijving	In commissie	Behandelduur
3.7	Raadsvoorstel Voorkeursbeslissing Merwedelijn	Rib agendering VVD Stadsbelang Utrecht CDA EenUtrecht ChristenUnie JA21	1 oktober 2026	Mobiliteit (Sienot) Ruimtelijke Ontwikkeling (Voortman)	De Raad informeert zich graag over het Raadsvoorstel Voorkeursbeslissing Merwedelijn en gaat daarover onder andere graag in gesprek met de Jaarbeurs, NS, ProRail, eigenaren Rijnenburg, omwonenden Merwede, Stage Entertainment/Beatrixtheater, Bedrijven bij het Jaarbeursterrein (defensie / Rabobank), Woonboulevard.	Extra RIB-avond d.d. 5 november 2026	90 minuten
3.8	Zienswijze Begrotingswijziging Stichtse Groenlanden	Raadsvoorstel	Nog niet ontvangen		N.t.b.	Behandeling in de commissie op 26 november 2026	15 minuten
3.9	Verkeersveiligheid ’t Zand	Inwonersagendering	1 oktober 2026	Mobiliteit	Namens de Bewonersgroep Verkeersveilig ’t Zand verzoeken wij u ons onderwerp te agenderen voor behandeling in de gemeenteraad via de procedure voor inwonersagendering. Aanleiding waren een aantal ongevallen met letsel en de daaropvolgende brede maatschappelijke steun voor verbetering van de verkeersveiligheid op ’t Zand, in het bijzonder bij de kruising met de	Behandeling in de commissie op 3 december 2026	90 minuten

Concept-behandelvoorraad commissie Leefomgeving 8 oktober 2026

	Titel	Soort	Ontvangen	Beleidsterrein	Beschrijving	In commissie	Behandelduur
					Hermelijnvlinderdijk en de Crouweldijk in Leidsche Rijn. Onze petitie eerder dit jaar heeft geleid tot 1.668 ondertekeningen van bewoners en andere betrokkenen. De handtekeningen zijn begin juni aangeboden aan wethouder Maatoug. Daarmee laten inwoners zien dat de zorgen over de verkeersveiligheid breed worden gedeeld. De petitie heeft een aantal malen de media gehaald, onderstaand (onder 'bijlagen') treft u links naar de artikelen in het VAR en het AD, en naar de petitie van maart jl. aan. U treft bijgevoegd tevens een persbericht aan dat door ons is opgesteld voor de zomer. Ook na het aanbieden van de petitie zijn er weer ongevallen geweest op de betreffende kruising; in de laatste week van juni moest, wederom, een ambulance uitrukken. In de zomer bleek dat voor een 'inwonersagendering' meer persoonlijke informatie van de ondersteuners nodig is. Het betrokken platform 'De Goede Zaak' heeft een uitvraag gedaan en binnen enkele dagen meer dan 100 herbevestigingen inclusief persoonlijke gegevens ontvangen en gedeeld met de gemeente Utrecht.		

Concept-behandelvoorraad commissie Leefomgeving 8 oktober 2026

	Titel	Soort	Ontvangen	Beleidsterrein	Beschrijving	In commissie	Behandelduur
					Bewoners ervaren dagelijks dat de huidige inrichting van de weg niet meer aansluit bij het intensieve gebruik door automobilisten, fietsers en voetgangers. Met name tijdens de ochtend- en middagspits steken zeer grote aantallen schoolgaande kinderen de weg over. In de avond en nacht wordt er met zeer hoge snelheid gereden over ’t Zand. De combinatie van de hoge rijsnelheden, de onoverzichtelijke situatie en de intensiteit van het verkeer leidt volgens bewoners tot een onaanvaardbaar veiligheidsrisico. Wij verzoeken de gemeenteraad daarom om: • de verkeersveiligheid op het traject ’t Zand, met nadruk op de kruising Hermelijnvlinderdijk/Crouweldijk, te bespreken; • het college opdracht te geven om vóór het einde van 2026 een verkeersveiligheidsonderzoek voor het traject 't Zand uit te voeren, inclusief varianten voor een maximumsnelheid van 30 km/uur en infrastructurele maatregelen, en de raad hierover een voorstel voor besluitvorming voor te leggen; • daarbij nadrukkelijk te kijken naar snelheidsverlaging van de gehele weg (vanaf kruising		

	Titel	Soort	Ontvangen	Beleidsterrein	Beschrijving	In commissie	Behandelduur
					Verlengde Utrechtweg aan de noordzijde tot kruising Tweede Westerparklaan aan de zuidzijde), een veilige inrichting van de betreffende oversteek, snelheidsremmende maatregelen en andere oplossingen die passen bij de huidige functie van deze weg. Wij lichten onze ervaringen en voorstellen desgewenst graag mondeling toe tijdens de commissiebehandeling.		
3.10	De invoering van 30 op 50 km/u wegen	Agendering VVD UtrechtNu! JA21 CDA	1 oktober 2026	Mobiliteit	Recent is een behoorlijk aantal wegen van 50 naar 30km/u gegaan. Niet overal strookt demaximumsnelheid met de inrichtring voor de weg. Dit zorgt bij weggebruikers voor verwarring. Deagenderende partijen gaan graag in debat over de ontstane situatie op verschillende wegen. GroenLinks/PvdA gaat graag in debat hoe de transitie naar 30 km/u op de wegen in de versnelde aanpak kan worden verbeterd.	Behandeling in de commissie op 21 januari 2027	60 minuten

Concept-behandelvoorraad commissie Leefomgeving 8 oktober 2026

	Titel	Soort	Ontvangen	Beleidsterrein	Beschrijving	In commissie	Behandelduur
3.11	Grote overschrijding kosten Maliebaan naar 13 miljoen	Agendering VVD UtrechtNu! JA21 EenUtrecht CDA GroenLinks/ PvdA	1 oktober 2026	Mobiliteit	De kosten van de herinrichting van de Maliebaan zijn gegroeid naar 13 miljoen euro in tienjaar tijd - dit is een grote overschrijding van het begrote budget. De agenderende fracties gaan graag in debat over de financiële stand van zaken van het project, de grip op investeringen en de informatievoorziening richting de raad.	Behandeling in de commissie op 14 januari 2027	60 minuten
3.12	RV Zienswijze Kadernota ODO 2028	Zienswijze procedure	Nog te ontvangen	Milieu	Zoals te doen gebruikelijk nodigt de ODU u uit om een zienswijze in te dienen over de kadernota. Het College bereidt een Raadsvoorstel voor.	3 december 2026	15 minuten

Onderwerp	Beleidsveld	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raadsbesluit	Datum aangeboden	Beoogd kwartaal commissie procedureel	Beoogd kwartaal commissie inhoudelijk	Beoogd kwartaal raadsbehandeling	Aangeboden/Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting fatale termijn
Zienswijze Kadernota 2028 ODU	Milieu en Emissieloos Vervoer	2026 Q4	09-01-2026		2026 Q4	2026 Q4	2026 Q4			Fatale termijn is gebaseerd op jaarcyclus planning van de ODU.
Zienswijze Begrotingswijziging 2026 en 2027 ODU	Klimaat en Milieu	2026 Q4	11-12-2025		2026 Q4	2026 Q4	2026 Q4			Fatale termijn is gebaseerd op jaarcyclus planning van de ODU.
Zienswijze Begroting 2027 en 2028 + Meerjarenr	Milieu en Emissieloos Vervoer	2027 Q2	18-06-2027		2027 Q2	2027 Q2	2027 Q2			Fatale termijn is gebaseerd op de jaarcyclus

aming ODU										planning van de ODU.
Zienswijze Begroting 2027 en 2028 + Meerjarenraming ODU	Milieu en Emissieloos Vervoer	2026 Q2	19-06-2026		2026 Q2	2026 Q2	2026 Q2			Planning is gebaseerd op jaarcyclus planning van de ODU.
Wijziging APV i.v.m. verbod op fossiele reclame	Openbare ruimte	2026 Q1				2026 Q2	2026 Q2			
Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht	Mobiliteit	2026 Q4			2026 Q4	2026 Q4				

Raadsvoorstel Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer	Milieu en Emissieloos Vervoer	2026 Q4			2026 Q4	2027 Q1	2027 Q1			
Raadsbrief Voorjaarsnota Koningsdag (structurele inrichting)	Evenementen	2027 Q1								
Raadsbrief Update Evenementen 2027	Evenementen	2027 Q1								
Raadsbrief terugblik Koningsdag 2026	Evenementen	2026 Q4		28-09-2026				Aangeboden		
Nota van Uitgangsp	Energie en Klimaat	2027 Q2								

unten Wind Lage Weide										
Meerjaren strategie ROM Utrecht Region	Economische Zaken	2026 Q2			2026 Q2	2026 Q2				
Klimaatvisie	Energie en Klimaat								De ontwerp-visie is in maart 2026 ter inzage gelegd. De planning voor het aanbieden van de visie aan de raad is aan het nieuwe college.	
Horecabrief	Economische Zaken	2026 Q2								

Besluit tot aanleg fietsverbinding Boorstraat	Mobiliteit	2026 Q4			2026 Q4	2026 Q4	2026 Q4			
Begrotingswijziging 2026 SGL	Groen	2026 Q4								
(deel)Omgevingsvisie Lage Weide	Economische Zaken	2026 Q3			2026 Q3	2026 Q4	2026 Q4		Was Q1 2026, wordt Q3 2026.	

(Concept)AGENDA COMMISSIE LEEFOMGEVING

Versie 1 oktober 2026

Commissievergadering 8 oktober 2026 (ochtend)

Beschikbaar 210 minuten van 9 tot 12:30 uur

1.	Procedureel	10 minuten
2.	Verkeersveiligheid in de stad (Mobiliteit – Sienot)	120 minuten
3.	Tuinwijkroute in breder perspectief (Mobiliteit – Sienot)	60 minuten
4.	Vervolg Raadsmemo Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug (Mobilitiet – Sienot)	20 minuten
	TOTAAL	**210 minuten**

TS 15 oktober 2026 (9-10 uur): Luchtkwaliteit, zero-emissie en milieuzone

Tussen 9 en 10 uur – uitnodiging Teamssessie ontvangen

Commissievergadering 15 oktober 2026 (middag)

Beschikbaar 210 minuten van 13:30 – 17:00 uur

1.	SV 2026 nr. 76 Regeren is vooruit kijken – Drinkwatertekort 2030 (Openbare Ruimte – Schilderman)	90 minuten
2.	Europese natuurherstelverordening (Groen – Schilderman)	30 minuten
	TOTAAL	**120 minuten**

Commissievergadering 28 oktober 2026: Programmabegroting 2027 (ochtend en middag)

Tussen 9 en 17 uur – uitloop mogelijk in de avond - in combinatie met commissie Ruimte

Werkbezoek 5 november 2026 (ochtend en middag) Tractieweg en afval

Tussen 9 en 17 uur (inclusief lunch) – uitnodiging nog te ontvangen

EXTRA RIB 5 november 2026 (avond) RV Voorkeursbeslissing Merwedelijn

Vanaf 19:30 tot 21 uur

Commissievergadering 26 november 2026 (ochtend)

Beschikbaar 210 minuten van 9 tot 12:30 uur

1.	Procedureel	10 minuten
2.	RV Voorkeursbeslissing Merwedelijn (Mobiliteit – Sienot & Ruimtelijke ontwikkeling – Voortman)	200 minuten
	TOTAAL	**210 minuten**

Werkbezoek 3 december 2026 (ochtend) Mobiliteitssafari

Tussen 9 en 12:30 uur – uitnodiging nog te ontvangen

Commissievergadering 3 december 2026 (middag)

Beschikbaar 210 minuten van 13:30 – 17:00 uur

1.	Inwonersagendering Verkeersveiligheid ’t Zand (Mobiliteit – Sienot)	75 minuten
2.	RV Zienswijze Kadernota ODU 2028 (Milieu – Kleinrensink)	15 minuten
3.	RV Omgevingsvisie Lage Weide (Economie – Schilderman)	120 minuten
	TOTAAL	**210 minuten**

Werkbezoek i.h.k.v. Overdracht Merwedekanaal 10 december 2026 (ochtend)

Tussen 9 en 12:30 uur – uitnodiging nog te ontvangen

Commissievergadering 14 januari 2027 (ochtend)

Beschikbaar 210 minuten van 9 tot 12:30 uur

1.	Procedureel	10 minuten
2.	RV Wijziging beleid nota Short stay en hotels (Economie – Schilderman)	75 minuten
3.	Monitor Mobiliteitsplan en Betaalbaar OV (Mobiliteit – Sienot)	60 minuten
4.	Overschrijding kosten Maliebaan (Mobiliteit – Sienot)	60 minuten
	TOTAAL	**205 minuten**

Commissievergadering 21 januari 2027 (middag)

Beschikbaar 210 minuten van 13:30 – 17:00 uur

1.	RV Vaststellen IPvE/FO Fietsverbinding Boorstraat en Kredietaanvraag & het RV Delegatiebesluit Boorstraat	90 minuten
2.	Invoering 30 km/u	60 minuten
3.	N.t.b.	N.t.b.
	TOTAAL	**N.t.b.**

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer	5420
Vergaderdatum	8 oktober 2026
Agendapunt	3.1
Titel	Raadsvoorstel Wijziging nota Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**8 oktober 2026**

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Wijziging nota Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels

Beleidsveld	Economie
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	M. Kragten / I. Koningstein
Kenmerk	34227516
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De toevoegingen op pagina 5, 11 en 15 in de nota “Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels” vast te stellen, met als belangrijkste aanpassing het terugbrengen van de totale ontwikkelruimte naar 0 short stay-eenheden, waarbij uitsluitend de reeds lopende initiatieven mogen worden afgerond en eventueel vrijvallende ontwikkelruimte niet opnieuw ter beschikking wordt gesteld.

2. De gewijzigde nota “Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels (september 2026)” op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter vervanging van het huidige ‘Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels (maart 2020)’ als onderdeel van het thematisch beleid van de omgevingsvisie en de internetpagina hierbij.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Bij het agenderen van de Raadsbrief Beleidsregels Hotels en Tijdelijk verblijf (short stay) heeft de raad door middel van drie moties gevraagd om het beleid Tijdelijk verblijf en bijstelling hotels en de beleidsregels Tijdelijk verblijf (hierna aangeduid als short stay) aan te passen. De wens is om short stay niet verder uit te breiden, short stay in projecten die zich in een beginfase bevinden niet te ontwikkelen en om short stay te reguleren in plaats van te faciliteren.

Met de beleidswijziging wordt de ontwikkelruimte voor short stay-eenheden beperkt. Bestaande en lopende initiatieven mogen worden voortgezet. Door vast te leggen dat vrijvallende ontwikkelruimte niet opnieuw wordt uitgegeven, wordt het totaal aantal te ontwikkelen eenheden lager indien een project uit de ontwikkelvoorraad geen doorgang vindt.

Dit voorstel gaat in op de aanpassingen die hiervoor nodig zijn in het beleid (bevoegdheid raad). De aanpassing van het Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels wordt ook vertaald in een wijziging van de Beleidsregels tijdelijk verblijf (short stay) die het college in concept heeft vastgesteld.

Context

Aanleiding

De raad werd op 26 november 2025 met een brief geïnformeerd over het vaststellen van de nieuwe beleidsregel hotels en de geactualiseerde beleidsregel tijdelijk verblijf (short stay). Hiermee is richting gegeven aan de ontwikkeling van het aanbod van hotels en short stay in Utrecht voor de komende jaren, waarmee zorgvuldig wordt gestuurd op deze ontwikkeling. Voor tijdelijk verblijf werd in de beleidsregel uitgegaan van het maximum van in totaal 1080 short stay-eenheden dat in 2019 door de gemeenteraad was vastgelegd in het hotel- en short stay beleid. Bij de raadsbespreking van deze brief op 26 februari jl. zijn drie moties aangenomen. Hieronder wordt per motie aangegeven wat de strekking is en welke aanpassing van het beleid nodig is. Bij dit raadsvoorstel is verder een concept-beleidsregel gevoegd waarin de gewenste aanpassingen zijn opgenomen.

Hieronder wordt per motie toegelicht wat de strekking is en welke beleidsaanpassing nodig is.

- Motie 127; Geen uitbreiding short stay
  In het huidige beleid zijn 1080 eenheden voor short stay opgenomen, 300 voor internationale kenniswerkers en 780 voor internationale studenten. Alle eenheden zijn momenteel in ontwikkeling of opgenomen in concrete plannen. Door motie 128 uit te voeren, namelijk door de nieuwe ontwikkelruimte op 0 te zetten, wordt deze motie automatisch uitgevoerd. Short stay kan dan niet worden uitgebreid. Hiervoor is geen aparte aanpassing van het beleid nodig.

- Motie 128; Beperken van short stay plekken
  In de bijlage van de geldende beleidsregel staat een tabel met een overzicht van de gereserveerde ontwikkelruimte per project. Deze short stay-ontwikkelingen bevinden zich in verschillende stadia van ontwikkeling. Er zijn projecten die zijn gerealiseerd, die zijn opgenomen in een concept anterieure overeenkomst en/of in een (concept) omgevingsplan. In de motie wordt opgeroepen om in gesprek te gaan met ontwikkelaars of eigenaren van projecten die zich in een beginfase bevinden, die aanspraak gemaakt hebben op de ontwikkelruimte. Met als insteek om bij die projecten geen short stay te ontwikkelen.

  Vanaf het begin van een ontwikkeling wordt kritisch gekeken of op de beoogde locatie voor short stay een andere invulling mogelijk is. Wonen is op deze locaties nooit mogelijk. Short stay mag alleen worden ontwikkeld op plekken waar regulier wonen niet mogelijk is. Hierbij wordt gekeken naar ruimtelijke aspecten zoals impact op de leefomgeving, lichtinval, geluid en parkeermogelijkheden. Elke aanvraag voor short stay wordt getoetst aan voorwaarden, zo wordt de schaarse woonvoorraad beschermd. Bij de projecten uit de ontwikkelruimte zijn andere mogelijkheden beperkt of afwezig. Dit maakt een gesprek over het niet ontwikkelen van short stay bij deze projecten ingewikkeld.

  De betrokkenheid van de gemeente in de afgelopen jaren heeft ontwikkelende partijen vertrouwen gegeven in de mogelijkheid om short stay te kunnen ontwikkelen. Deze ontwikkelruimte wordt niet

teruggenomen tenzij, conform het bepaalde in de geldende beleidsregel, het initiatief onvoldoende vorderingen maakt of het initiatief door het college als onwenselijk wordt betiteld.

Door het opgebouwde vertrouwen zijn juridische risico's op schadeclaims ontstaan wanneer de ontwikkelruimte wordt teruggenomen. . Schadeclaims kunnen bestaan uit:

Gederfde winst: De gederfde winst van het uitbaten van short stay ontstaat doordat de activiteit niet kan worden gestart of voortgezet zoals gepland. Jurisprudentie geeft een divers beeld over welke periode schade voor gederfde winst kan worden geclaimd, maar de omvang hiervan kan aanzienlijk zijn. Gederfde winst kan verder oplopen wanneer het hele project niet meer haalbaar is door het niet kunnen realiseren van short stay. Daarbij kan het bijvoorbeeld gaan om winstderving in verband met andere delen van het project die geen doorgang kunnen vinden.
Gemaakte kosten (dispositieschade): Schade die ontstaat doordat de initiatiefnemer investeringen of verplichtingen is aangegaan op basis van het vertrouwen dat het project zou doorgaan. Het betreft daadwerkelijk gemaakte kosten, zoals kosten voor onderzoeken, tekenwerk, het kopen van grond, het aangaan van financiële verplichtingen etc.
Waardevermindering van het pand/perceel: Wanneer de initiatiefnemer door het besluit minder gebruiksmogelijkheden heeft dan voorheen, kan dat leiden tot waardedaling van het pand/perceel. Het verschil in waarde kan in dat geval worden geclaimd.

Voor de meeste projecten geldt dat de ontwikkeling zo ver is gevorderd, dat de ontwikkelruimte niet kan worden teruggenomen zonder grote risico's op schadeclaims. Met één ontwikkelaar zijn we nog in gesprek over het ontwikkelen van een alternatieve invulling in plaats van short stay. Mogelijkheden worden onderzocht en besproken. Dit traject vraagt tijd.
Ontwikkelruimte valt vrij wanneer bij een ontwikkeling in de tabel uit de toelichting van de beleidsregel wordt afgezien van het ontwikkelen van short stay. Om short stay te beperken wordt vrijgevallen ontwikkelruimte niet opnieuw vrijgegeven, wat tot nu toe nog wel het geval is. De nieuwe ontwikkelruimte wordt daarom vastgesteld op 0. Dit wordt toegevoegd aan het beleid.

- Motie 129; Reguleren in plaats van faciliteren
  In de toelichting bij de beleidsregel staat dat het college tijdelijk verblijf wil faciliteren en tegelijkertijd bestaande woonbuurten wil beschermen tegen negatieve effecten van short stay, zoals vergrote druk op de leefbaarheid en afname van sociale cohesie. De motie draagt op om helder te zijn richting stad en ontwikkelaars en daarom in de beleidsregel 'faciliteren' te wijzigen in 'reguleren'. Het beleid en de werkwijze veranderen niet hierdoor.

Juridische context
Op grond van artikel 108 jo. artikel 147 van de Gemeentewet is het vaststellen van het beleid een raadsbevoegdheid.

Een gemeente is bij haar besluitvorming gehouden om zich aan het beleid te houden, danwel hier gemotiveerd van af te wijken. De gemeenteraad heeft aangegeven de koers te willen wijzigen en wil niet meer short stay eenheden en wil daarnaast onderzoeken of ontwikkelruimte kan worden teruggenomen. Daarom is er aanleiding het beleid expliciet te wijzigen, om zo een basis te vormen voor toekomstige besluitvorming.
Tegen de wijziging van het beleid is geen beroep of bezwaar mogelijk. Men kan tegen een eventuele weigering van een omgevingsvergunning op grond van het gewijzigde beleid bezwaar maken.

Bij short stay wordt nu nog gebruik gemaakt van een ontwikkelplafond (300 eenheden voor internationale kenniswerkers en 780 voor (internationale) studenten). Deze worden toegekend via een reservering voorafgaand aan de planologische procedure. Doordat het aantal te ontwikkelen eenheden beperkt is, is er sprake van schaarse rechten. In de beleidsregel short stay is hiervoor een verdelingssystematiek uitgewerkt die voldoet aan de jurisprudentie over schaarse rechten. Door de maximale ontwikkelruimte aan te passen naar 0 eenheden voor nieuwe initiatieven is er nog wel sprake van een schaarsrecht maar geen noodzaak meer voor een verdelingssystematiek. Deze wordt uit de beleidsregel geschrapt.

Beslistermijn
De raad heeft opgedragen het beleid uiterlijk in het derde kwartaal te willen ontvangen.
Zodra het nieuwe beleid in werking is getreden, valt bestaande ontwikkelruimte niet meer vrij wanneer een project geen doorgang vindt. Daarom is het doel het nieuwe beleid zo spoedig mogelijk en uiterlijk december 2026 in werking te laten treden. Zodra het beleid is vastgesteld worden nieuwe verzoeken hieraan getoetst.

Beoogd effect
Met vaststellen van het aangepaste beleid wordt de ontwikkelruimte voor short stay beperkt in lijn met de wens van de gemeenteraad. Daarmee wordt beoogd de stad te beschermen tegen mogelijke negatieve effecten van short stay, zoals druk op de leefbaarheid en het afnemen van sociale cohesie.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- 19 december 2019 Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels
- 1 april 2020 Beleidsregels tijdelijk verblijf (Short Stay) gemeente Utrecht
- 23 januari 2024 Raadsbrief Update Airbnb monitor short-stay en hotelbeleid
- 8 januari 2025 Raadsbrief Evaluatie short stay en actualisatie hotelbeleid
- 27 februari 2025 SV 2025 nr. 31 Grip op tijdelijke huurcontracten!
- 27 maart 2025 Woningcrisis? Dan geen woningen ombouwen tot hotelkamers (M172)
- 27 maart 2025 Verduidelijk regelgeving voor tijdelijk verblijf (M173)
- 27 mei 2025 SV 2025 nr.94 Hoe gaat het met de Utrechtse studentenhuisvesting?
- 19 november 2025 Raadsbrief Beleidsregels Hotels en Tijdelijk verblijf (short stay)
- 19 november 2025 Beleidsregels tijdelijk verblijf (Short Stay) gemeente Utrecht
- 26 februari 2026 M127 Geen uitbreiding short stay
- 26 februari 2026 M128 Beperken van short stay plekken
- 26 februari 2026 M129 Reguleren in plaats van faciliteren

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De toevoegingen op pagina 5, 11 en 15 in de nota "Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels" vast te stellen, met als belangrijkste aanpassing het terugbrengen van de totale ontwikkelruimte naar 0 short stay-eenheden, waarbij uitsluitend de reeds lopende initiatieven mogen worden afgerond en eventueel vrijvallende ontwikkelruimte niet opnieuw ter beschikking wordt gesteld.
Argumenten	
1.1	Het beperkt toestaan en het reguleren van short stay is in lijn met de essentie van het Beleid Tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels. .
	Deze lijn is bekrachtigd met moties 127 en 128. Short stay is een onwenselijke vorm van verblijf doordat er beperkte mogelijkheden zijn om de huurprijzen te reguleren, huurders geen huurbescherming hebben en door de gesignaleerde handhavingsproblemen zoals aangegeven in de evaluatie van het beleid. Met de aanpassingen wordt bijgedragen aan het beschermen van de stad tegen negatieve effecten van short stay, zoals druk op de leefbaarheid en afname van sociale cohesie.
1.2	De voorgestelde aanpassing creëert één structurele beleidslijn voor toekomstig handelen en het risico op claims voor de gemeente wordt voorkomen.
	Door de ontwikkelruimte voor short stay niet uit te breiden én vrijvallende ruimte niet opnieuw ter beschikking te stellen, is het duidelijk dat er geen short stay initiatieven meer bij komen. Lopende projecten die zijn opgenomen in de ontwikkelvoorraad mogen worden afgerond, waardoor betrokken partijen niet worden benadeeld en het risico op claims voor de gemeente wordt voorkomen.

Kanttekeningen/Risico's	
1.1	Onderzoek toont aan dat er behoefte is aan meer short stay eenheden
	Uit onderzoek van Decisio blijkt dat er behoefte bestaat aan short stay-voorzieningen, meer dan de 1080 eenheden die nu in het beleid zijn opgenomen. Door de ontwikkelruimte te beperken bestaat het risico dat internationale studenten en internationale kenniswerkers uitwijken naar plekken zoals hotels, particuliere vakantieverhuur, vakantieparken of andere tijdelijke verblijfsvormen. Daarnaast bestaat het risico dat deze doelgroepen of eventueel hun werkgevers gebruik gaan maken van de reguliere woningmarkt en hierdoor andere woningzoekenden verdringen.
1.2	De toekomst van short stay is onzeker door de aangekondigde wetswijziging 'Passende huurcontracten'.
	De rijksoverheid heeft een internetconsultatie gehouden over het wetsvoorstel 'passende huurcontracten'. Daarin wordt voorgesteld de verblijfsduur van korte-duur-verhuur (short stay) te begrenzen tot 30 dagen, waarna een huurcontract voor onbepaalde tijd met huurbescherming moet worden aangeboden. Op dit moment is onduidelijk welke aspecten uit het voorstel worden ingevoerd, welke uitzonderingen worden gemaakt en wanneer deze wet te verwachten is.
Beslispunt	
2	De gewijzigde nota "Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels (september 2026)" op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van het huidige 'Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels (maart 2020)' als onderdeel van het thematisch beleid van de omgevingsvisie en de internetpagina hierbij.

Financiën
Dit voorstel heeft geen financiële consequenties. De (personele) inzet voor het wijzigen van de beleidsregels is gedekt binnen de doelstelling Werknemers en - gelegenheid van het begrotingsprogramma Werk, toekomstbestendige economie en bestaanszekerheid.

Vervolg
Als de raad instemt met dit voorstel wordt naast het aangepaste beleid, ook de aangepaste beleidsregel definitief vastgesteld en gepubliceerd.

Samen stad maken
'Gemeente aan zet' van toepassing, er is niet samengewerkt met Utrechters voor dit voorstel.

Communicatie
De website van de gemeente wordt aangepast in lijn met de wijzigingen van het beleid en de beleidsregel.

(Niet)Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Nota "Beleid tijdelijk verblijf -short stay- en bijstelling hotels (versie september 2026)"

Bijlagen informatief
- Concept Besluit tot wijziging van Beleidsregels tijdelijk verblijf (Short Stay) gemeente Utrecht
- Wat is short stay



Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels

Maart 2020 met aanvullingen september 2026

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/

Inhoud

1. Inleiding: meer vraag naar tijdelijk verblijf en bewegingen in de hotelmarkt 4
1.1 Meer vraag naar tijdelijk verblijf 4
1.2 Bewegingen in de hotelmarkt 5
2. Vraag, aanbod en prognose 6
2.1 Strategie begrensd faciliteren 7
2.2 Beleid short stay andere steden 8
2.3 Ontwikkelingen hotelmarkt: groei toeristische sector zet door 8
2.4 Reguliere hotels: inhaalslag hotelkamers, marktruimte ingevuld 9
2.5 Verklaring realisatie hotels in korte tijd 9
3. Beleid 10
3.1 Beleid tijdelijk verblijf (short stay) 10
3.2 Aanpassing Hotelbeleid: tijdelijke pas op de plaats 12
4 Juridisch kader & handhaving 14
4.1 Juridisch kader 14
4.2 Handhaving 20
5 Communicatie 22
6 Monitoring, evaluatie, samenwerking en kennisdeling 23

1. Inleiding: meer vraag naar tijdelijk verblijf en bewegingen in de hotelmarkt

1.1 Meer vraag naar tijdelijk verblijf

Een toenemende mobiliteit van werknemers en studenten wereldwijd heeft in de afgelopen jaren gezorgd voor een stijgende vraag naar alternatieve typen accommodaties in steden. Ook in Utrecht is deze trend sinds een jaar of vijf duidelijk waarneembaar. Diverse organisaties en overheden constateren dat bedrijven steeds vaker werknemers aantrekken die voor een kortere periode (korter dan een jaar) naar Nederland komen. Deze groep heeft vaak op korte termijn huisvesting nodig, heeft niet altijd kennis van de Nederlandse woningmarkt en wil in veel gevallen niet langer alleen aangewezen zijn op hotelaccommodaties. Daarnaast neemt het aantal internationale studenten dat voor een bepaalde periode in Nederland studeert eveneens sterk toe. Deze doelgroep is ook op zoek naar huisvesting voor een kortere periode. Deels vindt de toenemende vraag naar kort verblijf plaats in reguliere studentenhuisvesting, maar deels ook in short stay-accommodaties. We zien dat het aantal short stay accommodaties in Utrecht de laatste jaren is gegroeid. Recent onderzoek (DECISIO, 2019) toont aan dat er in Utrecht minimaal 280 short stay-appartementen zijn, die op dit moment veelal in reguliere woningen gesitueerd zijn. Daarnaast zijn voor studenten en internationale wetenschappers, via SSH Short Stay ca. 800 short stay-accommodaties beschikbaar.

Dit tijdelijk verblijf heeft in de afgelopen jaren een waardige rol gekregen binnen de gastvrijheidssector. Voldoende aanbod van passende tijdelijke woonruimte voor buitenlandse werknemers zorgt ervoor dat Utrecht aantrekkelijk is en kan blijven als vestigingslocatie voor bedrijven en voor internationale werknemers en internationale studenten. De ontwikkeling past goed binnen het lopende stimuleringsbeleid voor internationalisering van bedrijven, zoals de Economic Board Utrecht in allerlei projecten met partners uitvoert. De huisvesting van tijdelijke werknemers of studenten in de gemeente mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid. Daarnaast dient het aanbod van tijdelijk verblijf niet ten koste te gaan van de beschikbaarheid van voldoende permanente woonruimte voor verschillende doelgroepen in de stad. Dat geldt ook voor internationale studenten die hier een meerjarige studie volgen. Zij willen juist graag gehuisvest worden in reguliere studentenwoningen en niet in tijdelijke short stay accommodaties. Gezien het grote tekort aan studentenwoningen in onze stad, is het van belang dat we oog hebben voor het verschil in huisvestingsbehoefte binnen de doelgroep internationale studenten. Om bij de verdere groei van onze gemeente al deze belangen op een goede manier te kunnen afwegen hebben wij dit beleid voor tijdelijk verblijf opgesteld.

Onder tijdelijk verblijf of short stay verstaan wij: het bedrijfsmatig (met het oogmerk om winst te behalen) verstrekken van logies met een minimumperiode van twee weken tot 6 maanden met uitloop tot maximaal 12 maanden. In ieder geval is tijdelijk verblijf niet bedoeld voor toeristisch verblijf.
De doelgroep voor tijdelijk verblijf bestaat voornamelijk uit internationale kenniswerkers en internationale studenten of andere personen die om zakelijke redenen voor enkele weken of maanden in onze stad willen verblijven. Incidenteel is tijdelijk verblijf ook toegestaan t.b.v. langer verblijf dan zes maanden maar in ieder geval niet langer dan 12 maanden. Langer verblijf dan zes maanden is bijvoorbeeld aan de orde wanneer internationale studenten meerdere semesters blijven of opvang nodig hebben voor het eerste studiejaar in Nederland of wanneer internationale werknemers langer dan 6 maanden hier verblijven, mits dit verblijf wel tijdelijk van aard blijft en niet langer is dan 12 maanden.

Uitgangspunten voor nieuw beleid voor tijdelijk verblijf

Bij het opstellen van het beleid voor tijdelijk verblijf hanteren we de volgende uitgangspunten om tot een goede afweging van de betrokken belangen te komen:

- Waar dit mogelijk is, faciliteren we de groeiende behoefte aan tijdelijk verblijf van internationale werknemers, internationale studenten, tijdelijk personeel;
- Tijdelijk verblijf gaat niet ten koste van de woningvoorraad;
- Het toevoegen van woningen heeft in principe prioriteit boven het toevoegen van tijdelijk verblijf accommodaties.
- Bij tijdelijk verblijf mag er geen sprake zijn van een woonsituatie; de intentie en aard van het verblijf dient tijdelijk te zijn.
- Overlast (geluid, gedrag, vuilnis) door tijdelijk verblijf wordt zoveel mogelijk voorkomen;
- Aantasting van de leefbaarheid van de buurt (door te veel bezoekers, te veel tijdelijke bewoners te trekken) wordt zoveel mogelijk voorkomen;
- We creëren een eerlijk economisch speelveld met betrekking tot belasting betalen en het naleven van regelgeving (Bouwbesluit etc.), om oneerlijke concurrentie met de reguliere hotelbranche te voorkomen;
- Er mag geen onveilige, ongezonde of onhygiënische verhuur plaatsvinden;
- Het genot van het eigendom wordt niet onnodig ingeperkt (vrijheid verhuur).

1.2 Bewegingen in de hotelmarkt

Naast de ontwikkelingen in het tijdelijk verblijf is ook de reguliere hotelmarkt in beweging: in Utrecht worden naar verwachting 1.500-1.800 nieuwe hotelkamers gerealiseerd in 2019, 2020 en 2021. Voor Utrecht betekent dit een inhaalslag in kwantiteit en kwaliteit van hotelconcepten en wordt hiermee ruimschoots voorzien in de marktruimte. Tegelijkertijd betekent dit in korte tijd een relatief grote toevoeging aan de hotelmarkt met te verwachten verruimende en verschuivingseffecten. Daarom is het nodig om tijdelijk een pas op de plaats te maken en eerst het effect van deze toevoeging voor de komende jaren af te wachten voordat er weer nieuwe hotels toegevoegd worden.
Dat betekent dat we nieuwe hotels in bestemmingsplanwijzigingen tot 1 januari 2023 in principe niet toestaan in afwachting van uitvoering van de bestaande voorraad. Voor aanvullende bijzondere concepthotels met maximaal 50 kamers of bijzondere doelgroephotels kunnen we onder voorwaarden een uitzondering maken. Ook dienen uitbreidingen van bestaande hotels met een kwaliteitsdoel beperkt mogelijk te blijven.

Beleid vanaf 2026

We gebruiken een nieuwe definitie van short stay: het bedrijfsmatig verstrekken van logies met een periode van minimaal twee weken tot maximaal 6 maanden aan dezelfde persoon.

Vanaf 2026 is er geen nieuwe ontwikkelruimte voor short stay. Alleen projecten zoals opgenomen in bijlage 2 van de Beleidsregel tijdelijk verblijf (short stay) gemeente Utrecht kunnen worden afgerond. Ontwikkelruimte die vrijvalt komt niet opnieuw beschikbaar. De ontwikkelruimte is 0.

2. Vraag, aanbod en prognose

Ontwikkelingen in de markt voor tijdelijk verblijf (short stay)
Volgens recent onderzoek van DECISIO (zie bijlage 1) groeide het aantal internationale werknemers in de gemeente Utrecht sterk van 13.600 in 2013 naar meer dan 20.000 werknemers in 2017 (+ 47%) en het aantal internationale studenten van 2.600 naar 3.700 (+42%). Inmiddels bestaat de Utrechtse bevolking voor 5,9% uit internationale werknemers.

	2013	2014	2015	2016	2017
Totaal bevolking Utrecht	321.916	328.164	334.176	338.967	343.038
Internationale werknemers woonachtig in Utrecht	13.608	16.831	17.006	18.129	20.328
Aandeel internationale werknemers wonend in Utrecht	4,2%	5,1%	5,1%	5,3%	5,9%

Bron: DECISIO, 2019

DECISIO schat in dat 40% van deze groepen interesse heeft in short stay-eenheden: gemeubileerde appartementen al dan niet aangevuld met allerlei diensten zoals schoonmaak, receptie, horeca etc. Ondanks de behoefte aan short stay-accommodaties onder internationale werknemers en studenten geeft de huidige Hotelnota 2020 momenteel nauwelijks ruimte voor tijdelijk verblijf. Utrecht werkt binnen de Economic Board Utrecht (EBU) samen met de regio om het internationale vestigingsklimaat te verbeteren onder de naam Utrecht Region. Het aantrekken van internationale bedrijven naar onze regio met focus op groen, gezond en slim staat hierin centraal. Het bieden van voldoende en aantrekkelijke verblijfsaccommodaties voor internationale werknemers en studenten vormt een belangrijke randvoorwaarde voor deze internationaliseringsambitie.

Het aanbod aan tijdelijk verblijfaccommodaties in Utrecht is met name in de laatste jaren tot stand gekomen (DECISIO). Op dit moment hebben wij een bedrijfsmatig aanbod in beeld van minimaal 280 eenheden die structureel voor short stay wordt ingezet. Daarnaast zijn voor studenten en internationale wetenschappers, werkzaam bij één van de hoger onderwijsinstellingen in Utrecht, via SSH Short Stay ca. 800 short stay-accommodaties beschikbaar.

Wanneer we kijken naar de vraag-en aanbodanalyses en prognoses met betrekking tot de verschillende doelgroepen die in potentie gebruik maken van tijdelijk verblijf-accommodaties, constateren we dat er marktruimte is voor toevoeging van extra eenheden bovenop de huidige 280 short stay-accommodaties. De prognoses tonen aan dat er in 2030 potentie is voor in totaal 580 short stay-accommodaties voor internationale werknemers. Dit betekent dat er in een middenscenario ruimte is voor het toevoegen van 300 nieuwe eenheden. Het onderzoek brengt in beeld dat de internationale werknemers voor allerlei projectperioden naar Utrecht komen: van enkele weken tot maximaal 12 maanden.

In 2018 was er sprake van een tekort aan huisvesting voor internationale studenten van ongeveer 1.400 eenheden. In 2018 konden 1.400 internationale studenten geen woonruimte vinden via de reguliere weg. Het gaat hier om nieuwe instromers die meestal geen inschrijving hebben bij de SSH - laat staan wachttijd- en ook niet of moeilijk kunnen hospiteren van tevoren. Er is met name een grote vraag van uitwisselingsstudenten die hier maar één of twee semesters zijn en diplomastudenten (masters) die een éénjarige opleiding doen.

Maar ook studenten die hier 2, 3 of meer jaar in Utrecht studeren zijn aangewezen op tijdelijke huisvesting voor het eerste jaar, omdat de markt voor hen nauwelijks toegankelijk is: wachttijd, hospiteren/bezichtigen, geen netwerk, etc. zijn wezenlijke belemmeringen. Tijdelijk is dus minimaal een heel semester, maar vaak een volledig academisch jaar.
De Universiteit en ook de Hogeschool Utrecht proberen de nieuwe instroom jaarlijks op weg te helpen door voor hen voor het eerste jaar of eerste semester huisvesting te regelen, maar zij komen hiervoor dus nog veel kamers tekort.

Mede gezien het actieve internationaliseringsbeleid van verschillende onderwijs-en overheidsinstellingen in de regio, verwachten wij dat het aantal internationale studenten groeit. Hierdoor neemt de vraag naar woonruimte en naar short stay-accommodaties voor studenten ook toe. Uit het rapport blijkt dat bij een scenario waarbij het aanbod min of meer meegroeit met de vraag, in 2025 een minimaal tekort is van 1.600 eenheden. Bij een scenario waarbij het aanbod in zijn geheel niet groeit, loopt dit tekort in 2025 op tot 2.300 eenheden. Binnen dat tekort is het aandeel exchange studenten dat voor kortere tijd in Nederland verblijft ongeveer 40%. Met name deze groep matcht goed met de short stay-huisvesting. Internationale bachelor studenten, die meerdere jaren hier wonen, zullen vaker voor reguliere studentenhuisvesting kiezen met 'gewone' huurcontracten. Vaak regelt de Universiteit voor deze groep nog wel huisvesting voor alleen het eerste studiejaar. Vanuit de markt van internationale studenten zien we ook de opkomst van concepten zoals The Student Hotel die tot maximaal een jaar als tijdelijk verblijf beschikbaar stellen. In totaal zal in een gemiddeld scenario rekening gehouden moeten worden met een benodigde groei van het aantal short stay-accommodaties voor internationale studenten van 780 eenheden.

2.1 Strategie begrensd faciliteren

In het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking, die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat overheden een zorgvuldige afweging moeten maken bij ruimtelijke besluiten. We willen voor de nichemarkt van tijdelijk verblijf overprogrammering en leegstand voorkomen. Zodoende willen we een strategie van begrensd faciliteren volgen. Via (nieuwe) bestemmingsplannen willen we de komende 2 jaar sturen op de ontwikkelvolumes van maximaal 300 nieuwe eenheden voor internationale werknemers en maximaal 780 nieuwe eenheden voor internationale studenten.

2.2 Beleid short stay andere steden

In Nederland kennen enkele grotere en middelgrote steden specifiek beleid voor short stay. Onderstaand schema geeft een beknopte vergelijking van de status van het beleid en de gehanteerde definitie voor short stay qua toegestane verblijfsduur.

Stad	Beleid en definitie
Eindhoven	Beleid voor short stay in voorbereiding en vaststelling in 2019 verwacht Definitie: tijdelijk verblijf als specifieke logiesbestemming voor maximaal 12 maanden (geen minimumduur)
Maastricht	Sinds 2015 beleidsregel Definitie: tijdelijk verblijf minimaal 4 weken tot maximaal 12 maanden
Den Haag	Geen specifiek beleid voor short stay Verkenning voor nieuw beleid loopt
Rotterdam	Definitie: tijdelijk verblijf minimaal 4 weken tot 9 maanden met uitloop tot maximaal 12 maanden
Amsterdam	Short stay-beleid in 2014 stopgezet Verkenning voor nieuw herijkt beleid voor extended stay loopt: definitie niet bekend.

Eindhoven en Maastricht laten zich qua stad (qua volumes en type zakelijke bezoekers) het beste vergelijken met Utrecht en deze steden kiezen voor een maximale verblijfsduur van 12 maanden (waarbij voor Eindhoven geldt dat beleid zich in voorbereidende fase bevindt).

2.3 Ontwikkelingen hotelmarkt: groei toeristische sector zet door

Naast het reguleren van de logiesfunctie tijdelijk verblijf (short stay) binnen de logiesbestemming, zien we voor de reguliere hotelmarkt diverse ontwikkelingen. De toerismesector en dus ook de hotelmarkt in Nederland is in beweging, met een sterke dynamiek aan zowel de vraag- als aanbodzijde van de markt. We verwachten de komende jaren voor Utrecht een aanhoudende groei in overnachtingen, die we in goede banen willen leiden. Bureau Stedelijke Planning heeft een update gemaakt van de hotelontwikkelingen en trends (zie rapportage in bijlage 2) en ziet de volgende kenmerken en ontwikkelingen als relevant voor de Utrechtse hotelmarkt:

- In Utrecht blijft de vraag achter bij andere Nederlandse steden. Uitgedrukt in overnachtingen per inwoner kwam Utrecht in 2017 uit op 2,1, wat in vergelijking met Rotterdam, Den Haag en Maastricht relatief laag is.
- Ook in een internationale vergelijking scoort Utrecht met 2,1 overnachtingen per inwoner relatief laag. In historische steden als Gent, Malmö en Bologna ligt dit kengetal op 4 á 5.
- De toeristische ontwikkeling van Nederland als bestemming zit sterk in de lift. Het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC) voorspelt dat de groei de komende jaren aanhoudt. Zelfs in een conservatief scenario zal het aantal buitenlandse gasten blijven groeien met een gemiddeld jaarlijks groeipercentage van 7% en op landelijk niveau stijgen van 17,6 miljoen in 2017 naar 28,8 miljoen in 2030. Ook de binnenlandse markt blijft groeien (al zij het in een matiger tempo) van 24,3 miljoen gasten in 2017 naar 30,9 miljoen in 2030. De gunstige prognoses zullen naar verwachting ook neerslaan in Utrecht als bestemming. Momenteel heeft Utrecht jaarlijks 719.000 hotelovernachtingen (bron CBS), waarvan volgens de vereniging van Utrechtse hoteliers HOST ca 70% een zakelijk motief (business) en 30% een vertiermotief (leisure) heeft.

- Het aantal toeristen met bestemming Amsterdam is zodanig groot, dat zowel op stads- als metropoolniveau meer stappen genomen worden om de groei van het toerisme verder te spreiden. Hoewel een kwantitatieve inschatting moeilijk te maken is, zullen deze ontwikkelingen een positief effect hebben op de vraag naar hotelkamers in Utrecht als overloopgebied, met name voor leisure.
- De toeristische groei jaagt ook vernieuwing in de sector aan. Nieuwe gesegmenteerde concepten komen op die een specifieke doelgroep bedienen. Ze kunnen een welkome toevoeging op de verbreding van het aanbod zijn en genereren vaak ook gedeeltelijk hun eigen vraag.

2.4 Reguliere hotels: inhaalslag hotelkamers, marktruimte ingevuld

In Utrecht worden de komende drie jaar naar verwachting 1.500-1.800 nieuwe hotelkamers gerealiseerd. Enerzijds is dit een kwantitatieve en kwalitatieve inhaalslag na jaren van stilstand, anderzijds betekent het een substantiële vergroting bovenop het huidige aanbod van ongeveer 2.000 hotelkamers.
In de Hotelnota 2020 is de ambitie uitgesproken 1.000 extra kamers tot 2020 te willen faciliteren. Tussen 2010 en 2018 zijn in totaal ongeveer 600 hotelkamers gerealiseerd. De doelstelling gaan we in 2019 behalen, omdat we dit jaar bijna 800 nieuwe kamers verwachten. Eerder gaf een update van Bureau Horwath (juni 2017) aan dat er tot 2024 marktruimte is voor de toevoeging van 840 nieuwe hotelkamers, gedeeltelijk dus bovenop de eerder uitgesproken ambitie tot en met 2020. Het recente rapport van Bureau Stedelijke Planning geeft op basis van de meest recente cijfers aan dat tot in de komende jaren tijdelijk de marktruimte wordt overschreden, die vervolgens waarschijnlijk vanaf 2022 weer wordt ingelopen door de gunstige groeiprognose van de vraag. Bestaande hotels zullen hierdoor in 2019, 2020 en 2021 druk ervaren op hun bezettingsgraad en het prijsniveau, zoals ook Bureau Stedelijke Planning aangeeft. Tegelijkertijd is ook een marktverruimend effect te verwachten omdat met name de nieuwe ketenhotels hun eigen actieve sales zullen voeren en de vraag zullen aanjagen. Het is voor nu moeilijk in te schatten hoe de verschuivende en verruimende effecten zich tot elkaar zullen verhouden.

2.5 Verklaring realisatie hotels in korte tijd

Het feit dat nieuwe hotels kort op elkaar worden gerealiseerd kent diverse oorzaken. Allereerst zijn er diverse grootschalige plannen die al in 2000 bekend waren, zoals nieuwbouw van een hotel bij de Jaarbeurs (Amrath) en in het centrum van Leidsche Rijn (Marriott Aloft), die pas na 20 jaar daadwerkelijk gerealiseerd worden. De Hotelnota kent voorkeurslocaties, zoals Leidsche Rijn, Stationsgebied en Rotsoord. Dit zijn gebieden waar sprake is van multifunctionele ontwikkeling waar vertraging geldt van oplevering van hotels op deze locaties. Verder is het eigen aan vastgoedontwikkeling dat er dynamiek zit in planontwikkeling en het faseren afhankelijk is van veel factoren. Bestemmingsplannen zijn leidend en op verschillende locaties biedt het bestemmingsplan ontwikkelruimte voor nieuwe hotels, bijvoorbeeld in de binnenstad, Leidsche Rijn en het Utrecht Science Park. In de Hotelnota hebben we gekozen voor een planning die gangbaar is in diverse Nederlandse steden, namelijk het bijhouden van een dynamische planningsvoorraad en het inschatten van de waarschijnlijkheid van realisatie van de losse initiatieven (in een percentage oplopend van zacht naar hard). Zoals in de Hotelnota vastgelegd gaat deze aanpak uit van overplanning, omdat we ervan uitgaan dat een aantal plannen toch geen doorgang vindt. Sinds enkele jaren is de economie echter aangetrokken en zijn veel plannen hard geworden met relatief minder afvallers. De gemeente heeft in de fasering van hotels voor de daadwerkelijke realisatie zodoende een beperkte rol.

3. Beleid

3.1 Beleid tijdelijk verblijf (short stay)

Het faciliteren van initiatieven die tegemoetkomen aan de groeiende behoefte aan tijdelijk verblijf, is goed voor de Utrechtse economie en werkgelegenheid en past binnen de visie die wij in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) hebben vastgelegd. In de RSU is bepaald dat we de groei van de Utrechtse bevolking opvangen door inbreiding in bestaande woongebieden waarmee we een compacte stad realiseren met hogere dichtheden. Het uitgangspunt daarbij is gezonde verstedelijking. Dat betekent kwaliteit van de leefomgeving, beperken van overlast, verbeteren gezondheid en voorkomen sociale verloedering. De bestaande stad kenmerkt zich op dit moment door een grote druk op de woningmarkt en stijgende huurprijzen. Wanneer we dan ook de toenemende vraag naar huisvesting van tijdelijk (internationaal) personeel, internationale werknemers en internationale studenten willen opvangen in de bestaande stad is een aantal voorwaarden van belang.

Ten eerste mag de toename van tijdelijk verblijf accommodaties niet leiden tot verdere vergroting van de spanning op de woningmarkt en tot verdere prijsopdrijving. Zoals ook aangegeven in de actualisering van de Woonvisie Utrecht, is er immers al een tekort aan huur- en koopwoningen voor veel verschillende doelgroepen (sociale huur, middenhuur etc.). Een belangrijk uitgangspunt is dat het toevoegen van woningen in principe prioriteit heeft boven het toevoegen van tijdelijk verblijf accommodaties. Tijdelijk verblijf accommodaties kunnen wel gerealiseerd worden op plekken in de stad waar een woonbestemming niet mogelijk of minder wenselijk is. Hiervoor dient dan een goede onderbouwing te worden geleverd. Aan de realisatie van nieuwe tijdelijk verblijf accommodaties stellen we een voorlopig maximum van 300 eenheden voor internationale werknemers en 780 eenheden voor internationale studenten.

Bij de internationale studenten is van belang dat we onderscheid maken tussen internationale studenten die hier voor meerdere jaren komen studeren en internationale studenten die echt voor korte tijd een plek zoeken, omdat ze maar voor 1 semester komen of om te voorzien in een verblijf voor de eerste maanden/eerste jaar. Het is goed dat deze laatste groep terecht kan in tijdelijk verblijf accommodaties, zodat ze niet de druk op de reguliere studentenwoningmarkt verhogen. Dit geldt niet voor internationale studenten die voor meerdere jaren in onze stad komen studeren. Zij hebben, net als andere woningzoekenden, behoefte aan een reguliere (studenten)woning en moeten niet als noodoplossing in een tijdelijk verblijf terecht komen.

Ten tweede is van belang dat huurders van een accommodatie voor tijdelijk verblijf beschermd worden tegen excessen (bijvoorbeeld te hoge huren of servicekosten),
Internationale studenten die in een tijdelijk verblijf accommodatie verblijven, moeten beschermd worden tegen te hoge huren en de moeten de mogelijkheid hebben om tussentijds een huurcontract over te laten nemen. Daarnaast moeten ze een beroep kunnen doen op het Huurteam Utrecht en de Huurcommissie. Dit omdat tijdelijk verblijf accommodaties vaak worden verhuurd met een zogenaamd contract ‘naar zijn aard van korte duur’. Op een dergelijk contract is het huurrecht niet van toepassing. Om deze reden streven wij ernaar om in anterieure overeenkomsten, erfpachtovereenkomsten en bij de omgevingsvergunning op te nemen dat bij verhuur van tijdelijk verblijf accommodaties aan internationale studenten de verhuurder ervoor zorgt dat de verhuur plaatsvindt conform het WWS puntenstelsel, de mogelijkheid biedt tot tussentijdse contractovername (in de plaats stelling) en dat hij ervoor zorgt dat de bevoegdheid van de huurcommissie contractueel wordt vastgelegd.
Wij streven ernaar om bij verhuur aan andere doelgroepen dan internationale studenten (bijvoorbeeld expats), in anterieure overeenkomsten of erfpachtovereenkomsten vast te leggen dat verhuur langer dan 6 maanden plaatsvindt met tijdelijke huurcontracten in plaats van met contracten ‘naar zijn aard van korte duur’.

Ten derde is het van belang om tijdelijk verblijf te faciliteren op een manier die de leefbaarheid in bepaalde delen van de stad (voornamelijk de Binnenstad) niet verder onder druk zet. Daarbij gaat het om aspecten als het voorkomen van geluidsoverlast, aanstootgevend gedrag en vervuiling, maar ook om het voorkomen dat bepaalde buurten hun karakter van woonwijk verliezen. Mensen die voor een aantal maanden tijdelijk ergens verblijven, bouwen immers geen of minder binding op met een bepaalde straat/buurt en voelen zich niet of minder verantwoordelijk voor het gebruik van de openbare ruimte in die buurt. Als in bepaalde woonwijken veel tijdelijk verblijfpanden worden gerealiseerd, kan dit dus grote gevolgen hebben voor de manier van samenleven en de kwaliteit van zo'n buurt.

Op dit moment is het aantal klachten in verband met woonoverlast in Utrecht beperkt en hebben deze klachten bijna altijd betrekking op panden die voor een paar dagen per keer aan toeristen of aan studenten worden verhuurd en niet op tijdelijk verblijfpanden, die vooral door zakelijke klanten gehuurd worden. Anders dan toeristen en studenten, veroorzaken zakelijke huurders over het algemeen geen overlast, omdat ze meestal hetzelfde leefpatroon hebben als reguliere bewoners. Om voor de toekomst overlastsituaties te voorkomen, is het dus van belang dat tijdelijk verblijfpanden niet gebruikt kunnen worden voor toeristische verhuur. Het gebruik door internationale studenten geeft wel meer druk op de leefbaarheid.

Ten vierde is van belang dat er een gelijk speelveld geldt voor aanbieders van tijdelijk verblijf/short stay en hoteliers, wanneer het over eenzelfde product gaat. Dat betekent bijvoorbeeld dat:

- De verhuurder, net als een hotelier, de verschuldigde toeristenbelasting afdraagt wanneer hij tijdelijk verblijf biedt aan iemand die niet is ingeschreven in de Basisregistratie Personen.
- De verhuurder, net als een hotelier, een exploitatievergunning aan moet vragen.
- Een tijdelijk verblijf-accommodatie moet voldoen aan de eisen uit het Bouwbesluit (o.a. brandveiligheid) en andere regelgeving.
- Verhuur voor periodes korter dan twee weken aan toeristen of andere personen, niet thuis hoort in een tijdelijk verblijf-accommodatie, maar in een hotel;

Beleid vanaf 2026

We gebruiken een nieuwe definitie van short stay: het bedrijfsmatig verstrekken van logies met een periode van minimaal twee weken tot maximaal 6 maanden aan dezelfde persoon.

Vanaf 2026 is er geen nieuwe ontwikkelruimte voor short stay. Alleen projecten zoals opgenomen in bijlage 2 van de Beleidsregel tijdelijk verblijf (short stay) gemeente Utrecht kunnen worden afgerond. Ontwikkelruimte die vrijvalt komt niet opnieuw beschikbaar. De ontwikkelruimte is 0.

3.2 Aanpassing Hotelbeleid: tijdelijke pas op de plaats

Voor de reguliere hotelmarkt willen we conform het rapport van Bureau Stedelijke Planning na uitvoering van de plannen voor ongeveer 1.500-1.800 nieuwe hotelkamers een pas op de plaats maken en tot 1 januari 2023 bij indiening van bestemmingsplanwijzigingen in principe geen nieuwe hotels meer toestaan, tenzij het om bijzondere concepthotels gaat. De Utrechtse hotelmarkt kan hiermee letterlijk op adem komen en absorptievermogen tonen. In 2022 kan dan worden bezien wat de daadwerkelijke effecten zijn van de capaciteitsverruiming op de bestaande hotels in de markt. Dit sluit aan bij de verantwoordelijkheid van de gemeente om duurzame stedelijke ontwikkeling van voorzieningen mogelijk te maken.

Uitzondering voor bijzondere middelgrote concepthotels en bijzondere doelgroephotels
De gemeente Utrecht heeft de afgelopen jaren, naast de realisatie van zakenhotels en enkele budgetconcepten, met name experience-concepten gestimuleerd die dienden te voldoen aan twee van de drie volgende criteria, te weten:

- Het hotel moet in een monumentaal of bijzonder pand gehuisvest zijn;
- Het hotel biedt een voor Nederland uniek concept waarin het overnachten nevengeschikt is aan een andere leisurefunctie als sport of wellness;
- Het hotel moet een unieke (one of a kind) inrichting hebben of het hotel moet zulke bijzondere kwaliteiten hebben dat het op zichzelf een grote aantrekkende werking heeft op nieuwe doelgroepen en verblijfstoeristen die de stad aandoen.

Op basis van het recente marktonderzoek van Bureau Stedelijke Planning scherpen we de vermelde criteria nader aan en sturen we op een onderscheidende, kwalitatieve ontwikkeling. We willen voor bijzondere concepthotels met maximaal 50 kamers en bijzondere doelgroephotels een uitzondering kunnen maken ('nee, tenzij'), omdat deze in Utrecht beperkt aanwezig zijn en een unieke toevoeging op het bestaande aanbod kunnen vormen. Om voor een uitzondering in aanmerking te komen, dient aan alle van de volgende criteria te worden voldaan:

- *Locatie*: het hotel biedt duidelijke meerwaarde aan een gebiedsontwikkeling of is in een monumentaal of bijzonder pand gehuisvest.
- *Kwaliteit initiatiefnemers:* harde toezegging van ontwikkelaar en exploitant voor de realisatie van het hotel, waarbij bewezen referenties zijn van reeds gerealiseerde plannen.
- *Segmentatie:* bedient aantoonbaar een eigen doelgroep met voor Utrecht aanvullende hotelconcepten (eigen businessplan en marktonderzoek met inzicht in vraag, aanbod en onderscheidend vermogen zijn verplicht), zodat hiermee in een kwalitatieve verbreding van het aanbod wordt voorzien.
- *Duurzaamheid:* het concept is bij voorkeur alternatief aanwendbaar (bijvoorbeeld om te vormen naar woningen) en draagt bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de ambitie Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen. Dat kan bijvoorbeeld door invulling te geven aan sociaal ondernemerschap (social return), gezonde horeca, faciliteren van gezonde mobiliteit, het beperken van hinder voor de buurt en het creëren van voordelen voor de buurt. Het initiatief ook bij aan de duurzame verstedelijking van Utrecht door een energieneutrale exploitatie, het bijdragen aan de regionale circulaire economie, en het natuurinclusief en klimaatadaptief (her)-ontwikkelen van het gebouw.

De definitie van een bijzonder concepthotel is een middelgroot hotel van maximaal 50 kamers, met een uitzonderlijke invulling van het concept, dat zowel voor directe omwonenden als bezoekers aantrekkelijk is en met ten minste een andere publieksfunctie dan alleen logies. De definitie van een bijzonder doelgroephotel is een (keten)hotel met een uitzonderlijke invulling van het concept, dat vanuit een onderscheidend thema een voor Utrecht specifieke doelgroep weet te bedienen. Voor beide uitzonderingen geldt dat ze nadrukkelijk kunnen voorzien in een eigen vraag en de markt zodoende verruimen en hiermee aanvullend gaan functioneren op het bestaande hotelaanbod.

Clustering minihotels werfkelders Oudegracht voorkomen
In het huidige bestemmingsplan bestaat in de Binnenstad onder meer planologische ontwikkelruimte voor minihotels (maximaal 2 kamers) in werfkelders aan de Oudegracht. Er zijn de laatste jaren enkele aanbieders bijgekomen. Het gaat hier om kleinschalige voorzieningen met relatief weinig druk op de omgeving, maar wel in een relatief kwetsbaar gebied, omdat de werven als een klankkast blijken te fungeren voor geluid en er relatief sneller overlast kan ontstaan voor omwonenden. We willen zodoende clustervorming van minihotels in werfkelders voorkomen. Dit aspect wordt ook ingebracht in de integrale afwegingen voor de nieuwe Omgevingsvisie Binnenstad.

Aanpassing aanwezigheidsplicht leidinggevende voor hotels tot maximaal 10 kamers
In de Drank- en Horecawet zijn (zie artikel 12) regels opgenomen voor de aanwezigheid van een leidinggevende in hotels. In de exploitatievergunning moet de naam van de aanwezige bijgeschreven staan en steeds up-to-date worden gehouden, wat kosten met zich meebrengt en weinig flexibiliteit. HOST en Koninklijk Horeca Nederland (KHN) geven aan deze regels niet goed hanteerbaar zijn voor kleine hotels. We willen het doel van dit artikel, namelijk het toezicht op, het signaleren van en indien nodig het kunnen ingrijpen bij voorvallen voorop blijven stellen. Om deze reden maken we op de aanwezigheidsverplichting van een leidinggevende een uitzondering voor kleinschalige hotels tot maximaal 10 hotelkamers. Voor deze hotels geldt dat zij in plaats daarvan een 24-uurs telefonische bereikbaarheid hebben. Deze uitzondering wordt verder geregeld in het Besluit wijziging regelgeving horecabedrijven gemeente Utrecht 2018 op basis van de Horecaverordening.

Ruimte voor vernieuwing huidig hotelaanbod en duurzaamheid stimuleren
Voor een kwalitatieve ontwikkeling van het bestaande hotelaanbod is het wenselijk om beperkt ontwikkelruimte te bieden om te vernieuwen. Zodoende willen we uitbreidingsplannen tot maximaal 20% van de bestaande kamercapaciteit mogelijk maken, indien kan worden voldaan aan de andere eisen die voortkomen uit de specifieke locatieontwikkeling en indien de beoogde uitbreiding een aantoonbare kwaliteitsverbetering van het hotelconcept oplevert.

4 Juridisch kader & handhaving

4.1 Juridisch kader

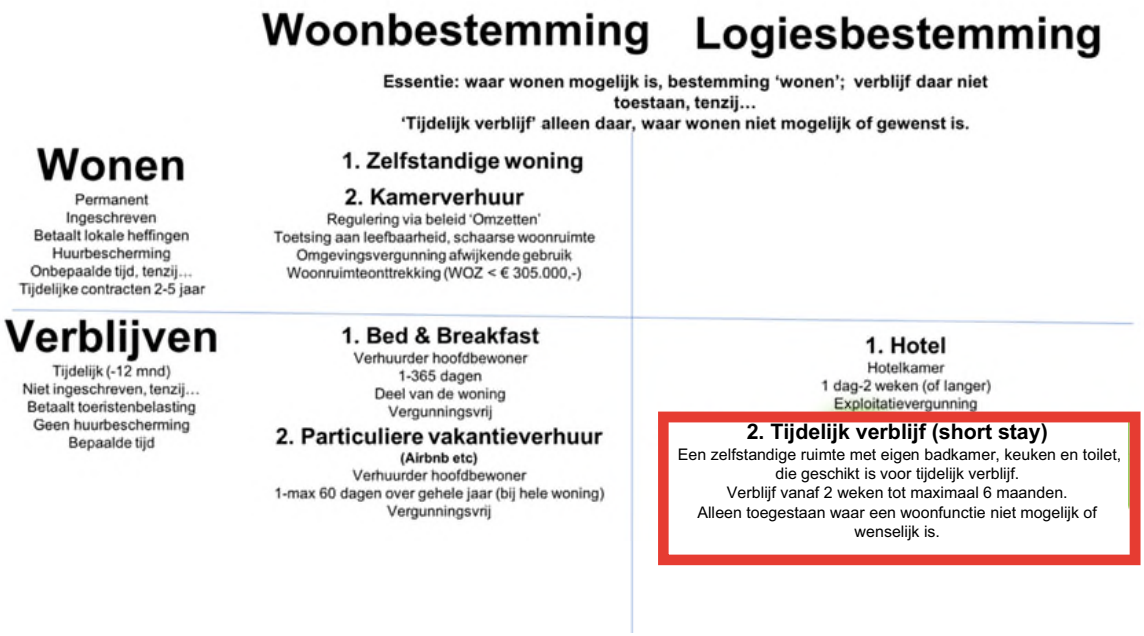
Onder tijdelijk verblijf (short stay) verstaan wij het bedrijfsmatig verstrekken van logies met een minimumperiode van twee weken tot zes maanden met een uitloop tot maximaal 12 maanden.
Uit deze definitie volgt dat we tijdelijk verblijf niet zien als woonfunctie, maar als bijzondere functie die in lijn ligt met de functie hotel/logies. Dit volgt uit de aard van het verblijf en uit de effecten daarvan op de omgeving. We lichten dit hieronder toe.

Tijdelijk verblijf is geen wonen

Tijdelijk verblijf onderscheidt zich van wonen, vanwege het bedrijfsmatige karakter (met winstoogmerk) van de logiesverstrekking aan steeds wisselende personen en vanwege de tijdelijkheid van het verblijf van enkele weken tot doorgaans 6 maanden en maximaal 12 maanden. Er is geen sprake van een duurzame bewoning en vaak staat bij tijdelijk verblijf ook niemand als bewoner ingeschreven op het adres. Dit kan anders zijn wanneer de verhuurperiode langer is dan 4 maanden. Dan is inschrijving op het adres verplicht. We willen niet toestaan dat woningen structureel gebruikt worden voor tijdelijk verblijf. Dat betekent dat een woning –met uitzondering van de regels voor vakantieverhuur en Bed & Breakfast–niet gebruikt mag worden voor bedrijfsmatige logiesverstrekking. Wel mag een woning door de eigenaar verhuurd worden met een normaal huurcontract voor normale duurzame bewoning. De grens van ‘duurzame bewoning’ wordt in de jurisprudentie meestal gelegd bij 6 maanden, maar het is natuurlijk ook denkbaar dat iemand zijn woning bijvoorbeeld incidenteel voor 3 maanden verhuurt. Waar het om gaat is dat de woning in ieder geval niet bedrijfsmatig (met winstoogmerk) verhuurd wordt aan personen die niet de intentie hebben om in de woning te wonen maar er slechts voor een paar weken of maanden te verblijven.
Door het gebruik als tijdelijk verblijf niet toe te staan onder een woonbestemming maar alleen onder een logiesbestemming met een functieaanduiding tijdelijk verblijf, houden we woningen beschikbaar voor de woningzoekenden en gaan we ongewenst gebruik van woningen en ongewenste effecten op de leefomgeving tegen.

Tijdelijk verblijf (short stay) is een bijzondere vorm van logies

Het gebruik van een accommodatie als tijdelijk verblijf betreft –net als bij een hotel– de bedrijfsmatige verstrekking van logies, maar bij tijdelijk verblijf vindt deze logiesverstrekking plaats voor langere aaneengesloten periodes (enkele weken tot enkele maanden) en in een hotel meestal maar voor enkele dagen. Daarbij is er verschil in doelgroep. Tijdelijk verblijf richt zich met name op de zakelijke markt van internationale werknemers en internationale studenten en is uitdrukkelijk niet bedoeld voor toeristen die enkele dagen blijven. Dit maakt dat bij een tijdelijk verblijf er minder vaak wisselingen zijn dan bij een hotel. Daarnaast heeft een tijdelijk verblijf–accommodatie geen horecafunctie. Daarom is het effect op de omgeving van het gebruik van een accommodatie als tijdelijk verblijf anders dan het gebruik als hotel. In onderstaand schema is bovenstaande verdeling in beeld gebracht:



Uitgangspunten juridisch kader:

- Wij beschermen de bestaande woningvoorraad en staan onttrekking van bestaande woningen aan de woningvoorraad ten behoeve van tijdelijk verblijf niet toe.
- Wij staan de realisatie van nieuw aanbod voor tijdelijk verblijf (door transformaties of nieuwbouw) alleen toe voor locaties waar geen woonbestemming geldt en waar een woonbestemming ook niet mogelijk of niet wenselijk is.
- Voor nieuwe locaties geldt een maximum van 300 eenheden voor internationale werknemers en 780 eenheden voor (internationale) studenten.
- De accommodatie voor tijdelijk verblijf mag alleen verhuurd worden ten behoeve van verblijf, waarvan de aard en intentie tijdelijk is. Doorgaans gaat het hierbij om een verblijf tot 6 maanden maar incidenteel kan er ook sprake zijn van een langer tijdelijk verblijf tot maximaal 12 maanden. In die gevallen dient de exploitant aan te tonen dat de aard en intentie van het verblijf tijdelijk zijn.
- Wij streven ernaar om bij verhuur van tijdelijk verblijf accommodaties aan internationale studenten in anterieure overeenkomsten of erfpachtovereenkomsten en bij de omgevingsvergunning op te nemen dat de verhuurder ervoor zorgt dat de verhuur plaatsvindt conform het WWS puntenstelsel, verhuurder de mogelijkheid biedt tot tussentijdse contractovername (huurder draagt zelf nieuwe kandidaat voor/ in de plaats stelling) en dat de bevoegdheid van de huurcommissie in het contract expliciet wordt vastgelegd.
- Wij streven ernaar om bij verhuur aan andere doelgroepen dan internationale studenten (bijvoorbeeld expats), in anterieure overeenkomsten of erfpachtovereenkomsten vast te leggen dat verhuur langer dan 6 maanden plaatsvindt met tijdelijke huurcontracten.
- Voor het bestaande aanbod aan tijdelijk verblijf (short stay) in woningen, bieden wij de mogelijkheid om (tegen een aantal voorwaarden) een tijdelijke vergunning aan te vragen.
- In de 'Beleidsregel tijdelijk verblijf (short stay)' nemen we de voorwaarden op waaronder we tijdelijk verblijf toestaan en lichten we deze toe. Hierin is ook een regeling opgenomen voor de bestaande tijdelijk verblijf accommodaties.
- Voor nieuwe accommodaties voor tijdelijk verblijf geldt de verplichting voor een exploitatievergunning voor het verstrekken van logies op grond van de Horecaverordening Utrecht. Bij een complex dat bestaat uit minder dan 10 tijdelijk verblijf accommodaties hoeft er geen receptie of beheerder aanwezig te zijn in het complex.

- Een vergunning voor een nieuwe accommodatie voor tijdelijk verblijf wordt in principe permanent verleend, maar wanneer de bescherming van de leefbaarheid in een bepaalde buurt hiertoe aanleiding geeft, kan een tijdelijke omgevingsvergunning voor logiesgewijze verhuur - tijdelijk verblijf worden verleend.
- Aanbieders van accommodaties voor tijdelijk verblijf die al geëxploiteerd werden voor 1 januari 2018, krijgen de mogelijkheid om een tijdelijke omgevingsvergunning aan te vragen. Daarnaast is op grond van de Huisvestingsverordening een onttrekkingsvergunning verplicht. De vergunningen worden tijdelijk verleend voor maximaal 5 jaar. Anders dan voor nieuwe accommodaties hoeven de eigenaren voor deze panden geen exploitatievergunning aan te vragen.
- Voor het exploiteren van een accommodatie ten behoeve van tijdelijk verblijf geldt de verplichting voor het afdragen van toeristenbelasting.
- De accommodatie voor tijdelijk verblijf heeft voldoende kwaliteit op het gebied van akoestische woon-en leefomgeving (geluidsbelasting).

Toetsingskader voor nieuwe aanvragen

Wijziging Bestemmingsplan Crisis en Herstelwet (Chw) algemene regels voor bouwen en gebruik

Zoals eerder aangegeven vinden we tijdelijk verblijf wel goed passen bij de stad en willen we een bepaalde ontwikkelruimte hiervoor hanteren. Deze ontwikkelruimte stellen wij voor de komende twee jaar vast op maximaal 300 eenheden voor internationale werknemers en maximaal 780 eenheden voor internationale studenten. Deze maxima zijn exclusief de bestaande tijdelijk verblijf accommodaties in woningen, waarvoor een tijdelijke vergunning aangevraagd kan worden van maximaal 5 jaar en die daarna beëindigd moeten worden.

In Utrecht willen we niet toestaan dat woningen bedrijfsmatig worden gebruikt voor tijdelijk verblijf. Om deze reden wordt tijdelijk verblijf alleen toegestaan onder een logiesbestemming met aanduiding tijdelijk verblijf. Dit regelen we door in het 'Chw bestemmingsplan algemene regels voor bouwen en gebruik' op te nemen dat logiesgewijze verhuur onder de woonbestemming niet is toegestaan met uitzondering van de regeling voor Bed & Breakfast en de regeling voor vakantieverhuur. Daarnaast wordt de bestemming Logies met aanduiding Tijdelijk verblijf gedefinieerd.

De beantwoording van de vraag of tijdelijk verblijf op een bepaalde plek in de stad gerealiseerd kan worden, gebeurd op twee niveaus. Ten eerste bij het vaststellen van de omgevingsvisies, waarin wordt bepaald of een toename van tijdelijk verblijf gewenst is in de betreffende wijk en bestemmingsplannen, waarin logiesbestemmingen (eventueel met aanduiding tijdelijk verblijf) kunnen worden vastgesteld. Zo kan bijvoorbeeld bij de omgevingsvisie Binnenstad worden besloten dat er geen of beperkt ruimte is voor het toevoegen van meer tijdelijk verblijflocaties.

Ten tweede vindt deze belangenafweging plaats bij het behandelen van een vergunningaanvraag voor een afwijking van het bestemmingsplan ten behoeve van hotel-tijdelijk verblijf. Deze omgevingsvergunning wordt weer getoetst aan de omgevingsvisie en aan het hotelbeleid (beleidsnota hotels Utrecht 2010-2020 en beleid tijdelijk verblijf).

Uitgangspunt daarbij is dat een bestemming met aanduiding tijdelijk verblijf alleen mogelijk is waar wonen niet mogelijk is of niet wenselijk is. Daarbij dient op basis van ruimtelijk relevante redenen (bijvoorbeeld vanwege geluid, evenementen, parkeren, geur) gemotiveerd te worden waarom op de betreffende locatie tijdelijk verblijf geschikter is dan reguliere woningen en daarnaast waarom het verantwoord is dat mensen op deze locatie gedurende een bepaalde periode verblijven (2 weken tot 6 maanden, met uitloop naar maximaal 12 maanden). Zie ook de uitwerking bij het kopje ' Bepalingen geluidhinder'.

Ook kan besloten worden om een vergunning op grond van leefbaarheidsargumenten niet te verlenen of tijdelijk te verlenen.
Door de weging van de belangen op deze twee niveaus te laten plaats vinden kunnen we zorgen voor zowel een goede spreiding van tijdelijk verblijfaccommodaties over de stad als voor een goede spreiding per wijk.

Horecaverordening
Op basis van de Horecaverordening dient voor een tijdelijk verblijf accommodatie een exploitatievergunning te worden aangevraagd. Deze exploitatievergunning is persoonsgebonden en maakt het mogelijk om te controleren of de verhuurder van goed levensgedrag is. Ook wordt standaard een Bibob-toets (light) uitgevoerd bij elke aanvraag.
Voor zowel hotels als voor de nieuwe accommodaties voor tijdelijk verblijf geldt dat voor een accommodatie tot en met 10 kamers niet voldaan hoeft te worden aan de voorwaarde dat er een full time beheerder in het pand zelf aanwezig moet zijn. Deze uitzondering zal geregeld worden in een Besluit wijziging regelgeving horecabedrijven gemeente Utrecht 2018 op basis van de Horecaverordening Utrecht.

Toeristenbelasting
De verhuurder van tijdelijk verblijf accommodaties moet toeristenbelasting afdragen voor huurders die niet ingeschreven staan in het bevolkingsregister. Hiervoor geldt het reguliere tarief.

Bepalingen geluidhinder
Een logiesfunctie is formeel niet geluidsgevoelig en heeft geen wettelijke bescherming. Conform de Wet geluidhinder en het Bouwbesluit zijn wonen, zorg en onderwijs geluidsgevoelige functies. Een logiesfunctie is dat niet en wordt daarmee ook niet beschermd tegen overmatige geluidshinder. Er gelden geen geluidsnormen ter plaatse van de gevel van een logiesfunctie en ook zijn er geen regels met betrekking tot vereiste geluidsisolatie, zowel van geluid van buiten als onderling tussen de ruimtes. Wanneer er sprake is van langdurig verblijf op een geluid belaste locatie kan dit leiden tot hinder en gezondheidsschade. Om deze reden zal bij het opstellen van bestemmingsplannen en het verlenen van een omgevingsvergunning voor strijdig gebruik ten behoeve van tijdelijk verblijf, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, een afweging worden gemaakt of voor de functie van tijdelijk verblijf op de betreffende locatie voldoende kwaliteit kan worden geboden op het gebied van akoestische woon-en leefomgeving (geluidsbelasting).

Benodigde vergunningen voor tijdelijk verblijf (short stay) bij nieuwbouw of transformatie van een niet woonfunctie naar tijdelijk verblijf

- Omgevingsvergunning
    - Bij nieuwbouw op een logiesbestemming met aanduiding tijdelijk verblijf kan een tijdelijk verblijf accommodatie gerealiseerd worden door een omgevingsvergunning voor de bouw aan te vragen. Voor het planologisch gebruik is geen vergunning nodig omdat dit gebruik onder deze bestemming is toegestaan.
    - Bij nieuwbouw of transformatie van een niet woonfunctie (bijvoorbeeld maatschappelijke voorziening) naar -tijdelijk verblijf is een omgevingsvergunning voor afwijken gebruik bestemmingsplan ten behoeve van -tijdelijk verblijf nodig. Hierbij wordt getoetst aan het hotelbeleid (beleidsnota hotels Utrecht 2010-2020 en het beleid tijdelijk verblijf) en de planologische impact (onder andere akoestische woon- en leefomgeving). Op grond van deze toetsing kan ook bij nieuwbouw besloten worden de vergunning tijdelijk te verlenen.
      Uitgangspunten bij de toetsing zijn:
      - het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken gebruik

bestemmingsplan ten behoeve van tijdelijk verblijf is alleen mogelijk, waar wonen niet mogelijk is of niet wenselijk is. Daarbij dient op basis van ruimtelijk relevante redenen (bijvoorbeeld vanwege geluid, evenementen, parkeren, geur) gemotiveerd te worden waarom op de betreffende locatie tijdelijk verblijf geschikter is dan reguliere woningen en daarnaast waarom het verantwoord is dat mensen op deze locatie gedurende een bepaalde periode verblijven (2 weken tot 6 maanden, met uitloop naar maximaal 12 maanden). Zie ook de uitwerking bij het kopje ' Bepalingen geluidhinder'.
-het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken gebruik bestemmingsplan ten behoeve van tijdelijk verblijf is alleen mogelijk, wanneer het maximum van 300 eenheden (voor internationale werknemers) of 780 eenheden (voor internationale studenten) nog niet is bereikt. De vergunde tijdelijke accommodaties in woningen tellen niet mee in deze maxima.
- Aan de omgevingsvergunning worden verschillende voorwaarden gekoppeld over het gebruik. De toetsingscriteria en voorwaarden zijn uitgewerkt in de beleidsregels. Zo geldt bijvoorbeeld de eis dat de accommodatie een oppervlakte heeft van minimaal 18 m2 GBO per huurder.
- De accommodatie voor tijdelijk verblijf mag alleen verhuurd worden ten behoeve van verblijf, waarvan de aard en intentie tijdelijk is. Doorgaans gaat het hierbij om een verblijf tot 6 maanden maar incidenteel kan er ook sprake zijn van een langer tijdelijk verblijf tot maximaal 12 maanden. In die gevallen dient de exploitant aan te tonen dat de aard en intentie van het verblijf tijdelijk zijn.
- Daarnaast kunnen aan de vergunning voorwaarden gesteld worden, die zien op het voorkomen van klachten als gevolg van het gebruik van het pand en voorwaarden over het maximaal aantal te huisvesten personen.
Wanneer de accommodatie verhuurd wordt aan (internationale) studenten, kunnen aan de vergunning ook de voorwaarden gesteld worden dat verhuur plaatsvindt conform het WWS puntenstelsel, dat de verhuurder de mogelijkheid biedt tot tussentijdse contractovername (in de plaats stelling) en dat de bevoegdheid van de huurcommissie contractueel wordt vastgelegd. De koppeling van deze voorwaarden aan de vergunning kan nodig zijn met betrekking tot het beoogde gebruik (doelgroep internationale studenten).
Voor het gebruik als logiesverstrekking voor meer dan 10 personen is een omgevingsvergunning brandveilig gebruik nodig.

- Exploitatievergunning
  Zowel bij nieuwbouw als transformatie heeft de exploitant een exploitatievergunning nodig op grond van de Horecaverordening.
- Toeristenbelasting
  Voor alle tijdelijk verblijf accommodaties geldt dat de ondernemer toeristenbelasting af moet dragen over het gebruik van de accommodatie voor tijdelijk verblijf, behalve voor personen die ingeschreven staan in de bevolkingsregistratie.

Toetsingskader voor bestaande tijdelijk verhuursituaties/overgangsregeling
Zoals in paragraaf 2 is aangegeven bestaan er op dit moment tijdelijk verblijf accommodaties en een aantal kleine hotels, die niet (op de juiste wijze) vergund zijn. Deze accommodaties zijn meestal gevestigd in woningen waarop een woonbestemming rust. Het structureel gebruik van woningen voor tijdelijk verblijf of als hotel is echter op een woonbestemming niet toegestaan. Er is immers bij tijdelijk verblijf (short stay) of bij een hotel geen sprake van een vaste bewoner en van een duurzame bewoning. Dit gebruik is dus strijdig met de woonbestemming in het bestemmingsplan.

Daarnaast bepaalt de Huisvestingsverordening Regio Utrecht dat voor het onttrekken aan de woningvoorraad van woningen een onttrekkingsvergunning nodig is. Van onttrekking aan de voorraad is ook sprake wanneer een woning bedrijfsmatig (met winstoogmerk) of structureel wordt verhuurd ten behoeve van tijdelijk verblijf en niet als woning wordt gebruikt.

De Huisvestingswet bepaalt dat voor het begrip 'wonen' uitgegaan moet worden van het wonen zoals in het normale spraakgebruik wordt gebruikt; volgens een vast patroon met een normaal huurcontract door een huishouden voor langere tijd, waarbij de kern van het maatschappelijke leven zich in de betreffende woning afspeelt. Om te kunnen spreken van een woonfunctie moet er sprake zijn van een zekere duurzaamheid. Deze duurzaamheid is onvoldoende aangetoond wanneer er alleen een inschrijving in de Basisregistratie Personen (Brp) is. De bewoner moet daarnaast ook de intentie hebben om gedurende langere tijd de woning als hoofdverblijf te hebben. In de jurisprudentie wordt deze duurzaamheid in principe aangenomen bij een termijn van zes maanden of langer[1].

Benodigde vergunningen voor bestaande accommodaties voor tijdelijk verblijf
Voor accommodaties voor tijdelijk verblijf die aantoonbaar voor 1 januari 2018 als zodanig geëxploiteerd werden, krijgt de eigenaar de mogelijkheid om een tijdelijke vergunning aan te vragen om het bedrijf voort te zetten op de bestaande locatie.
Daarvoor zijn de volgende vergunningen nodig:

- Een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan ten behoeve van tijdelijk verblijf; Voor de omgevingsvergunning gelden dezelfde eisen en voorwaarden als bij nieuwe accommodaties met het verschil dat de omgevingsvergunning voor de bestaande accommodaties altijd tijdelijk wordt verleend voor maximaal vijf jaar. De toetsingscriteria en voorwaarden die gelden voor vergunningverlening voor bestaande accommodaties voor tijdelijk verblijf, zijn uitgewerkt in de beleidsregels tijdelijk verblijf. Op grond van artikel 5 van de Beleidsregels kan een vergunningaanvraag geweigerd worden wanneer de vergunning naar verwachting zal leiden tot een verstoring van de openbare orde, veiligheid en gezondheid, dan wel verstoring van een geordend woon- en leefmilieu in de omgeving van het gebouw waarop de afwijking betrekking heeft. Dit is bijvoorbeeld aan de orde wanneer uit gegevens van toezicht en handhaving blijkt dat er sprake is van een klachtenpatroon over het gebruik van het pand als tijdelijk verblijf accommodatie of dat er de afgelopen jaren prostitutie of andere overtredingen zijn geconstateerd. Hierbij wordt het aspect leefbaarheid expliciet getoetst.
- De accommodatie voor tijdelijk verblijf mag alleen verhuurd worden ten behoeve van verblijf, waarvan de aard en intentie tijdelijk is. Doorgaans gaat het hierbij om een verblijf tot 6 maanden maar incidenteel kan er ook sprake zijn van een langer tijdelijk verblijf tot maximaal 12 maanden. In die gevallen dient de exploitant aan te tonen dat de aard en intentie van het verblijf tijdelijk zijn.
  - Daarnaast kunnen bij de vergunning voorwaarden gesteld worden, die zien op het voorkomen van klachten als gevolg van het gebruik van het pand en voorwaarden over het maximaal aantal te huisvesten personen.
  - Wanneer de accommodatie verhuurd wordt aan (internationale) studenten, kunnen bij de vergunning ook de voorwaarden gesteld worden dat verhuur plaatsvindt conform het WWS puntenstelsel, dat de verhuurder de mogelijkheid biedt tot tussentijdse contractovername (in de plaats stelling) en dat de bevoegdheid van de huurcommissie contractueel wordt

[1] Zie ook Raad van State 5 september 2012, 201105885/1/A3 en Raad van State, 16 maart 2018, ECLI:NL:RVS:2018:884

vastgelegd. De koppeling van deze voorwaarden aan de vergunning kan nodig zijn met betrekking tot het beoogde gebruik (doelgroep internationale studenten).
- Voor het gebruik als logiesverstrekking voor >10 personen is een omgevingsvergunning brandveilig gebruik nodig.
- Een onttrekkingsvergunning op basis van de Huisvestingsverordening. Voor de onttrekkingsvergunning geldt de algemene leefbaarheidstoets, zoals deze ook geldt voor omzetten en splitsen.
  Voor deze onttrekking dient ook financiële compensatie betaald te worden. Omdat de vergunning tijdelijk verleend wordt, geldt voor deze compensatie op grond van de verordening een gereduceerd tarief van 10% van het normale bedrag (€ 443, - per m2 per jaar, prijspeil 2020). Aan het verlenen van een onttrekkingsvergunning voor tijdelijk verblijf kunnen beperkende voorwaarden in tijdsduur en/of gebruik worden verbonden.
- Voor de accommodaties die aantoonbaar voor 1 januari 2018 als tijdelijk verblijf geëxploiteerd werden en waarvan dit gebruik tot het moment van vergunningaanvraag onafgebroken is voortgezet, hoeft **geen exploitatievergunning** aangevraagd te worden.
- De ondernemer moet toeristenbelasting afdragen over het gebruik van de accommodatie voor tijdelijk verblijf.

4.2 Handhaving

Handhaving vindt plaats op basis van de Huisvestingsverordening, Horecaverordening en het bestemmingsplan en de beleidsregels tijdelijk verblijf. Hieronder zijn de verschillende regelingen uitgewerkt. Het toezicht en handhaving op deze regelgeving vindt plaats op basis van klachten en meldingen. Daarnaast wordt toezicht en handhaving op bestaande panden meegenomen in de administratieve controle op leegstaande panden en andere projectmatige controles.

Bestemmingsplan

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning gronden of bouwwerken te gebruiken in strijd met de geldende bestemmingsplannen of met de beheersverordening. Wanneer gronden of bouwwerken zonder geldende vergunning worden gebruikt voor tijdelijke verhuur, treedt de gemeente handhavend op. Wanneer tijdelijk verblijf planologisch niet is toegestaan doordat er geen bestemming logies of logies met aanduiding 'tijdelijk gebruik' is benoemd, maar bijvoorbeeld een woonbestemming, dan kan hierop gehandhaafd worden op grond van het bestemmingsplan door het opleggen van een last onder dwangsom. Wanneer het gebruik als tijdelijk verblijf vergund is op grond van artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo, maar er wordt gehandeld in strijd met de vergunningvoorschriften, dan kan een last onder dwangsom worden opgelegd of kan de vergunning worden ingetrokken.

Huisvestingsverordening Regio Utrecht

De gemeenteraad heeft met het vaststellen van de nieuwe Huisvestingsverordening Regio Utrecht bepaald dat alle woningen in Utrecht behoren tot de schaarse voorraad en bescherming verdienen. Wanneer tijdelijk verblijf zonder geldige vergunning zoals bedoeld in deze beleidsregel plaatsvindt in schaarse woonruimte, dan hanteert Utrecht naast een herstelsanctie (last onder dwangsom om overtreding op te heffen) ook een punitieve sanctie in de vorm van een bestuurlijke boete. De bestuurlijke boete en de last onder bestuursdwang of dwangsom kunnen naast elkaar worden opgelegd en kunnen elkaar aanvullen.
Dat is dus ook het geval wanneer het om tijdelijk verblijf gaat dat al voor inwerkingtreding van dit beleidskader is gerealiseerd en waarvoor geen vergunning is aangevraagd.

Horecaverordening gemeente Utrecht 2018
Tijdelijk verblijf is niet toegestaan zonder exploitatievergunning. Een uitzondering hierop geldt voor de bestaande tijdelijk verblijf situaties die zijn vergund op basis van de beleidsregels tijdelijk verblijf (short stay) Utrecht. Hoe de gemeente handhavend optreedt bij het exploiteren van tijdelijk verblijf zonder geldige exploitatievergunning, of bij het niet naleven van de vergunningvoorschriften, staat beschreven in de Horecaverordening gemeente Utrecht 2018. Zo kan de gemeente overgaan tot het intrekken van de exploitatievergunning of tot sluiting van de short stay-accommodatie.

Overlast/klachten
Zoals aangegeven in de beleidsregels mag het tijdelijk verblijf niet ten koste gaan van de veiligheid en de leefbaarheid in de directe omgeving. Woonoverlast komt in allerlei vormen voor, zoals geluidsoverlast, intimidatie, of stankoverlast. Daarnaast kan er bij overlastsituaties sprake zijn van een onveilige situatie. Bij de vergunningverlening worden op grond van artikel 7 van de beleidsregels voorwaarden gesteld die zien op het voorkomen van klachten als gevolg van het gebruik van het pand en voorwaarden over het maximaal aantal te huisvesten personen. Utrecht pakt meldingen naar aanleiding van klachten op. Bij overlast wordt de eigenaar dringend verzocht om maatregelen te treffen om overlast in het vervolg te voorkomen. Wanneer de overlast niet afneemt, treedt de gemeente handhavend op. Bij overtreding van de vergunningsvoorwaarden kan de vergunning worden ingetrokken of (tijdelijk) buiten werking worden gesteld. Dit betekent dat van de vergunning feitelijk geen gebruik meer mag worden gemaakt. Wanneer de eigenaar geen vergunning heeft, kan een last onder dwangsom en eventueel een bestuurlijke boete worden opgelegd (bij tijdelijk verblijf in een woning).

Bouwbesluit
De tijdelijk verblijf accommodatie moet voldoen aan de bouwtechnische regelgeving voor een logiesgebouw. In de beleidsregel inzake bestuurlijke boete, beheerovername en sluiting op grond van de Woningwet staat beschreven hoe de gemeente handhaaft op overtredingen van het Bouwbesluit.

Toeristenbelasting
De verantwoordelijkheid voor het innen van de toeristenbelasting ligt voor Utrecht bij de Belastingsamenwerking Gemeente en Hoogheemraadschap Utrecht (BGHU). Zij schrijven niet gemelde belastingplichtigen aan.

5 Communicatie

De stad Utrecht ontvangt steeds meer internationale zakelijke bezoekers die voor hun werk of opleiding tijdelijk willen verblijven in onze stad. Deze doelgroep kent een eigen behoefte aan een specifieke vorm van logies, meestal voor een periode van enkele weken tot maximaal een jaar.
De boodschap die we met het nieuwe beleid voor tijdelijk verblijf afgeven is dat we de groeiende behoefte aan tijdelijk verblijf (short stay) van twee weken tot 6 maanden met uitloop tot maximaal 12 maanden, graag willen faciliteren maar alleen onder een specifieke logiesbestemming. We stellen hiervoor duidelijke regels om een gelijk speelveld te creëren voor hotels en tijdelijk verblijf accommodaties en om de bestaande en toekomstige woningvoorraad te beschermen en beschikbaar te houden voor de woningzoekenden in onze stad.

Het nieuwe beleid heeft consequenties voor zowel bestaande als nieuwe tijdelijk verblijf accommodaties en raakt vele stakeholders, zoals investeerders, bedrijfsleven (werkgevers), tijdelijk verblijf exploitanten, hotels, onderwijsinstellingen, internationale werknemers, internationale studenten, maar ook (toekomstige)bewoners van onze stad. We zullen het nieuwe beleid dan ook stadsbreed communiceren, via een persbericht, de gemeentelijke website, sociale media etc. Daarbij zullen we speciaal aandacht besteden aan de mogelijkheid om voor bestaande tijdelijk verblijf accommodaties, die voor 1 januari 2018 al in bedrijf waren, een tijdelijke vergunning aan te vragen. We zullen de bij ons bekende bestaande exploitanten actief hierover benaderen. De beleidsregels met voorwaarden voor vergunningverlening en vergunningvoorschriften worden gepubliceerd op overheid.nl. Op de gemeentelijke website publiceren we het nieuwe beleid met een duidelijke samenvatting.

Zoals aangegeven is communicatie ook van belang bij toezicht en handhaving. Het is belangrijk dat inwoners signalen of overlast bij ons melden. De informatie die we ontvangen speelt namelijk een grote rol bij het signaleren en opsporen van bijvoorbeeld overlastsituaties en illegale hotels.

6 Monitoring, evaluatie, samenwerking en kennisdeling

We monitoren de ontwikkeling van tijdelijk verblijf en twee jaar na invoering van het beleid volgt een evaluatie van de effecten van het beleid op de vraag naar en aanbod van tijdelijk verblijf.

We verkennen de mogelijkheden om in samenwerking met de huidige aanbieders een effectieve monitoring te realiseren, waarmee we een vinger aan de pols houden bij de ontwikkeling van deze markt. Om goed zicht te krijgen op het aantal klachten zullen we deze ook registreren en periodiek volgen. De gemeente Utrecht zal de ontwikkeling van tijdelijk verblijf goed volgen en zo nodig de beleidsregels en de te hanteren maximale ontwikkelruimte voor tijdelijk verblijf aanpassen wanneer daar aanleiding voor is, bijvoorbeeld als blijkt dat de leefbaarheid onder druk komt te staan, wanneer blijkt dat er onvoldoende nieuw aanbod wordt gerealiseerd onder het nieuwe beleid of wanneer blijkt dat de vraag naar tijdelijk verblijf veel hoger is dan de vastgestelde maximale ontwikkelruimte.

Samenwerking en kennisdeling

We willen stimuleren dat er een verdere samenwerking ontstaat tussen gemeente en de diverse logies-stakeholders van short stay, hoteliers, Utrecht Marketing, B&B's/particuliere verhuurders (zoals Airbnb) en andere stakeholders. We organiseren jaarlijks een bestuurlijk overleg en richten een Klankbord Logies Utrecht op. Voor deze afstemming vragen we een HOST, vertegenwoordiger namens tijdelijk verblijf, particuliere verhuur/B&B's en de regioconsultant van Koninklijk Horeca Nederland (KHN). Deze kan worden betrokken bij bijvoorbeeld het gezamenlijk opbouwen van betere vraagdata en het monitoren van de hotel/logiesmarkt. Hierbij zullen we de Europese Dienstenrichtlijn in ogenschouw nemen, waar het gaat om het vergunnen van nieuwe hotels. Betrokkenheid van mogelijk concurrerende marktpartijen is hierbij verboden.

Collectieve afstemming met - en informatievoorziening aan logiessector zorgt voor draagvlak en stimuleert de onderlinge samenwerking.

De gemeente verwacht dat een actuele informatievoorziening die helderheid verschaft over het rendement van voorgenomen investeringen, houvast kan geven aan initiatiefnemers en ook kan zorgen voor draagvlak onder de bestaande hoteliers. Momenteel geeft de gemeente jaarlijks in de vastgoedmonitor een update van de planningsvoorraad. Om de afstemming met de logiessector te verbeteren en de onderlinge samenwerking te bevorderen wil de gemeente regulier overleg voeren met de Utrechtse logiesbranche in brede zin: short stay-aanbieders, hoteliers, B&B's, particuliere verhuurders (zoals Airbnb), Utrecht Marketing en mogelijk andere relevante partijen.

Regionale agendering in Economic Board Utrecht

In de Economic Board Utrecht werken we samen met provincie en andere gemeenten op het vlak van onder andere internationalisering en huisvestingsvraagstukken. We willen graag verkennen in hoeverre de andere gemeenten voor het beleid voor tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotelbeleid behoefte hebben aan nadere regionale afstemming. Denk hierbij aan het proactief doorgeleiden van initiatieven en het uitwisselen van kennis en ervaringen.

Besluit tot wijziging van Beleidsregels tijdelijk verblijf (short stay) gemeente Utrecht

Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht,
Gelet op artikel 4:81 van de Algemene Wet Bestuursrecht, artikel 5.1 van de Omgevingswet
Overwegende dat de gemeenteraad op 26 februari 2026 door middel van moties 127, 128 en 129 heeft opgedragen om de ontwikkelruimte voor short stay te beperken en om short stay te reguleren in plaats van te faciliteren;
Besluiten het volgende:

Artikel I

De Beleidsregels tijdelijk verblijf (short stay) gemeente Utrecht worden als volgt gewijzigd:

A. In artikel 4 komt het derde lid onder b te luiden:

b. een vergunning voor tijdelijk verblijf wordt aangevraagd voor een ontwikkeling die niet is opgenomen in bijlage 2 – Ontwikkelruimte tijdelijk verblijf. of;

B. Artikel 5a wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden: Vrijgevallen ontwikkelruimte komt niet opnieuw ter beschikking.
2. Het derde lid komt te luiden: 3. Burgemeester en wethouders kunnen besluiten geen medewerking te verlenen aan een ontwikkeling waaraan eerder volgens lid 1 van dit artikel ontwikkelruimte is toebedeeld, indien:
   1. in een periode van een jaar geen vorderingen zijn gemaakt; of
   2. een initiatief als onwenselijk of onhaalbaar wordt beoordeeld.
3. Het vierde tot en met het achtste lid vervallen.

C. De bijlage Aanvraagformulier reserveringsruimte tijdelijk verblijf (short stay) vervalt.

D. De bijlagen bij de beleidsregel worden als volgt hernoemd en hernummerd:

1. Het opschrift Bijlage Toelichting wordt gewijzigd in: Bijlage 3 – Toelichting;
2. Het opschrift Bijlage Overzicht vormen logies- en woonfuncties wordt gewijzigd in: Bijlage 1 – Overzicht vormen logies- en woonfuncties.
3. Het opschrift Bijlage Ontwikkelruimte tijdelijk verblijf (short stay) op 1 oktober 2025 wordt gewijzigd in: Bijlage 2 – Ontwikkelruimte tijdelijk verblijf
4. De bijlagen worden vervolgens gerangschikt in de volgorde 1 tot en met 3.

E. Bijlage 3 – toelichting wordt als volgt gewijzigd:

1. In de toelichting op artikel 4 wordt onder Eerste lid ‘faciliteren’ vervangen door ‘reguleren’.

2. De tekst onder Derde lid komt te luiden: De nieuwe ontwikkelruimte is door de raad in de notitie ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ vastgesteld op 0.
Daarnaast moet dit artikel voorkomen dat woonruimten verhuurd worden aan te veel mensen tegelijk. De

CONCEPT

norm van 18 m2 per persoon komt overeen met het raadsbesluit over de Huisvestingsverordening van 23 mei 2019 en het beleid voor het omzetten van zelfstandige woningen naar onzelfstandige woonruimte.

3.De tekst onder de toelichting bij Artikel 5a komt te luiden:

Eerste lid

De toekenning van ontwikkelruimte is geldig tot door of namens burgemeester en wethouders is besloten dat er aan het initiatief geen medewerking (meer) wordt verleend.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking de dag na bekendmaking in het gemeenteblad;

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, in de vergadering van <datum>

De burgemeester

Sharon A.M. Dijksma

De secretaris,

Michiel J. Ruis

CONCEPT

Short stay in Utrecht

Utrecht trekt veel internationaal talent aan, waaronder studenten en kenniswerkers. Uit onderzoek blijkt dat deze doelgroepen behoefte hebben aan mogelijkheden om tijdelijk in de stad te verblijven, omdat de reguliere woningmarkt voor hen vaak moeilijk toegankelijk is. Om hierin te voorzien, biedt ons short stay beleid (beperkt) ruimte voor de ontwikkeling van short stay-accommodaties.

Short stay volgens het Utrechts beleid behelst bedrijfsmatig aanbod van tijdelijke verblijfsvoorzieningen die vallen onder logies en niet onder reguliere woonruimte. Met het short staybeleid en de bijbehorende beleidsregel is er ruimte voor een beperkt aantal accommodaties, specifiek op locaties waar regulier wonen niet mogelijk of niet wenselijk is. Short stay biedt daarmee een aanvullend aanbod. Op deze manier concurreert dit aanbod niet met schaarse reguliere woonruimte, het draagt bij aan verlichting van de druk op de woningmarkt doordat het specifieke doelgroepen bedient die anders reguliere huurders zouden concurreren. Short stay volgens het Utrechts beleid dient te voldoen aan de volgende kenmerken:

Doelgroep: De doelgroep voor short stay zijn internationale kenniswerkers en internationale studenten, die hun hoofdverblijf elders hebben en tijdelijk in Utrecht verblijven.

Duur van verblijf: De minimale verblijfsduur is 14 dagen, de maximale verblijfsduur is 6 maanden. Er is een minimale verblijfsduur ingesteld zodat short stay accommodaties niet gebruikt worden door toeristen. Kortdurend verblijf voor toeristen heeft een andere impact op de leefbaarheid en sociale cohesie en we willen voorkomen dat short stay concurreert met het hotelaanbod. De maximale verblijfsduur is bepaald op basis van jurisprudentie.

Aard van het verblijf: Short stay is volgens ons beleid een vorm van logies en dient aangeboden te worden met een bijpassend diensten- en voorzieningenniveau. Hieronder valt bijvoorbeeld een receptiefunctie, schoonmaak en meubilering.

Planologische afbakening en relatie tot ‘wonen’: Short stay is alleen toegestaan onder een logiesfunctie in het omgevingsplan of met een omgevingsvergunning voor een buitenplanse afwijking van het omgevingsplan (BOPA). Short stay is niet toegestaan in woningen of op plekken waar regulier wonen mogelijk is. Hiervoor dient een ruimtelijke onderbouwing te worden aangeleverd.

Exploitatievergunning: Voor het uitbaten van een short staylocatie is een exploitatievergunning nodig, zoals vastgesteld in de horecaverordening (Verordening horeca gemeente Utrecht | Lokale wet- en regelgeving).

Beperkte ontwikkelruimte: short stay kan alleen ontwikkeld worden als dit past binnen de in het beleid opgenomen ontwikkelruimte. Op dit moment is de ontwikkelruimte vergeven en is er geen ruimte voor nieuwe short stay initiatieven.

Aanvullende eis voor short stay voor internationale studenten: Short stay voor deze doelgroep dient te voldoen aan de in ons beleid gestelde maximale prijzen voor huur- en servicekosten.

Zie voor een overzicht van verschillende vormen en kenmerken van logies- en woonfuncties bijlage 1 van de beleidsregels tijdelijk verblijf (Short Stay) gemeente Utrecht

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer 5187
Vergaderdatum 8 oktober 2026
Agendapunt 3.2
Titel Raadsvoorstel Vaststelling Omgevingsvisie Lage Weide

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**8 oktober 2026**

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Omgevingsvisie Lage Weide 2040

Beleidsveld	Economische Zaken, Ruimtelijke Ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Belinda van Woerkom
Kenmerk	34206959
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 vast te stellen, waarmee de gemeente de koers voor de doorontwikkeling van Lage Weide aangeeft om de positie van Lage Weide als essentieel terrein voor de stad te behouden en te versterken, met als belangrijkste speerpunten om de ambitie te realiseren:
    i. Scherper economisch profiel;
    ii. Verbonden Lage Weide;
    iii. Aantrekkelijk en groen Lage Weide.

2. De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht door de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 toe te voegen aan het overzicht ‘Lijst met beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina Omgevingsvisie | gemeente Utrecht hierop aan te passen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De Omgevingsvisie is het vervolg op de in juni 2024 vastgestelde Uitgangspuntennotitie (Deel)Omgevingsvisie Lage Weide. In de ontwerp omgevingsvisie hebben we de speerpunten verder uitgewerkt en ruimtelijk een plek gegeven. De Omgevingsvisie beschrijft de ambities en koers voor de doorontwikkeling van Lage Weide. Deze Omgevingsvisie is ten eerste hard nodig om de positie van het gebied te behouden en te versterken. En ten tweede als een afwegingskader voor het beoordelen en richting geven aan toekomstige ontwikkelingen. Zowel binnen als buiten de gemeente.

Context

Aanleiding

In juni 2024 stelde de Raad de Uitgangspuntennotitie (Deel)Omgevingsvisie Lage Weide – Machinekamer van Utrecht vast, waarin voor het eerst werd benoemd dat dit werkgebied voor de stad van groot strategisch en economisch belang is. Ten eerste is Lage Weide veruit de grootste werklocatie van stad en provincie. Het is 308 hectare groot, telt zo'n 900 bedrijven met in totaal circa 19.000 werknemers, vooral praktisch en technisch geschoolden. Lage Weide is even groot als de andere 11 werkgebieden van de stad Utrecht tezamen. Ook is het een gewilde vestigingsplaats voor veel partijen. Hierdoor wordt het steeds lastiger om alle ambities die er voor dit Lage Weide zijn zo goed mogelijk te verwezenlijken. Er is op een aantal punten meer sturing nodig om Lage Weide in de gewenste richting door te ontwikkelen. De raad stelde de Uitgangspuntennotitie vast en gaf aan om dit uit te werken aan de hand van zeven uitgangspunten:

- Lage Weide als Machinekamer van Utrecht;
- Vijf grote bijdragen aan Utrecht (circulaire economie, stadsdistributie, circulaire maakindustrie; dienstverlenende bedrijvigheid, duurzame energie)
- Robuust ruimtelijk raamwerk;
- Mobiliteitstransitie;
- Groen en klimaatadaptatie;
- Intensief ruimtegebruik;
- Zes karaktervolle deelgebieden.

De uitgangspunten zijn samengebracht tot drie speerpunten in het vervolg, de Omgevingsvisie Lage Weide. De Omgevingsvisie beschrijft de ambities voor de doorontwikkeling van Lage Weide. Deze Omgevingsvisie dient om de positie van het gebied te behouden en te versterken. Ook dient het als afwegingskader voor het beoordelen en richting geven aan toekomstige ontwikkelingen. Zowel van binnen als van buiten de gemeente.

De ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide lag van 12 december 2025 tot en met 22 januari 2026 ter inzage. Er zijn 12, uitgebreide, reacties binnengekomen. Na verwerking van de reacties ligt nu de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 ter vaststelling voor.

Nadere toelichting Omgevingsvisie

Met deze Omgevingsvisie Lage Weide 2040 geeft de gemeente aan hoe deze doorontwikkeling van Lage Weide gerealiseerd kan worden. Dat kan en wil de gemeente niet alleen doen. De gemeente werkt bij het opstellen en uitvoeren van de Omgevingsvisie daarom samen met ondernemers, ondernemersvereniging ILW en andere partners.

De koers in de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 wordt in drie speerpunten beschreven:

1-Scherper economisch profiel van Lage Weide en de deelgebieden

Onder dit speerpunt zijn deze uitgangspunten uitgewerkt:

- Lage Weide als Machinekamer van Utrecht;
- Vijf grote bijdragen aan Utrecht (circulaire economie, stadsdistributie, circulaire maakindustrie; dienstverlenende bedrijvigheid, duurzame energie)
- Intensief ruimtegebruik;
- Zes karaktervolle deelgebieden.

Utrecht wil in 2050 een volledig circulaire stad zijn. Lage Weide is hiervoor een onmisbare schakel in de stad én de regio door de centrale ligging in stad/provincie/land, de multimodale bereikbaarheid via

weg (A2), water (Amsterdam-Rijnkanaal) en spoor, de hoge milieucategorieën (HMC) en het diverse aanbod aan (ook XL-) kavels.
Met de groei van de stad, het streven naar een balans op de arbeidsmarkt en de transitie naar een circulaire economie neemt dat belang alleen maar toe. In de circulaire economie is afval de grondstof voor een nieuwe levenscyclus. Er is ruimte nodig om materialen op te slaan, te verwerken en te bewerken. Zo'n 40% meer ruimte is nodig dan in de huidige lineaire economie. Daarnaast zullen in de circulaire economie stadsverzorgende bedrijven en duurzame stadsdistributie nog veel belangrijker zijn dan nu al het geval is. Bijvoorbeeld voor de grote bouwopgave in de stad en voor het toenemende onderhoud van producten in de circulaire economie. Lage Weide is het enige gebied in de regio waarin al deze ontwikkelingen mogelijk zijn.
Naast deze circulaire transitie is er ook de energietransitie, waar Lage Weide met de bestaande energiecentrale al een belangrijke spil in vormt. Lage Weide heeft een stedelijk en nationaal belang in het opwekken van energie en het verminderen van netcongestie. Op het Energie eiland staan al opwekcentrales van elektriciteit voor 500.000 huishoudens en duurzame bronnen en restwarmte voor het regionale warmtenet voor 60.000 huishoudens. Dit moet in de toekomst nog verder verduurzaamd en uitgebreid worden voor nieuwe aansluitingen op warmtenetten. Op ditzelfde energieknooppunt moeten TenneT en Stedin tevens hun hoogspanningsstations fors uitbreiden en een leiding tracé aanleggen naar het nieuwe hoogspanningsstation bij Stichtse Vecht om de vraag naar elektriciteit het hoofd te bieden. Lage Weide heeft tevens mogelijkheden voor het toevoegen van meer duurzame energie uit wind en zon. Lokaal opgewekte duurzame energie die direct op Lage Weide gebruikt en gedeeld kan worden biedt mogelijkheden voor bedrijven om (samen) verder te verduurzamen. Ook is Lage Weide een belangrijke schakel in het verminderen van netcongestie door ruimte te bieden aan essentiële energie-infrastructuur, zoals tijdelijke flexibele opwek van elektriciteit met een (nood)stroomgenerator.
Elk deelgebied op Lage Weide heeft hierbij zijn eigen mogelijkheden. Maar door de schaarste aan bedrijfskavels worden de vastgoedprijzen opgedreven, die met name (inter-)nationale distributiecentra kunnen betalen. Deze ontwikkelingen drukken essentiële lokale bedrijven de stad uit. Dat zijn de bedrijven die nodig zijn in de circulaire economie en die toekomstbestendige werkgelegenheid bieden. Door een duidelijkere profilering van de verschillende deelgebieden kunnen we gerichter sturen bij nieuwe ontwikkelingen en stimuleren dat de kavels intensiever worden gebruikt.
Ook is Lage Weide een belangrijk werkgebied voor mensen met praktisch en technisch geschoolde banen. De gemeentelijke ambitie is om op Lage Weide 4.000 banen toe te voegen voor dit deel van de arbeidsmarkt, gedurende de looptijd van de Visie (2040).

2-Verbonden Lage Weide als randvoorwaarde
Onder dit speerpunt is dit uitgangspunt uitgewerkt:
- Mobiliteitstransitie;

Lage Weide is van oudsher erg gericht op de (vracht-)auto. Door een te hoge druk van autoverkeer in de spits is verdere ontwikkeling van bedrijven en de groei van werkgelegenheid op Lage Weide vrijwel niet mogelijk. Een drastische mobiliteitstransitie is randvoorwaardelijk voor het verbeteren van het vestigingsklimaat en het verbinden van het gebied met de er omheen gegroeide stad. Hiervoor zijn grote en ingrijpende maatregelen nodig om werknemers uit de auto te krijgen en goederenvervoer over het spoor en water te stimuleren en goederenstromen efficiënter te organiseren.
De ambitie is om de geïsoleerde ligging van Lage Weide op te heffen door het beter verbinden met de stad voor fietsers en Licht Elektrisch Vervoer (LEV) door de aanleg van bruggen over het Amsterdam Rijnkanaal en de A2. De ontwikkeling van stedelijk knooppunt Leidsche Rijn Centrum moet gaan fungeren als entreegebied voor werknemers en bezoekers die via de trein, bus, fiets en wandelend Lage Weide veel gemakkelijker, veiliger en prettiger kunnen bereiken dan nu het geval is.
De hoofdinfrastructuur (ruimtelijk raamwerk) op Lage Weide wordt opnieuw ontworpen zodat fietsers, voetgangers en OV-reizigers zich prettiger, veiliger en makkelijker kunnen verplaatsen. Ook stimuleren we, in samenwerking met bedrijven, andere maatregelen zoals deelvervoer en shuttlebussen.
Tegelijk blijft het een bedrijventerrein dat ook voor goederenvervoer goed bereikbaar blijft. Daarbij verkennen we met ondernemers de mogelijkheden van het gebruik van de haven en het spoor en het efficiënter inrichten organiseren van goederenstromen.

3-Groen en aantrekkelijk Lage Weide
Onder dit speerpunt zijn deze uitgangspunten uitgewerkt:

- Robuust ruimtelijk raamwerk;
- Groen en klimaatadaptatie;

Lage Weide is stenig en één van de minst groene en klimaatbestendige plekken in de stad. Dit zorgt voor hittestress, wateroverlast en een onprettige werkomgeving.
Door het ruimtelijk raamwerk opnieuw in te richten ontstaat niet alleen een openbare ruimte die voldoet aan hedendaagse standaarden, maar ook meerwaarde door het toevoegen van groen en maatregelen voor klimaatadaptatie.
Lage Weide is rijk aan biodiversiteit, maar de groengebieden zijn versnipperd. Hier is veel winst te behalen door via het ruimtelijk raamwerk gebieden met elkaar en met de stad te verbinden. Deze verbindingen vergroten de kans op gezonde populaties en draagt bij aan prettig verblijven, en bijvoorbeeld het maken van lunch-ommetjes. Het toevoegen en beter onderling verbinden van groen op Lage Weide dient daarmee meerdere doelen.

Juridische context
Op grond artikel 3.1 lid 1 van de Omgevingswet ligt de bevoegdheid tot het vaststellen van een omgevingsvisie bij de gemeenteraad. De omgevingsvisie bevat op grond van artikel 3.2 van de Omgevingswet een beschrijving van de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, de hoofdlijnen van voorgenomen ontwikkelingen, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het grondgebied en de hoofdzaken van het voor de fysieke leefomgeving te voeren integrale beleid. In de omgevingsvisie moet daarbij ook staan hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen bij de voorbereiding betrokken zijn. En wat de resultaten daarvan zijn. Deze motiveringsplicht is geregeld in artikel 10.7 van het Omgevingsbesluit

De procedure van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 eindigt nadat conform artikel 3:40 Awb het vaststellingsbesluit is bekend gemaakt (gepubliceerd). Tegen een omgevingsvisie staat geen beroep open. Wel is een omgevingsvisie referendabel. Gelet op de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht treedt de omgevingsvisie Lage Weide 2040 vijf weken na de dag van publicatie van het vaststellingsbesluit in werking.

In Utrecht werken we volgens de Utrechtse Standaard voor de beleidscyclus. Deze Ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040 bevat de integrale ambities voor het gebied voor de lange termijn. Daarom bieden we dit aan als een visie. Behalve dat we ambities formuleren worden in een visie de vervolgstappen op globaal niveau financieel geraamd en zijn er geen indicatoren geformuleerd voor het monitoren van het vervolg.
De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 sluit aan bij de huidige beleidskaders, waaronder de RSU en het Mobiliteitsplan. De Omgevingsvisie is vooral gericht op het behouden en optimaliseren binnen de bestaande planologisch juridische mogelijkheden. Er wordt gewerkt vanuit ambities en er worden geen concrete kaders gesteld waar toekomstige projecten aan getoetst moeten worden. De Omgevingsvisie is dan ook niet dermate concreet dat deze kaderstellend is voor mer-beoordelingsplichtige projecten. Er is daarom ook geen noodzaak tot het doen van een plan-mer-beoordeling of het doorlopen van een plan-mer-procedure. Meer concrete ontwikkelingen waarnaar in de Omgevingsvisie wordt verwezen doorlopen een eigen mer-traject. Het gaat dan bijvoorbeeld om het locatieonderzoek naar de mogelijkheden voor windenergie en de ontwikkeling van het stedelijk knooppunt Leidsche Rijn Centrum (tevens stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant Leidsche Rijn Centrum).

De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 vormt het beleidsmatige uitgangspunt en biedt een ruimtelijke visie op hoofdlijnen. De Omgevingsvisie is zelfbindend. Dat betekent dat de gemeente gebonden is aan de Omgevingsvisie. Voor burgers en ondernemingen gelden geen directe verplichtingen vanuit de Omgevingsvisie. Als een nieuw initiatief afwijkt van het geldende omgevingsplan, wordt het getoetst aan de Omgevingsvisie Lage Weide 2040.

Beslistermijn
Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.

Beoogd effect
De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 geeft aan hoe de positie van het bedrijventerrein tot in ieder geval 2040 kan worden behouden en versterkt en welke projecten ervoor nodig zijn om dat te kunnen realiseren. Zodat Lage Weide ook in de toekomst van groot belang is voor de Utrechtse economie en

specifiek voor grootschalige circulaire activiteiten, duurzame stadsdistributie, productie, opslag en levering van duurzame energie, circulaire maakindustrie en stadsverzorgende dienstverlenende bedrijvigheid (denk aan technische onderhoudsbedrijven, facilitaire bedrijven, catering). De doorontwikkeling van het stedelijk knooppunt Leidsche Rijn Centrum (tevens stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant (deelgebied 1)) vormt hierin een belangrijke schakel.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- 11 december 2025: Raadsbrief Ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040: terinzagelegging
- 6 juni 2024: Uitgangspuntennotitie Beleidsnota (deel)Omgevingsvisie Lage Weide
- 5 januari 2026: Raadsbrief Start planproces Wind Lage Weide
- https://utrechtcloud.sharepoint.com/sites/GezondegebiedsontwikkelingWNW_OORBIIPM/Gedeelde documenten/W-Visie Lage Weide/08. Staf en Bestuur/College/251202 College til/Beleidsnota Werklocaties 22 juni 2025: Beleidsnota Werklocaties 2035
- 12 december 2024: Beleidsnota Utrecht Circulair 2030
- 8 december 2024: Beleidsnota Opwekgebieden voor schone energie in Utrecht
- 29 februari 2024: Visie Utrecht Circulair 2050 (februari 2024)
- 15 juli 2021: RSU 2040

Eerdere moties met betrekking tot Lage Weide
M239 Samenwerking Lage Weide en mbo. De ambitie voor praktijkgericht mbo onderwijs is opgenomen in de Omgevingsvisie Lage Weide, in het deelgebied stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant van Leidsche Rijn Centrum.

M262 Sport bedrijven op bedrijventerreinen Utrecht:
Deze motie isafgehandeld in Raadsbrief Terinzagelegging Ontwerp Beleidsnota Werklocaties 2035 en afhandeling motie 262.Daarin is opgenomen dat onderzocht wordt hoeveel ruimte in de toekomst in het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant van Leidsche Rijn Centrum mogelijk is voor grootschalige sportbedrijven.
Op Lage Weide zijn er circa 15 commerciële sportbedrijven gevestigd. In de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 is daarnaast opgenomen dat sport het verblijfsklimaat verbetert, onder andere door een aantrekkelijke groene ruimte die uitnodigend is voor onder andere sporten en lunchommetjes.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 vast te stellen, waarmee de gemeente de koers voor de doorontwikkeling van Lage Weide aangeeft om de positie van Lage Weide als essentieel terrein voor de stad te behouden en te versterken, met als belangrijkste speerpunten om de ambitie te realiseren: i. Scherper economisch profiel; ii. Verbonden Lage Weide; iii. Aantrekkelijk en groen Lage Weide.
Argumenten	
1.1	De Omgevingsvisie, met daarin de drie belangrijkste speerpunten, geeft duidelijkheid over de koers die nodig is om de essentiële positie van Lage Weide te behouden en te versterken.
	De Omgevingsvisie geeft een integrale en duurzame visie op de toekomst van het voor Utrecht essentiële bedrijventerrein. Als eerste wordt het economisch perspectief van Lage Weide geschetst. En ten tweede hoe grote stedelijke opgaven zoals mobiliteit, ruimtelijke verdichting, groen, klimaat en energie ruimtelijk zijn in te passen op Lage Weide. Zo kan op basis van de Omgevingsvisie een integrale afweging worden gemaakt bij specifieke initiatieven. En geeft het de koers aan voor alle partijen die in dit gebied actief (willen) zijn.

	Tevens is het de basis voor samenwerking tussen partijen. Voor de doorontwikkeling van Lage Weide is samenwerking met ondernemers, ondernemersvereniging ILW en andere partners noodzakelijk.
1.2	Deze Omgevingsvisie maakt gerichte sturing mogelijk voor het behouden en versterken van de positie van Lage Weide.
	Lage Weide is het grootste bedrijventerrein van Utrecht stad en provincie en één van de grootste van Nederland. Lage Weide is van groot strategisch en economisch belang voor Utrecht op het gebied van werkgelegenheid, circulaire economie en energie. Ook is het dé plek voor praktisch en technische geschoolde werkgelegenheid. Met de groei van de stad en de transitie naar de circulaire economie neemt het belang van Lage Weide alleen maar toe. Om de essentiële positie van Lage Weide te behouden én te versterken zijn gerichte ruimtelijke, economische en mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk.
1.3	Een scherper economisch profiel Lage Weide is nodig om het vestigingsklimaat voor bedrijven te behouden en te versterken
	De Omgevingsvisie geeft aan hoe de identiteit van de zes deelgebieden van Lage Weide te versterken. Elk deelgebied heeft, ook nu al, zijn eigen karakteristiek en een van elkaar onderscheidend profiel: grootschalige circulaire activiteiten, duurzame stadsdistributie, productie en levering van duurzame energie, circulaire maakindustrie en essentiële dienstverlenende bedrijvigheid. Met elkaar bepalen zij de identiteit van Lage Weide. Door de karakteristieken aan te scherpen, is voor alle partijen duidelijk op welk bedrijfsprofiel in welk deelgebied het accent ligt en waardoor het juiste bedrijf zich kan vestigen in het meest passende deelgebied.. De huidige planologische kaders bieden daarvoor ruimte, zoals het toepassen van de al mogelijke hoge milieucategorieën per deelgebied. Indien nodig kunnen andere grondbeleidsinstrumenten worden ingezet, afhankelijk van de situatie per deelgebied. Verder is de ambitie om in te zetten op intensivering en optimalisatie van ruimtegebruik op de kavels. Alle kavels zijn immers al uitgegeven. De ambitie is om in het vervolg met partijen de mogelijkheden te verkennen om op de kavel te verdichten. Bijvoorbeeld door efficiënter gebruik van de kavel, door ‘optoppen’ en door functies als parkeren te delen. Er is één gebied dat echt zal gaan transformeren. Dat is het stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) wordt dat het stedelijk knooppunt Leidsche Rijn Centrum genoemd. Dit gebied verandert in hét entreegebied van Lage Weide met meer ruimte voor voetgangers en fietsers en betere OV-verbindingen. Goed verbonden met de rest van de stad, wordt dit een aantrekkelijke, gemengde stedelijke entreezone met kantoren, bedrijfsruimtes, voorzieningen en mogelijk praktijkgericht beroepsonderwijs (mbo) dat aansluit bij de bedrijvigheid in Lage Weide en het Werkspoorkwartier. Deze functie als entreegebied is essentieel voor het tweede speerpunt, ‘Verbonden Lage Weide’. Het stationsgebied Lage Weide maakt onderdeel uit van het grotere stationsgebied van Leidsche Rijn Centrum, dat nader uitgewerkt wordt in een Nota van Uitgangspunten.
1.4	Betere verbindingen voor langzaam verkeer met de stad zijn essentieel om verdere ontwikkeling van bedrijven en werkgelegenheid mogelijk te maken.
	Op grond van het geldende bestemmingsplan ‘Lage Weide’, dat onderdeel uitmaakt van het tijdelijk deel van het omgevingsplan, mogen bedrijven nu nog maar tien procent uitbreiden. Dit is het directe gevolg van de grote hoeveelheid autoverkeer op Lage Weide, die tijdens de spitsen leidt tot filevorming op de ontsluitingswegen. In het bestemmingsplan ‘Lage Weide’ is daarnaast 170.000 m^2 bvo aan extra uitbreidingsruimte opgenomen, maar die is inmiddels uitgegeven. Vóór het aantal banen kan toenemen en de bedrijfskavels kunnen intensiveren, moet eerst het autoverkeer zijn aangepakt.

	Hiervoor zijn grote en ingrijpende maatregelen nodig. Voor woon-werkverkeer is het noodzakelijk dat Lage Weide, net als de rest van Utrecht, aantrekkelijk en veilig wordt om te fietsen, het openbaar vervoer te nemen en te lopen in plaats van met de auto te komen. Erg belangrijk in de mobiliteitstransitie is het doorbreken van de geïsoleerde ligging voor langzaam verkeer, met nieuwe bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2 voor fietsers en licht elektrisch vervoer. Op Lage Weide richt de gemeente de hoofdinfrastructuur (o.a. de Atoomweg) opnieuw in met veilige en aantrekkelijke routes voor fietsers en voetgangers. In samenwerking met ondernemers, ondernemersvereniging ILW en andere overheden stimuleren we werknemers ook op andere manieren om de auto te laten staan. Voor goederenvervoer gaat de gemeente met partners de mogelijkheden verkennen voor vervoer over spoor en water en efficiënter vervoer over de weg. Gezien de grootte van het bedrijventerrein draagt deze ontwikkeling ook bij aan het beperken van autoverkeer in de hele stad.
1.5	Het ruimtelijk raamwerk van Lage Weide groener en aantrekkelijker maken, zorgt voor een herkenbaar, prettig en klimaatadapatief bedrijventerrein.
	In combinatie met het herinrichten van de hoofdinfrastructuur creëert de gemeente een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte voor voetgangers en fietsers om te verblijven en zich te verplaatsen. Deze ambitie gaat goed samen met het vergroenen en klimaatbestendiger maken van de openbare ruimte. Een netwerk van paden, groenere straten, verblijfsplekken in het groen nodigt werknemers uit om meer naar buiten te gaan. De hoofdgroenstructuur langs de plas wordt door het vergroenen van de hoofdinfrastructuur verbonden met de versnipperde groengebieden op Lage Weide en met de stad. Deze verbindingen vergroten de kans op gezonde populaties en draagt bij aan prettig verblijven, bijvoorbeeld het maken van lunch-ommetjes. Het toevoegen van groen op Lage Weide dient daarmee meerdere doelen.
1.6	De Omgevingsvisie is op een aantal punten aangepast naar aanleiding van de ingediende reacties en ambtelijke wijzigingen.
	De ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040 lag van 12 december 2025 tot 22 januari 2026 ter inzage. Ook is op 15 januari 2026 een inloopbijeenkomst gehouden op bedrijventerrein Lage Weide. In deze periode was het mogelijk te reageren op de ontwerp Omgevingsvisie door een reactie (ook wel zienswijze genoemd) in te dienen. Er zijn 12 uitgebreide reacties binnengekomen. Daarvan zijn er 10 van organisaties en 2 van omwonenden. De Reactienota bevat de gemotiveerde beantwoording van de reacties en een opsomming van de wijzigingen die in Omgevingsvisie Lage Weide 20240 zijn aangebracht. De hoofdlijn van de Omgevingsvisie wordt door de meeste reacties onderschreven. Dat is bemoedigend voor het vervolg, aangezien samenwerking met partijen (zoals ILW), essentieel is om de ambities ook daadwerkelijk te kunnen uitvoeren. Ook worden veel praktische tips gegevens voor verdere ontwikkeling van het fietsnetwerk op Lage Weide en de verbindingen met de rest van de stad. De geïsoleerde ligging van Lage Weide voor fietsers komt in veel reacties terug. Een tweede thema is het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Gevraagd wordt naar concrete maatregelen bij onder andere grondbeleid, fietsroutes, ecologie en milieuaspecten. In het verlengde daarvan wordt gevraagd naar de wijze van financiering van de maatregelen. De Omgevingsvisie Lage Weide benoemt de ambities voor de ontwikkeling, en geen concrete projecten. Ook wordt in de Visie niet ingegaan op ramingen en financieringswijze. . Dat is op een abstracter niveau. In deel C Monitoren, Sturen

	en Verantwoorden staan om die reden ook geen indicatoren, planning, projecten, dekking etc. genoemd. Dat is gedaan omdat dat beter aansluit bij het karakter van de ontwikkelingen en bij de projectenagenda. Meerdere indieners uitten hun zorgen over de huidige staat van de openbare ruimte en specifiek de veiligheid voor fietsers en voetgangers. Ook de grote investeringsopgave die nodig is voor de doorontwikkeling van Lage Weide is voor indieners een reden tot zorg. Een derde punt van zorg is de mogelijke komst van windturbines. Hiervoor loopt nu een apart project. Besluitvorming hierover vindt later plaats dan de afronding van de Omgevingsvisie. Naar aanleiding van de reacties is in de Omgevingsvisie scherper omschreven dat voor nieuwe bedrijven in het deelgebied logistiek de focus ligt op duurzame stadsdistributie (naast bedrijven in de hoge milieucategorieën) en niet op (inter-)nationale logistieke bedrijven. In de Omgevingsvisie omschrijven we dat Lage Weide zich ook in 2040 richt op lokale- en regionale distributie in het logistieke deelgebied (hoofdactiviteit van de bedrijfsvestiging van het bedrijf). In andere deelgebieden sturen we op andere hoofdactiviteiten van de bedrijfsvestiging van de bedrijven. Op Lage Weide zetten we niet in op (inter-)nationale distributie. We zien dat Lage Weide zeer aantrekkelijk is voor deze sector. We constateren dat deze sector onvoldoende bijdraagt aan twee belangrijke doelen van de Omgevingsvisie. Ten eerste aan een goede bijdrage aan toekomstbestendige banen en een evenwichtige lokale arbeidsmarkt. En ten tweede aan de lokale en regionale economie. Bovendien is de hoge m2-prijs in de logistieke sector één van de oorzaken van verdringing van andere bedrijfssegmenten, die veel ruimte nodig hebben, maar minder kunnen betalen (denk bijvoorbeeld aan recycle bedrijven). Een tweede wijziging in de visie is dat uitgebreider wordt omschreven wat de mogelijkheden zijn voor (extra) horeca op Lage Weide. In één van de reacties wordt de wens uitgesproken om het verblijfsklimaat te verbeteren door het toevoegen van functies, zoals een supermarkt, sport en horeca. Dergelijke functies kunnen het verblijfsklimaat inderdaad verbeteren. Op Lage Weide zijn zo'n 15 sportbedrijven gevestigd. Daarnaast onderzoeken we hoeveel ruimte voor grootschalige sportbedrijven we in de toekomst in het stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant kunnen maken, die vanwege hun aard wel op bedrijventerreinen moeten ondernemen, en voor andere stedelijke voorzieningen in dit deelgebied. Hier zal maatwerk plaatsvinden. Het toevoegen van horeca op Lage Weide is een kans om ook andere in deelgebieden het verblijfsklimaat te verbeteren. Op grond van bestaand beleid is toevoeging van horeca mogelijk, zoals omschreven in het Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018. De verwijzing naar de mogelijkheden die het beleid biedt is toegevoegd. Het gaat dan om het toevoegen van een aantal (ondersteunende) horecafuncties op bedrijventerreinen. Extra aandachtspunt op Lage Weide blijft de situering van de horeca, omdat een aantal deelgebieden zich beter leent voor toevoeging van een horecavestiging. Bijvoorbeeld het deelgebied Maakbedrijven en service. Op Lage Weide zijn onder het vigerende beleid nog mogelijkheden voor cafés, fastfood, restaurants en andere lichte horeca. Een andere wijziging is de omschrijving van schuifruimte om huisvesting van bedrijven elders in de stad op Lage Weide mogelijk te maken. De vraag was hoe deze opgave zich verhoudt tot de huidige eigendomsrechten van de percelen. Op Lage Weide verkent de gemeente de mogelijkheden om schuifruimte te creëren om bedrijven te huisvesten die op de huidige plek niet meer (gaan) passen. En wel passen in het profiel van Lage Weide. Daarbij realiseren we ons dat de schuifruimte zeer beperkt zal zijn omdat alle kavels zijn uitgegeven en de marktontwikkelingen hierin leidend zijn.

	Na vaststelling van de Omgevingsvisie door de raad is de vervolgstap het opstellen van een gebiedsprogrammering en investeringsstrategie, waar nader wordt ingegaan op de projecten en de mogelijke financiële dekkingsbronnen.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	Een drastische mobiliteitstransitie is nodig om de bouwbeperking op Lage Weide op te heffen en binnen Lage Weide meer te kunnen intensiveren.
	Om op de kavels te kunnen intensiveren en stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant verder te kunnen ontwikkelen en intensiveren, is een drastische mobiliteitstransitie randvoorwaardelijk. Lage Weide is erg op de auto gericht. Maar liefst 88% van de verplaatsingen op Lage Weide gebeurt met motorvoertuigen, en slechts 10% met de fiets. Ondanks dat veel werknemers op fietsafstand wonen. Dat komt doordat Lage Weide per fiets lastig te bereiken is voor fietsers. En op Lage Weide is fietsen onveilig en onaantrekkelijk. In de reacties op de ontwerp Omgevingsvisie is dit punt ook meermaals benoemd. Om woonwerkverkeer per fiets en openbaar vervoer te stimuleren is het nodig om de verbindingen van Lage Weide met de stad te verbeteren met bruggen over het Amsterdam Rijnkanaal en de A2. En zo de geïsoleerde ligging te doorbreken. Lage Weide moet, net als de rest van de stad, aantrekkelijk worden om te fietsen, te wandelen en te verblijven. Ook het aanpakken van de verouderde, onveilige en op de auto gerichte hoofdinfrastructuur op Lage Weide is van groot belang. Prettig en veilig fietsen is één van de meest genoemde punten uit de participatie. Op de korte termijn met diverse maatregelen zoals het stimuleren van deelmobiliteit (shuttlebussen, deelfietsen), een tijdelijke veerverbinding en spitsmijden. Voor goederenvervoer door vervoer over water en spoor te onderzoeken en te stimuleren.
1.2	Krapte op de bedrijventerreinmarkt leidt tot verdringing van bedrijven.
	In de regio Utrecht is al jaren een tekort aan de bedrijfskavels. Dat leidt tot opdrijving van grondprijzen. De meeste aankopen in de afgelopen jaren zijn gedaan door nationale distributiecentra die deze hoge grondprijzen wel kunnen betalen. Hierdoor komt de ambitie in het gedrang om (4.000) toekomst bestendige banen voor praktische en technisch geschoolden toe te voegen op Lage Weide. Deze distributiecentra hebben dergelijke banen niet in voldoende mate en dragen minder bij aan het functioneren van de stad dan stadsverzorgende bedrijven. Ook kunnen de voor het functioneren van de stad belangrijke MKB-bedrijven zich niet meer vestigen, c.q. kunnen ze niet meer uitbreiden op Lage Weide, waardoor deze uit de stad verdwijnen. De ambitie om een inclusieve stad te zijn, wordt hiermee niet of minder gehaald. Met het inzetten van diverse grondbeleid instrumenten is de ambitie dat nieuwe op de stad en regio georiënteerde distributiecentra zich concentreren in het deelgebied logistiek en niet op heel Lage Weide. Daarnaast verkent de gemeente de mogelijkheden van het grondbeleid instrumentarium om op een beperkt aantal plekken bedrijfsvestigingen te stimuleren die passen binnen het profiel van een deelgebied.
1.3	De investeringen om de visie uit te kunnen voeren zijn omvangrijk en nog niet gedekt.
	De maatregelen voor het realiseren van de ambities uit de Omgevingsvisie zijn omvangrijk, orde grootte van zo'n € 200 miljoen. Hiervoor is nog geen financiële dekking. Dat is niet ongebruikelijk bij het vaststellen van een Omgevingsvisie. Diverse indieners benadrukken in hun reactie de urgentie van mobiliteitsmaatregelen voor fietsers, fietsveiligheid en de betere verbindingen met de stad voor fietsers. Lage Weide loopt achter in de mobiliteitstransitie ten opzichte van de rest van de stad. De maatregelen in de Visie dragen bij aan het

	niet verder mee laten groeien van het autoverkeer met de groei van de stad, zoals in het Mobiliteitsplan 2040 is verwoord. Deze onderdelen uit de mobiliteitstransitie zijn omvangrijk, kostbaar en randvoorwaardelijk voor de doorontwikkeling van Lage WeideIn de reacties wordt aangegeven dat dit alleen kan worden uitgevoerd als de komende jaren de aandacht voor Lage Weide op de bestuurlijke agenda blijft staan en er middelen beschikbaar komen. Waar mogelijk sluiten we aan op plannen die al worden voorbereid. Zoals geplande hoofdfietsroutes. Maar dat is niet genoeg om de mobiliteitstransitie te kunnen realiseren. De investeringsopgave is onderdeel van de toekomstige integrale afweging bij de voorjaarsnota en de onderlegger daarvan, het MPR (Meerjaren Programma Ruimte). In een tijd van teruglopende inkomsten vraagt dat om belangrijke keuzes. Ook zal een intensieve samenwerking met (overheids-)partners nodig zijn voor het realiseren van de transitie en het verkrijgen van cofinanciering.
1.4	Intensief vergroenen op Lage Weide is een ambitie die niet altijd goed te combineren is met andere ambities in de Omgevingsvisie.
	Er zijn veel en veel verschillende ambities voor de doorontwikkeling van Lage Weide. Het is niet altijd mogelijk om alle ambities op elke gewenste plek te realiseren. Daarvoor is niet voldoende ruimte. Zo kan de ambitie om grootschalig te vergroenen op spanning staan met bijvoorbeeld het intensiveren van bedrijvigheid op kavels, het toevoegen van toekomstbestendige arbeidsplaatsen . Er zijn diverse andere mogelijkheden om Lage Weide groener en klimaatbestendiger te maken. Weide. Bijvoorbeeld het opnieuw inrichten van de hoofdinfrastructuur van het ruimtelijk raamwerk waarbij groen een belangrijk inrichtingselement is om op Lage Weide te kunnen fietsen, wandelen en verblijven in een aantrekkelijke en klimaatbestendige omgeving. Ook zijn er, vanuit met bedrijven en ILW, initiatieven om bedrijfskavels te vergroenen. Bij het beoordelen van initiatieven dient de Omgevingsvisie als afwegingskader. Dat gaat ook op voor initiatieven voor vergroening. Per initiatief wordt afgewogen wat de gewenste ontwikkelrichting is, zoveel mogelijk rekening houdend met de visie.
Beslispunt	
2	De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht door de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 toe te voegen aan het overzicht ‘Lijst met beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina Omgevingsvisie | gemeente Utrecht hierop aan te passen.
Argumenten	
2.1	Met het opnemen van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 in de Omgevingsvisie Utrecht, is de koers gezet en is er een afwegingskader om dit voor de stad essentiële terrein verder te versterken.
	De Omgevingsvisie Utrecht bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van de gemeente. Niet alles kan in de stad; ook niet op Lage Weide. Door deze aanpassing is er nu ook voor Lage Weide een afwegingskader om de nodige en gewenste koers in te zetten om de positie van Lage Weide te behouden en te versterken.

Financiën

Lage Weide is van groot strategisch en economisch belang voor de stad en de regio. Met de groei van de stad en de transitie naar een circulaire economie neemt dit belang verder toe. De **Omgevingsvisie Lage Weide 2040** geeft richting aan de gewenste ontwikkeling van het gebied op de lange termijn en bevat de integrale ambities voor Lage Weide. Daarom wordt dit document, conform de Utrechtse

Standaard voor de beleidscyclus (DUS), aangeboden als een visie. Een visie beschrijft een ontwikkelrichting op globaal niveau in de vorm van ambities en doelstellingen. Ook onderdeel van de visie is een globale financiële raming van de investeringsambities. Het genoemde bedrag in de omgevingsvisie geeft een eerste indicatie voor de omvang van de geïnventariseerde toekomstige investeringen. In een visie worden vervolgstappen op hoofdlijnen beschreven; kosten en dekking zijn in een visie nog niet concreet aan te geven. Die worden, samen met Indicatoren voor monitoring, in een op te stellen gebiedsprogrammering uitgewerkt en zijn onderdeel van de reguliere begrotingscyclus. Wanneer er daarnaast zaken zijn waarover de raad geïnformeerd kan of moete worden, gebeurt dat met een raadsbrief. De opzet van de Omgevingsvisie Lage Weide sluit aan bij de Omgevingswet. Daarin wordt aangegeven dat een omgevingsvisie de integrale toekomstrichting van, in dit geval Lage Weide beschrijft. Zo ontstaat meer duidelijkheid over de gewenste ontwikkelrichting. In de Omgevingswet is geen verplichting opgenomen voor een uitvoeringsparagraaf. Gezien het abstractieniveau van deze visie is dat ook nog niet goed mogelijk.

De realisatie van de investeringsambitie is afhankelijk van het beschikbaar komen van budget. Het gaat om lange termijn ambities, waarvoor dekking in fases gevonden kan worden. Voor ruimtelijk beleid verloopt de toekenning van dit budget voor een belangrijk deel via de integrale afweging in het MPR, als onderlegger bij de Voorjaarsnota. Voor een aantal maatregelen, waaronder nieuwe fietsverbindingen, is cofinanciering door andere overheden en partners essentieel. De gemeente gaat daarom actief inzetten op samenwerking, lobby en het aantrekken van externe middelen.
De ontwikkeling van de eerste fase van het stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant (in het zuidelijk deel van Lage Weide als onderdeel van het knooppunt Leidsche Rijn Centrum), wordt gedekt uit de grondexploitatie Leidsche Rijn A2-zone.

Verder lopen er verschillende subsidiestromen, zoals de Green Deal Lage Weide, Werklandschappen van de toekomst, Life IP en zijn er kansen voor toekomstige subsidies. Deze subsidies dragen bij aan de ambities uit de Omgevingsvisie. Het is de wens dat in de toekomst met subsidies en andere financieringsbronnen een deel van de benodigde investeringsopgave kan worden gedekt.

Vervolg

Na vaststelling van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 wordt de visie opgenomen in het gebiedsgerichte beleid van de Omgevingsvisie Utrecht. Zij geldt daarna als het ruimtelijk afwegingskader voor nieuwe (bouw)plannen op Lage Weide, die in strijd zijn met het omgevingsplan. De looptijd van de Omgevingsvisie is tot circa 2040. Niet elk project hoeft daarom direct te starten; dat gebeurt de komende jaren, afhankelijk van het beschikbaar komen van financiële middelen.

De Omgevingsvisie vormt het startpunt voor een gebiedsprogrammering en investeringsstrategie, waarin maatregelen, fasering, kosten, dekkingsmogelijkheden (ook van buiten de gemeente) en prioriteiten nader worden uitgewerkt. De gebiedsprogrammering zal in samenspraak en samenwerking met meerdere partners (zoals ILW) gebeuren. Daarmee is ook een zekere flexibiliteit nodig om gedurende de looptijd met elkaar te bepalen welke ambities in welk tempo kunnen worden verwezenlijkt. De gebiedsprogrammering en investeringsstrategie is daarmee een groeidocument.
De eerste focus ligt op projecten voortkomend uit de Omgevingsvisie die voldoende uitgewerkt zijn om op korte termijn te kunnen starten. Een deel van deze projecten loopt via bestaande programmalijnen waar financiering voor beschikbaar is. Voor andere projecten geldt dat aanvullende verkenningen, uitwerkingen of afstemming met externe partners nodig zijn voordat vervolgstappen kunnen worden gezet. De fasering van alle projecten wordt nader uitgewerkt in de gebiedsprogrammering en investeringsstrategie.

Samen stad maken

Voor de doorontwikkeling van Lage Weide is samenwerking met ondernemers, grondeigenaren, ondernemersvereniging ILW en andere (overheids-)partners een must. Daarom was Samen stad maken een belangrijk onderdeel van het opstellen van de Omgevingsvisie. De gemeente koos er voor om met ILW, Eneco en enkele sleutelbedrijven om op gelijkwaardige basis samen te werken: Samen aan zet. Voor de meerderheid van de circa 900 bedrijven (vastgoedeigenaren en ondernemers) en voor de bewoners op Lage Weide, omwonenden, voor werknemers en voor anderen die gebruik maken van het gebied (fietsers, voetgangers, OV-reizigers) is gekozen voor peilen. Voor het peilen kon men in een periode een vragenlijst invullen.

Er zijn werksessies gehouden, een informatiemarkt georganiseerd, er is aangesloten bij reguliere bijeenkomsten zoals de ALV van ILW en er zijn individuele gesprekken gevoerd. De belangrijkste punten die hieruit zijn opgehaald, zijn betere en veiliger fietsverbindingen naar en op Lage Weide, betere bereikbaarheid per openbaar vervoer, behoefte aan schoon en veilig, vergroening in de openbare ruimte, behoefte aan voorzieningen en ontmoetingsplekken op Lage Weide. Ook is er de wens om de kavels te kunnen verdichten en de mogelijke milieucategorieën daadwerkelijk te gebruiken, de diversiteit van bedrijven te behouden en zijn er zorgen over de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel.
In de Omgevingsvisie staat in bijlage 2 het Samenwerkingsverslag, waarin we beschrijven hoe de gemeente samen met de stad de Omgevingsvisie maakte.
De ontwerp Omgevingsvisie lag van 12 december 2025 tot 22 januari 2026 ter inzage. Op 15 januari 2026 is er een inloopbijeenkomst geweest. In deze periode was het mogelijk te reageren op de ontwerp Omgevingsvisie door een reactie in te dienen. Er zijn in totaal 12 reacties ingediend. Die staan in de bij de Omgevingsvisie behorende Reactienota, samen met de beantwoording en de aanpassingen in de Omgevingsvisie.

Communicatie
Bij het opstellen van de Omgevingsvisie is zowel online als offline gecommuniceerd. Met de projectpagina, DenkMeepagina en mails aan stakeholders attendeerden we hen op de participatiemogelijkheden. Offline gebeurde dat met een wijkbericht, bouwborden op Lage Weide, inzetten van het ILW netwerk, flyers en door naar Lage Weide toe te gaan.

Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming:
- Omgevingsvisie Lage Weide 2040

Bijlagen informatief:
- Reactienota Omgevingsvisie Lage Weide 2040.
- BEVAT PERSOONSGEGEVENS- Namen indieners reactie Omgevingsvisie Lage Weide 2040

Omgevingsvisie
Lage Weide 2040



Datum invullen na raadsvaststelling

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl









Inhoudsopgave



A

Inleiding 4
A.1 Samenvatting en introductie 5
A.2 Ambities voor Lage Weide 14
A.3 Leeswijzer 17



B

Visie 18
B.1 Lage Weide van 2025 naar 2040 19
B.2 Scherper economisch profiel Lage Weide 34
B.3 Verbonden Lage Weide 63
B.4 Aantrekkelijk en groen Lage Weide 72



C

Monitoren, sturen en verantwoorden 88
C.1 Inleiding 89
C.2 Projectenagenda en financiën 91
C.3 Risico's 93



Bijlagen 96
Bijlage 1 Geschiedenis van Lage Weide 97
Bijlage 2 Samenwerkingsverslag 103



A Inleiding

A.1 Samenvatting en introductie

Samenvatting

Lage Weide is het grootste bedrijventerrein van Utrecht stad en provincie en één van de grootste van Nederland. Er zijn zo'n 900 bedrijven gevestigd met circa 19.000 werknemers op een oppervlakte van 308 hectare. Lage Weide is net zo groot als alle andere bedrijventerreinen in de stad samen. Lage Weide is van groot strategisch en economisch belang voor Utrecht op het gebied van werkgelegenheid, circulaire economie en energie. Het verwerken van ons afval, stroom, stadsverwarming, bouwbedrijven voor de woningopgave, bevoorraden van bedrijven en winkels, installatie van zonnepanelen, grondstoffen voor de wegenbouw, de pakketjes en de boodschappen: Lage Weide levert het. Ook is het dé plek voor praktisch en technisch geschoolde werkgelegenheid.

Met de groei van de stad en de transitie naar de circulaire economie neemt het belang van Lage Weide alleen maar toe. Om de essentiële positie van Lage Weide te behouden én te versterken zijn gerichte ruimtelijke, economische en mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk. Met deze Omgevingsvisie Lage Weide 2040 zetten we de koers uit en werken we samen met ondernemers, ondernemersvereniging ILW en andere partners aan de realisatie ervan.

Via drie speerpunten werken we in de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 aan realisatie van de koers. Die stippen we hieronder aan, in samenhang met de ontwikkelingen waarop sturing nodig is.

1. Scherper economisch profiel van Lage Weide en de deelgebieden

In stad en regio zijn bedrijfskavels zeer schaars. Bovendien drijven (inter-)nationale distributiecentra de grondprijzen op. Deze ontwikkelingen drukken essentiële lokale bedrijven met toekomstbestendige werkgelegenheid de stad uit. De gemeente gaat daarom actief sturen op vestiging van bedrijven die bijdragen aan de circulaire- en energietransitie en aan de werkgelegenheid in de stad en de regio. Dat gaan we doen met diverse grondbeleidsinstrumenten.

Deze visie zet in op intensivering en optimalisatie van ruimtegebruik op de kavels. Alle kavels zijn immers al uitgegeven, terwijl de vraag naar bedrijfsruimte groot blijft. Door te intensiveren werken we ook aan de ambitie om op Lage Weide 4.000 nieuwe banen te creëren voor met name praktisch en technisch geschoolden. Werken op Lage Weide zorgt voor veel Utrechters voor financiële bestaanszekerheid en een volwaardig bestaan, en biedt ruimte aan beroepen die we nu en in de toekomst hard nodig hebben in onze groeiende stad.

We versterken de identiteit van de zes deelgebieden van Lage Weide. Elk deelgebied heeft, ook nu al, zijn eigen karakteristiek en een van elkaar onderscheidend profiel: grootschalige circulaire activiteiten, duurzame stadsdistributie, productie en levering van duurzame energie, circulaire maakindustrie en essentiële dienstverlenende bedrijvigheid. Met elkaar bepalen zij de identiteit van Lage Weide. Door de karakteristieken aan te scherpen maken we voor alle partijen duidelijk op welk bedrijfsprofiel in welk deelgebied het accent ligt.

Er is één gebied dat echt zal gaan transformeren. Dat is het stationsgebied Lage Weide (in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) wordt dat het Vierde Kwadrant van Leidsche Rijn Centrum genoemd). Dit verandert in hét entreegebied van Lage Weide met meer ruimte voor voetgangers en fietsers en betere OV-verbindingen. Goed verbonden met de rest van de stad, wordt dit een aantrekkelijke, gemengde stedelijke entreezone met kantoren, bedrijfsruimtes, voorzieningen en mogelijk praktijkgericht beroepsonderwijs (mbo) dat aansluit bij de bedrijvigheid in Lage Weide en Werkspoorkwartier. Deze functie als entreegebied is essentieel voor het tweede speerpunt, verbonden Lage Weide.

2. Verbonden Lage Weide als randvoorwaarde

Lage Weide is erg gericht op de (vracht-)auto. Door een te hoge druk van autoverkeer is verdere ontwikkeling van bedrijven en de groei van werkgelegenheid op Lage Weide niet mogelijk. Een drastische mobiliteitstransitie is randvoorwaardelijk voor het verbeteren van het vestigingsklimaat. Hiervoor zijn grote en ingrijpende maatregelen nodig.

Voor woon-werkverkeer is het noodzakelijk dat Lage Weide, net als de rest van Utrecht, aantrekkelijk en veilig wordt om te fietsen, het openbaar vervoer te nemen en te lopen. Erg belangrijk in de mobiliteitstransitie is het doorbreken van de geïsoleerde ligging met nieuwe bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2 voor fietsers en licht elektrisch vervoer. Bestaande hoofdroutes op Lage Weide, met name de Atoomweg, takken we hierop aan en richten we opnieuw in. In samenwerking met ondernemers, ondernemersvereniging ILW en andere overheden stimuleren we werknemers ook op andere manieren om de auto te laten staan.

Voor goederenvervoer gaan we met onze partners de mogelijkheden verkennen voor vervoer over spoor en water en efficiënter vervoer over de weg.

3. Groen en aantrekkelijk Lage Weide

Lage Weide is erg stenig en één van de minst groene en klimaatbestendige plekken in de stad. Dit zorgt voor hittestress, wateroverlast en een onprettige werkomgeving. Daarom richten we ons bij het herinrichten van de openbare ruimte meer op de menselijke maat. We creëren een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte voor voetgangers en fietsers om te verblijven en zich te verplaatsen. Deze ambitie gaat goed samen met het vergroenen en klimaatbestendiger maken van de openbare ruimte. Met een netwerk van paden, groenere straten, verblijfsplekken in het groen nodigen we werknemers uit om meer naar buiten te gaan.

Lage Weide is rijk aan biodiversiteit, maar de groengebieden zijn versnipperd. Hier is veel winst te behalen door via het ruimtelijk raamwerk gebieden met elkaar en met de stad te verbinden. Deze verbindingen vergroten de kans op gezonde populaties en draagt bij aan prettig verblijven, en bijvoorbeeld het maken van lunch-ommetjes. Het toevoegen van groen op Lage Weide dient daarmee meerdere doelen.

De drie speerpunten werken we in de Omgevingsvisie inhoudelijk uit, op een abstractieniveau dat bij een lange termijnvisie past. De uitwerking in projecten gebeurt in een product dat volgt op de Omgevingsvisie. Dat is een gebiedsprogrammering met investeringsstrategie. Hierin benoemen we de verschillende projecten. Dat doen we met de verschillende partners.

Introductie

Lage Weide is veruit de grootste werklocatie van de stad en zelfs één van de grootste in Nederland. Lage Weide is ontstaan in de jaren vijftig en is in de loop van de jaren gestaag gegroeid tot wat het nu is. Het bedrijventerrein beschikt over bijzondere eigenschappen, die elders in de regio niet aanwezig zijn. Zoals grote XL-kavels, hoge milieucategorieën, een energiecentrale van stedelijk en nationaal belang, één van de grootste binnenhavens van Nederland en multimodale bereikbaarheid via de weg, het spoor en het water.
De combinatie van deze eigenschappen is uniek. En blijkt steeds belangrijker voor de grote opgaven waar we aan werken. Denk aan de transitie naar een circulaire economie en de energietransitie.

De bedrijven op Lage Weide werken met veel technisch en praktisch geschoolden. Werken op Lage Weide zorgt daarmee voor veel Utrechters voor financiële bestaanszekerheid en een volwaardig bestaan, en biedt ruimte aan beroepen die we nu en in de toekomst hard nodig hebben in onze groeiende stad.

Dit unieke werklandschap is van grote strategische waarde voor de stad en de regio Utrecht. Met deze Omgevingsvisie willen we de waarde van Lage Weide behouden en verder versterken. Ze biedt een integrale en duurzame visie op de toekomst van het bedrijventerrein.

Hierin schetsen we het economisch perspectief van Lage Weide, en geven we onze visie op het ruimtelijk inpassen van grote stedelijke opgaven zoals mobiliteit, ruimtelijke verdichting, groen, klimaat en energie. Dit deden we in nauwe samenspraak met de Industrievereniging Lage Weide (ILW), ondernemers, werknemers, omwonenden en andere betrokkenen.



Ligging Lage Weide in het stedelijk gebied (roodgekleurd)

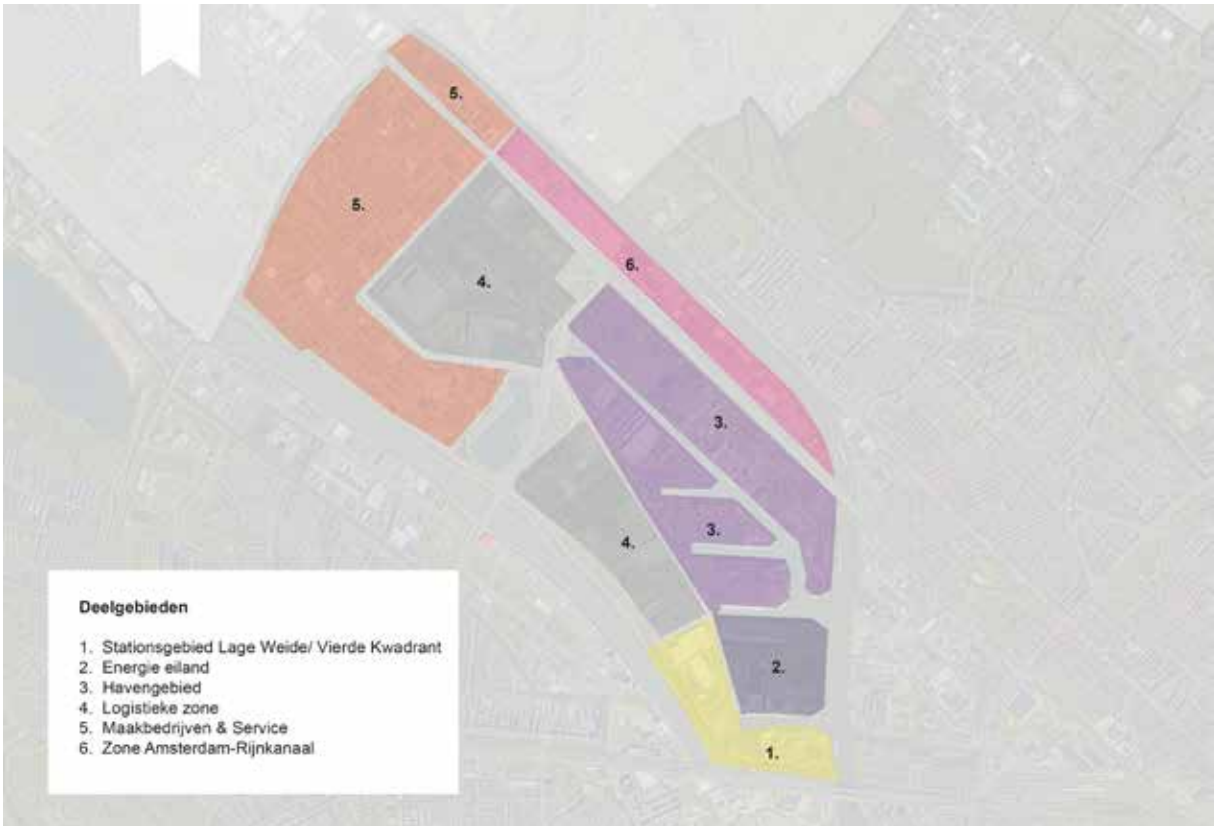
De kracht van Lage Weide

Lage Weide is de Machinekamer van de stad. Ons afval, stroom, stadsverwarming, bouwen van woningen, bevoorraden van bedrijven en winkels, installatie van zonnepanelen, grondstoffen voor de wegenbouw, de pakketjes en de boodschappen: Lage Weide levert het. Een bloeiend en essentieel terrein voor stad en regio. Midden in de stad gelegen.

In de toekomst neemt het belang van Lage Weide voor de stad alleen maar toe. Utrecht wil in 2050 volledig circulair zijn. In de circulaire economie is afval de grondstof voor een nieuwe levenscyclus; materialen worden steeds hergebruikt. Er is ruimte nodig om materialen op te slaan en te verwerken. Ook is er ruimte nodig voor de circulaire maakbedrijven die de materialen bewerken. Daarvoor is zo'n 40% meer ruimte nodig dan in de huidige lineaire economie. Daarnaast zullen in de circulaire economie stadsverzorgende bedrijven en duurzame stadsdistributie nog veel belangrijker zijn dan nu al het geval is. Bijvoorbeeld voor de grote bouwopgave in de stad en voor het toenemende onderhoud van producten in de circulaire economie. Deze ontwikkelingen zorgen voor een uitbreiding van toekomst-bestendige banen voor technisch en praktisch geschoolden.

Naast deze circulaire transitie zitten we ook middenin een energietransitie, waar Lage Weide met de bestaande energiecentrale al een belangrijke spil in vormt.

De gewenste richting voor de verdere ontwikkeling van Lage Weide komt er niet vanzelf. Daarvoor is op een aantal punten sturing nodig. Zoals het versterken en aanscherpen van de identiteit van Lage Weide. De zes deelgebieden van Lage Weide hebben elk hun eigen karakteristieken en zorgen daarmee voor een onderscheidend profiel: Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant, Energie-eiland, Havengebied, Logistieke zone, Maakbedrijven & Service, Zone Amsterdam-Rijnkanaal.



Indeling van Lage Weide in zes deelgebieden

Met haar uiteenlopende bedrijfssectoren draagt Lage Weide bij aan de ontwikkeling van Utrecht, grootschalige circulaire activiteiten, duurzame stadsdistributiecentra, productie en levering van duurzame energie, circulaire maakindustrie en essentiële dienstverlenende bedrijvigheid. Door per deelgebied het profiel aan te scherpen kan Lage Weide nu én in de toekomst haar essentiële rol voor het functioneren van de stad (en de regio) blijven vervullen en te versterken. Het planologische instrumentariumvoor Lage Weide is nu al deels toegerust om de benodigde bedrijven in de verschillende deelgebieden te kunnen huisvesten en het gebruik van de bedrijfskavels te optimaliseren. In de praktijk gaat dit niet altijd vanzelf en is er meer sturing nodig om het juiste bedrijf op de juiste plek te krijgen.

De nieuwe entree van Lage Weide: stationsgebied Lage Weide (Vierde Kwadrant)

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) is het optimaliseren van werklocaties, waaronder Lage Weide, een belangrijk onderwerp. Lage Weide wordt hierin genoemd als divers werkgebied van en voor iedereen in de stad, een volwaardig en verbonden deel van Utrecht, met het gebied rondom station Utrecht Leidsche Rijn als veelkleurig middelpunt.



Nieuwe entree Lage Weide

Dit stationsgebied Lage Weide (in de RSU het Vierde Kwadrant van Leidsche Rijn Centrum genoemd) is het enige deelgebied op Lage Weide dat echt zal gaan transformeren.
Als hét entreegebied van Lage Weide komt er meer plek voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer vanaf station Utrecht Leidsche Rijn. Er komen betere verbindingen met de rest van de stad, een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en een gemêleerd programma van kantoorfuncties, bedrijfsruimten en voorzieningen. En zo mogelijk komt er beroepsonderwijs (mbo) dat aansluit bij de werkpraktijk van de bedrijven in Lage Weide en Werkspoorkwartier.

Lage Weide als banenmotor voor technisch en praktisch geschoolden

In de RSU staat ook dat we groeien in balans, en dat we inzetten op de kwaliteit en de leefbaarheid voor de bestaande en de groeiende stad. Hiervoor zijn er onder meer 13.000 nieuwe banen op bedrijventerreinen nodig, waarvan er zo'n 4.000 in Lage Weide zullen moeten landen. We zien in de praktijk echter dat het aantal praktische banen moeizaam groeit; bedrijven met deze werkgelegenheid worden langzaam uit de stad gedrukt. De ambitie om werk voor iedereen te bieden en te groeien in balans, raakt daarmee buiten beeld en vraagt om ongelijk investeren voor gelijke kansen. In de RSU is dan ook uitgesproken om de betekenis van Lage Weide als werkgebied te behouden en verder te versterken door 'intensivering' van de ruimte. Bedoeld wordt dat we de ruimte op Lage Weide beter willen benutten zodat het aantal banen kan groeien. Aangezien Lage Weide verreweg de grootste werklocatie is van de stad en de regio, is een toekomstbestendig Lage Weide essentieel.

Krapte op de markt voor bedrijfskavels

Lage Weide is ontstaan in de jaren vijftig en is in de loop van de jaren gestaag gegroeid. De kavels op Lage Weide zijn allemaal uitgegeven. In de stad en regio is al jaren een grote schaarste aan bedrijfskavels. In de stad Utrecht alleen al is een tekort van circa 74 hectare op een totaal van circa 585 hectare (netto). De schaarste aan bedrijfskavels is een groot risico voor een toekomstbestendige groei van Lage Weide. Het zorgt voor ruimtetekort bij bestaande bedrijven en zeer hoge prijzen voor bedrijfskavels.

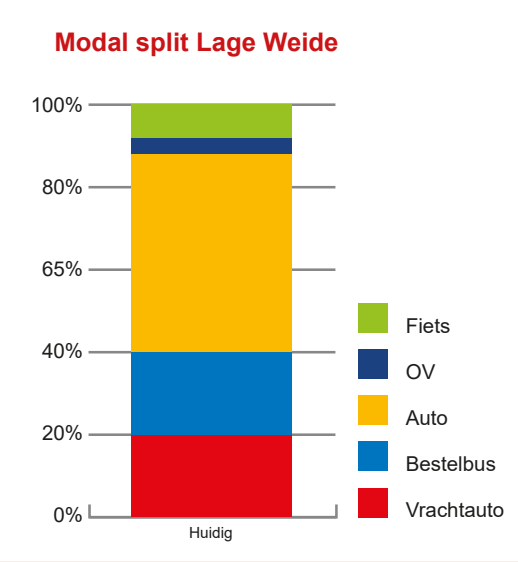
De beschikbare ruimte wordt veelal ingenomen door grote, landelijk opererende logistieke bedrijven, die kapitaalkrachtig genoeg zijn om de hoge prijzen te kunnen betalen. En daardoor de prijzen nog verder opdrijven. Deze grootschalige distributiecentra komen af op de centrale ligging van het bedrijventerrein. Robotisering is een belangrijke trend in de logistiek, waardoor deze bedrijven niet de toekomstbestendige banen leveren die de stad nodig heeft.

Bedrijven, die broodnodig zijn voor de toekomstbestendige werkgelegenheid en voor de andere stedelijke en regionale opgaven, worden hierdoor juist uit Utrecht gedrukt. Het gaat hier bijvoorbeeld over circulaire grondstofverwerkende bedrijven, circulaire maakindustrie, bedrijven in de energietransitie, stadverzorgende dienstverleners en duurzame stadslogistiek. Onze ambitie is dan ook om te sturen op het creëren van ruimte en mogelijkheden voor vestiging en behoud van dit soort bedrijven, die belangrijk zijn voor het functioneren van de stad en de regio.Hiervoor is het nodig dat we de vestigings-condities en de ruimte voor bedrijven met een milieucontour op Lage Weide versterken, en de bestaande milieucontouren behouden door ze optimaal te benutten.

Ingrijpende mobiliteitstransitie is randvoorwaardelijk voor verdere groei

Op Lage Weide geldt nu een bouwbeperking als gevolg van een te hoge druk van autoverkeer. Dit leidt tot een drastische beperking van de ontwikkelmogelijkheden en werkgelegenheid op Lage Weide. Hierbij komt een verwachte toename van vervoers-bewegingen als gevolg van de groei van de stad en onder andere de grote bouwopgave in de stad.

Randvoorwaarde voor de verdere economische ontwikkeling van Lage Weide is een ingrijpende mobiliteitstransitie. Het autoverkeer op Lage Weide moet op korte termijn worden beperkt, zowel voor woon-werkverkeer als voor het goederenvervoer. Ingrijpende maatregelen zijn nodig die ervoor zorgen dat werknemers veel meer de fiets en het openbaar vervoer pakken om naar het werk te gaan, in plaats van de auto. En ten aanzien van goederenvervoer is het nodig dat logistieke stromen efficiënter worden, en er veel meer gebruik gemaakt wordt van vervoer over water en spoor en kleine elektrische voertuigen.



Lage Weide kent een zeer groot aandeel motorvoertuigen in de modal split.
In 2023 ging 88% van de verplaatsingen met een auto, bestelbus of vrachtauto. Openbaar vervoer en de fiets spelen slechts een bescheiden rol (samen 12%). In Utrecht gemiddeld, maar ook in andere economische kerngebieden in Utrecht, ligt het gebruik van motorvoertuigen veel lager.

Een forse verschuiving van auto naar fiets, OV, spoor en water is nodig voor groei van Lage Weide. Hiervoor zijn ingrijpende maatregelen noodzakelijk.

(Bron: verdeling fiets-openbaar vervoer-motorvoertuigen uit de monitor mobiliteit; verdeling motorvoertuigen in auto-bestelbus-vrachtauto is een inschatting op basis van tellingen.)

Lage Weide moet net als de rest van Utrecht aantrekkelijk worden om te fietsen, te wandelen en te verblijven. Daarvoor moeten nieuwe verbindingen met de stad voor langzaam verkeer worden aangelegd en bestaande routes naar en op Lage Weide veiliger worden. De condities voor het gebruik van water, spoor en kleine elektrische voertuigen voor goederenvervoer moeten sterk verbeteren.

De maatregelen voor mobiliteit en logistiek vervoer combineren goed met maatregelen om Lage Weide klimaatbestendiger te maken en groen toe te voegen in de versteende omgeving die het nu grotendeels is. Het drastisch veranderen van het autogebruik op Lage Weide draagt bij aan de gemeentelijke ambitie om het autoverkeer niet mee laten groeien met de groei van de stad. Zowel op Lage Weide als het aantal autobewegingen in de rest van de stad.

Bestaande kaders als uitgangspunten voor de Omgevingsvisie Lage Weide 2040

Op hoofdlijnen zijn in de RSU 2040 en in verschillende visies en beleidsnota's al een aantal richtinggevende keuzes gemaakt voor de toekomst van Lage Weide. Maar gemeente, ondernemersvereniging en ondernemers zullen flink de zeilen moeten bijzetten want het beweegt niet 'vanzelf' in de gewenste richting. Om de betekenis van Lage Weide verder te versterken hebben we deze Omgevingsvisie Lage Weide 2040 opgesteld. Na vaststelling wordt deze onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht en gaat gelden tot in ieder geval 2040.

Als vertrekpunt voor de Omgevingsvisie Lage Weide stelde de gemeenteraad in juni 2024 de *Uitgangspuntennotitie voor de Omgevingsvisie Lage Weide 2040* vast. Deze uitgangspunten zijn in voorliggende omgevingsvisie uitgewerkt en concreter gemaakt.

De onderstaande beleidstukken zijn van invloed op de Omgevingsvisie Lage Weide 2040:

- Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 Mobiliteitsplan 2040
- Parkeervisie (na verwerking amendement)
- Sociale Visie Utrecht 2040
- Beleidsnota Circulair 2030
- Visie Utrecht Circulair 2050
- Beleidsnota Opwekgebieden voor schone energie Utrecht
- Beleidsnota Werklocaties 2035
- Uitvoeringsprogramma verduurzamen bedrijventerreinen 2024 - 2028
- Visie klimaatadaptatie Utrecht
- Visie Stadswater Utrecht
- Stedenbouwvisie
- Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer
- Beleidsnota warmte

Een Omgevingsvisie kenmerkt zich dat ambities uit veel beleidsdomeinen samenkomen. Dat geldt ook voor deze Omgevingsvisie Lage Weide. Dit betekent dat de uitwerking van deze visie betrekking zal hebben op veel begrotingsprogramma's.

Hoe is deze omgevingsvisie tot stand gekomen?

De gemeente maakt deze Omgevingsvisie Lage Weide 2040, maar doet dit niet alleen. Om te zorgen dat de ideeën en ambities aansluiten bij de wensen en behoeften van de huidige en toekomstige gebruikers van het gebied, hebben we breed informatie opgehaald en gedeeld (Samen Stad Maken). De Industrievereniging Lage Weide (ILW) heeft actief meegelezen en ons van suggesties en ideeën voorzien. ILW en een aantal prominente ondernemers brachten veel kennis en kunde in over het gebied. We hebben ook andere belanghebbenden en betrokkenen actief gevraagd naar hun meningen, verwachtingen en ideeën. In juni 2024 konden ondernemers, eigenaren, bewoners en maatschappelijke organisaties hun stem laten horen tijdens een aantal bijeenkomsten die we organiseerden op Lage Weide of reageren via een online vragenlijst. De inbreng is vastgelegd in het participatieverslag en zoveel mogelijk meegenomen in deze omgevingsvisie.

A.2 Ambities voor Lage Weide

Met de Omgevingsvisie Lage Weide is het bedrijventerrein in 2040 dé locatie in de stad waar het praktische en technische werk wordt gedaan om de stad en de regio draaiende te houden in de transitie naar de circulaire economie. Als metafoor gebruiken we hiervoor de ‘Machinekamer van Utrecht’.

In onze ambities onderscheiden we drie speerpunten voor de doorontwikkeling van Lage Weide:

1. **Scherper economisch profiel Lage Weide**
   Van het hele terrein én de deelgebieden.

2. **Verbonden Lage Weide**
   Naar goede verbindingen tussen Lage Weide en de stad voor voetgangers en fietsers, en naar aangename en veilige routes op Lage Weide.

3. **Groen en aantrekkelijk Lage Weide**
   Naar een aantrekkelijk en groen bedrijventerrein om te werken én te verblijven

1. Scherper economisch profiel Lage Weide

Toekomstbestendige banen behouden en stimuleren

Werkgelegenheid voor iedereen is een belangrijke ambitie van de stad. Als Utrechtse werklocatie met de meeste banen voor praktisch en technisch geschoold personeel neemt Lage Weide een bijzondere positie in. Maar het bedrijventerrein kan nu niet verder groeien door een gebrek aan bedrijfsruimte, schuifruimte en verkeersruimte. Een negatieve ontwikkeling is dat lokale technische en ambachtelijke MKB-bedrijven op Lage Weide uit de stad worden weggedrukt door het tekort aan uitbreidingsruimte en de hoge prijzen. Hiermee verdwijnen ook banen voor technisch en praktisch geschoolden uit de stad.

De ambitie is dus om ruimte te creëren voor toekomstbestendige banen. Daarbij willen we ook beroepsonderwijs (mbo) versterken, samen met de koppeling van onderwijs met bedrijven. Met een heldere visie op de juiste bedrijvigheid per deelgebied willen we het verdringingseffect door de snelle groei van (inter-)nationale distributiecentra tegengaan, en de betaalbaarheid van kavels en panden bevorderen.

Ruimte voor toekomstbestendige bedrijven

Onze ambitie is om de gebiedsidentiteit van Lage Weide te versterken met een onderscheidend verhaal en een duidelijk economisch profiel. Zowel voor het gehele gebied als per deelgebied. Dit onderscheidende verhaal sluit aan bij de vijf genoemde speerpunten voor het economische profiel in de Uitgangspuntennotitie, te weten: grootschalige circulaire activiteiten, duurzame stadsdistributie, productie, opslag en levering van duurzame energie, circulaire maakindustrie en dienstverlenende bedrijvigheid.

Deze vijf bedrijfsactiviteiten zijn hard nodig bij de gewenste ontwikkeling van Utrecht. Daarvoor is ruimte nodig die 'gecreëerd' kan worden door de beschikbare ruimte op de kavels slimmer en intensiever te benutten. Extra ruimte hebben we nodig voor de nodige groei van het aantal banen (arbeidsintensief), én voor meer circulaire grondstofbewerking (ruimte-intensief). Op Lage Weide zijn beiden nodig.

In deze visie gaan we in op de randvoorwaarden die nodig zijn om dit mogelijk te maken. Daarbij kijken we naar waar dat kan en waar dat logisch is.

De uitwerking hiervan gebeurt per deelgebied. Ruimte voor verdichting van bedrijvigheid en het intensiveren van de werkgelegenheid zien we met name in het deelgebied Maak- en servicebedrijven en in de nabijheid van het station. Op korte termijn al starten we met het opstellen van een plan voor de transformatieopgave voor het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant. Als entreegebied van Lage Weide vormt dit gebied ook een belangrijke verbindende schakel met Leidsche Rijn en de rest van de stad.
We starten het Utrechts planproces met het opstellen van een Nota van Uitgangspunten voor dit stationsgebied.

In het Havengebied zien we met name kansen voor grootschalige circulaire activiteiten met een hoge milieucategorie, die ook gebruik maken van transport over water en spoor. Deze bedrijven zijn juist extensief in ruimtegebruik, maar kunnen nog veel meer gebruik maken van de bestaande milieuruimte en aanwezige faciliteiten (kades, insteekhavens, containerterminal, spoorlijn et cetera).

In het deelgebied Logistieke Zone ligt het accent op logistiek en duurzame stadsdistributie. Het wensbeeld voor de Zone Amsterdam-Rijnkanaal is een mix van verschillende typen middelgrote bedrijven die de mogelijkheden van het water en de hoge milieucategorie 4.1 gebruiken.

Tenslotte willen we Lage Weide verder gaan versterken als dé plek in de stad waar duurzame energie wordt opgewekt, natuurlijk in het deelgebied Energie-eiland, maar ook door op andere plekken wind, zon, aquathermie, energieopslag en onderlinge energie-uitwisseling te onderzoeken en mogelijk te maken als dat past binnen de koers van deze omgevingsvisie. Bedrijven op Lage Weide, samen met ILW, overheden en andere partijen, nemen hier nu al een voortrekkersrol in met initiatieven als de energiehub, waterstof et cetera.

Scherpere identiteit deelgebieden

Lage Weide is in de loop van de tijd ontstaan en aan elkaar gegroeid tot de huidige omvang. Het is een groot en divers terrein met veel verschillende bedrijfsactiviteiten. De kracht van de huidige bedrijven bepaalt mede de huidige identiteit van elk deelgebied. Door deze accenten te benoemen kun je Lage Weide indelen in specifieke deelgebieden. Zo kun je gericht sturen op de verder ontwikkeling per deelgebied. En is voor alle partijen duidelijk welk profiel elk deelgebied heeft.

2. Verbonden Lage Weide

Ingrijpende mobiliteitstransitie is voorwaarde voor groei

De verdere ontwikkeling van Lage Weide kan niet los worden gezien van een goed verbonden Lage Weide. Maar liefst 88% van de verplaatsingen op Lage Weide gebeurt met motorvoertuigen (auto's, bestelauto's en vrachtauto's), tegenover slechts 10% fiets en 3% openbaar vervoer. Dat is zeer hoog, ook in vergelijking met andere bedrijventerreinen. Een belangrijk gegeven is dat Lage Weide op dit moment niet verder in bedrijvigheid kan groeien doordat de hoeveelheid autoverkeer op en naar de A2 niet verder mag toenemen. Het terugdringen van auto- en vrachtverkeer is daarom een randvoorwaarde voor verdere ontwikkelingen op Lage Weide. Daarvoor moeten alle mogelijke maatregelen worden ingezet om Lage Weide verder te kunnen ontwikkelen. Een ingrijpende mobiliteitstransitie is dus essentieel. Het betekent dat concrete maatregelen per modaliteit noodzakelijk zijn.

De grootste winst is te behalen in het woon-werkverkeer. Op dit moment komt een groot deel van de 19.000 werknemers per auto naar hun werk. Ondanks dat het merendeel van de werknemers op maximaal zeven kilometer afstand woont, is het aantal fietsers zeer laag. Dit komt doordat Lage Weide vanuit de rest van de stad met de fiets slecht te bereiken is. Bovendien is het op Lage Weide vaak onveilig en onprettig om te fietsen. Naast woon-werkverkeer is ook winst te halen in het goederenvervoer. Voor het vervoer van goederen is het nodig dat transport over water en spoor veel meer gebruikt gaat worden.

Cruciaal zijn de aanleg van fietsbruggen, een prettige en veilige hoofdstructuur voor fiets- en voetganger, optimale verbindingen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer met station Utrecht Leidsche Rijn en Station Maarssen en (voor het stimuleren van transport over water) de aanleg van overslaghubs voor grondstoffen in het havengebied.

3. Aantrekkelijk en groen lage Weide

Toekomstbestendige openbare ruimte

Waar Lage Weide goed verbonden is op de regionale en landelijke netwerken, is dat veel minder met de omliggende stad. In feite vormt Lage Weide een ontbrekende schakel in de stedelijke netwerken. Niet alleen op het gebied van mobiliteit, maar ook voor groen en ecologie. Daarbij is het bedrijventerrein vooral erg stenig en één van de minst groene en klimaatbestendige plekken binnen Utrecht. Dit zorgt onder andere voor hittestress, water-overlast en een ongezonde en onprettige werkomgeving.

Om dit te verbeteren willen we dat Lage Weide in 2040 een stevige en heldere ruimtelijke gebiedsstructuur heeft. Het gaat dan om een structuur (raamwerk) die past bij het ruige bedrijvenlandschap en tegelijkertijd past bij de zorg voor mens, dier en de bredere klimaatopgave. Een goed ruimtelijk raamwerk gaat zorgen voor een beter verbonden Lage Weide met de omliggende stad, en voor het accommoderen van de verschillende stedelijke opgaven op het vlak van mobiliteit, groen, klimaat en de gezonde leefomgeving.

Ook binnen Lage Weide zelf is behoefte aan aantrekkelijke en groene routes voor (lunch-) wandelaars en fietsers. Voor het verwezenlijken van deze groene ambitie werken we samen met ILW, die dit onderwerp ook actief agendeert. Een stimulans hierbij is dat Lage Weide eind 2024 is verkozen tot 'Living Lab' door de selectiecommissie van het landelijke programma Werklandschappen van de Toekomst. Dit kennis- en innovatieprogramma zet zich in voor een transitie van bedrijventerreinen naar een duurzame, gezonde en groene toekomst. Een groene omgeving stimuleert tevens het vestigingsklimaat van Lage Weide.

A.3 Leeswijzer

In de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 staan de ambities voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Lage Weide tot 2040. De Omgevingsvisie bestaat uit drie hoofdstukken:

- A: Inleiding – met daarin de introductie en ambities.
- B: Visie – waarin de ambities per thema zijn uitgewerkt:
  - 'Scherper economisch profiel Lage Weide', waarin de economische ambities centraal staan.
  - 'Verbonden Lage Weide', waarin de ambities voor de mobiliteitstransitie centraal staan.
  - 'Groen en aantrekkelijk Lage Weide', waarin de ambities voor de openbare ruimte centraal staan.
- C: Monitoren, sturen en verantwoorden – met daarin de projectenagenda en een globale financiële raming die aangeeft hoe we de ambities uit de delen A en B kunnen uitvoeren. Ook is hier een risicoparagraaf opgenomen.

Onderdeel van de Omgevingsvisie zijn de volgende bijlagen:

- Bijlage 1: Zo is Lage Weide ontstaan. We beschrijven hierin de geschiedenis van het gebied.
- Bijlage 2: Participatieverslag. We beschrijven in dit verslag hoe we de verschillende gebruikers en bewoners hebben betrokken bij het maken van de omgevingsvisie.

B Visie



B.1 Lage Weide van 2025 naar 2040

Lage Weide is één van de grootste bedrijventerreinen in Nederland, en zeer gewild bij bedrijven. Daarbij is Lage Weide een heel dynamisch werklandschap, met veel ondernemerschap en eigen initiatief. De unieke eigenschappen van Lage Weide willen we verder versterken. Tegelijk zien we dat er verschillende ontwikkelingen op het gebied afkomen. Die vragen om sturing zodat Lage Weide belangrijk blijft voor stad en regio.Dit tezamen vormt het vertrekpunt voor de Omgevingsvisie.

De kracht van het huidige Lage Weide

Lage Weide is gelegen in het noordwesten van de stad. Het bedrijventerrein wordt aan de noordzijde begrensd door de N230 en de gemeentegrens met Stichtse Vecht, aan de oostzijde door het Amsterdam-Rijnkanaal, aan de westzijde door de A2 en aan de zuidzijde door de spoorlijn Utrecht-Woerden.

Lage Weide is vanaf de jaren vijftig van de vorige eeuw aangelegd als een perifeer bedrijventerrein voor havens, industrie en elektriciteit. In de loop der jaren is het bedrijventerrein uitgebreid tot de huidige omvang en gebruik. Bijzonder is dat de aanvankelijke perifere ligging is verdwenen door de verdergaande verstedelijking rondom Lage Weide; met de ontwikkeling van Leidsche Rijn en Maarssenbroek ligt het bedrijventerrein nu midden in het stedelijk gebied van Utrecht.

Met een omvang van 308 hectare netto en 900 gevestigde bedrijven is Lage Weide veruit de grootste werklocatie van de stad en van de provincie. Om een beeld te geven van de omvang: Lage Weide is in zijn eentje groter even groot dan de andere elf bedrijventerreinen van de stad Utrecht bij elkaar.

Met 19.000 banen heeft Lage Weide de grootste concentratie werkgelegenheid voor technisch en praktisch geschoolden in de regio. Lage Weide is daarmee essentieel voor de diverse arbeidsmarkt die Utrecht nodig heeft om te kunnen wonen én werken in de stad.

Voor uiteenlopende bedrijven is Lage Weide een zeer gewilde vestgingsplaats, mede vanwege de centrale ligging in Nederland, de hoge milieucategorieën en de uitstekende multimodale bereikbaarheid. Lage Weide ligt aan de A2 en de spoorlijn naar Amsterdam, en beschikt over een voor zeeschepen toegankelijke binnenhaven aan het Amsterdam-Rijnkanaal. In de landelijk gehanteerde indeling van bedrijventerreinen spreken we over een HMC-bedrijventerrein. HMC staat voor hoge milieu categorie, met bedrijfskavels vanaf milieucategorie 4. Als HMC-bedrijventerrein met een focus op weg- en watertransport is het gebied functioneel, efficiënt en robuust ingericht.

Binnen Utrecht is Lage Weide het enige HMC-bedrijventerrein. Met kavels tot milieu-categorie 5.2 heeft Lage Weide binnen de regio zelfs de hoogste milieucategorieën. Ook is Lage Weide het enige terrein binnen Utrecht met XL-bedrijfskavels (kavels van minimaal 3 hectare groot). De andere bedrijventerreinen in de stad zijn reguliere en stadsverzorgende bedrijventerreinen. Het betekent onder meer dat binnen Utrecht alleen op Lage Weide bepaalde zware en grootschalige bedrijfsactiviteiten mogelijk zijn. Een eigenschap die steeds belangrijker wordt in de circulaire economie.

Lage Weide beschikt over multimodale bereikbaarheid met directe toegang tot de A2 (wegtransport), het Amsterdam-Rijnkanaal (watertransport) en het spoor.Het beschikt over een van de grootste multifunctionele binnenhavens van Nederland, met kwalitatief goede loskades en een eigen containerterminal.

Aan de zuidzijde grenst Lage Weide aan het station Utrecht Leidsche Rijn. Dat wordt nu nog onderbenut. Aan de noordzijde ligt station Maarssen op korte afstand.

Kenmerkende bedrijfsactiviteiten op Lage Weide zijn distributie, transport, maakindustrie, recycling, autoreparatie, bouw, energie, groothandel, dienstverlenende bedrijvigheid en ICT. We noemen een aantal bijzonderheden:

- De aanwezige Eneco-energiecentrale is de grootste van de regio en valt onder Rijksbeleid. Deze centrale voorziet de stad van elektriciteit en warmte.
- De ligging van Lage Weide middenin stedelijk gebied is gunstig voor distributie-activiteiten. Vanuit het gebied kan de stad snel worden bevoorraad via duurzame last-mile stadslogistiek. En andersom is het bedrijventerrein uitstekend gelegen voor retourlogistiek (het retourneren en inzamelen van goederen en materialen).
- Lage Weide biedt ruimte aan grootschalige bedrijfsactiviteiten in inzameling en recycling van materialen en grondstoffen, als enige terrein in de regio.

Een bijzonder gegeven is de grote betrokkenheid van de ondernemers bij het gebied. Al sinds 1966 bestaat Industrievereniging Lage Weide (ILW) die actief de belangen van de ondernemers behartigt. ILW verzorgt onder meer het parkmanagement, neemt toekomstgerichte collectieve initiatieven en werkt nauw samen met de gemeente aan het onderhouden en verbeteren van het vestigingsklimaat.

Al deze uitzonderlijke eigenschappen maken dat Lage Weide van essentieel belang is voor het duurzaam economisch functioneren van Utrecht.

Uitdagingen voor Lage Weide in de ontwikkeling naar 2040: waarom sturing nodig is

Lage Weide is óók een dynamisch werklandschap, dat voortdurend verandert door ruimtelijke en economische ontwikkelingen. In de toekomst zal Lage Weide nog belangrijker zijn voor de stad en regio dan het nu al is. Bijvoorbeeld vanwege de transitie van de stad naar de circulaire economie. Om Lage Weide daarop voor te bereiden zullen we een aantal relevante ontwikkelingen die al gaande zijn het hoofd moeten bieden. We noemen ze hier:

- Krapte op de bedrijventerreinmarkt leidt tot verdringing van bedrijven.
- Er is ruimte nodig voor nieuwe en toekomstbestendige werkgelegenheid.
- Er geldt een bouwbeperking op Lage Weide als gevolg van teveel autoverkeer.
- Er is ruimte nodig voor groen, klimaatadaptatie en energie.
- De ontwikkeling van Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant.
- Diverse ontwikkelingen rondom Lage Weide zijn gaande.
- De ontwikkeling van een integraal energiesysteem op Lage Weide.
- De ontwikkeling van Lage Weide als essentieel onderdeel van de circulaire stad Utrecht.

Krapte op de bedrijventerreinmarkt leidt tot verdringing van bedrijven

Utrecht kent een zeer krappe bedrijventerreinenmarkt. De leegstand van bedrijfspanden is met 1,6% al jaren onder een gezond leegstandsniveau. Een gezond leegstandsniveau ligt tussen de vijf en zeven procent. De leegstand is dusdanig laag dat het voor veel bedrijven zeer lastig is om zich te vestigen, uit te breiden of te verplaatsen.

Lage Weide is en blijft bedoeld voor bedrijven die een directe functie hebben voor de stad en omliggende gemeenten. Het gaat bijvoorbeeld om bedrijven die deel uit maken van het economisch regionaal ecosysteem (toeleverancier, afnemer, onderdeel van (circulaire) keten et cetera), veel lokale werkgelegenheid genereren, of aansluiten bij de circulaire/ duurzame ambities van de stad. Deze bedrijven worden de stad en de regio uitgedrukt doordat het tekort aan kavels leidt tot hoge(-re) prijzen.

Kapitaalkrachtige sectoren, zoals de (inter-)nationale distributie, krijgen een groter aandeel op bedrijventerreinen omdat zij de hoge grondprijzen wel kunnen betalen. Deze bedrijven zijn niet of nauwelijks op Utrecht gericht. Een achterliggend mechanisme hierbij is dat in deze tijden grootschalige distributiecentra geliefde beleggingsobjecten zijn geworden, waardoor er met (internationale) beleggers ook andere typen eigenaren zijn toegetreden op Lage Weide.

De deelgebieden van Lage Weide hebben elk al een eigen karakter en identiteit. Door dat karakter aan te scherpen wordt het voor alle partijen duidelijker welk bedrijf hier past. En met name welk bedrijf beter past op een andere plek. Hiervoor zijn meerdere maatregelen mogelijk, zoals het tegengaan van zelfstandige kantoren op bedrijventerreinen, het beter gebruiken van de mogelijke milieucategorieën, en het in gebruik nemen van de aanwezige kades voor transport over water. Ook het intensiveren van bedrijvigheid op de kavels is een oplossing, samen met het sturen op clustering van complementaire activiteiten of ketens.

Ruimte voor nieuwe en toekomstbestendige werkgelegenheid

Utrecht groeit en wil deze groei zoveel mogelijk laten plaatsvinden in de bestaande stad. Dat geldt voor nieuwe inwoners, maar ook voor nieuwe werkgelegenheid en nieuwe bedrijvigheid. In de RSU 2040 wordt gezegd dat tot 2040 (ten opzichte van 2021) op de bestaande bedrijventerreinen binnen Utrecht ruimte moet worden gevonden voor 13.000 extra arbeidsplaatsen in de stad. Als grootste bedrijventerrein van de stad zal Lage Weide hier een belangrijk aandeel in moeten hebben. De ambitie is dan ook om op Lage Weide 4.000 extra banen voor praktisch en technisch geschoolden toe te voegen. Maar omdat alle bedrijfskavels zijn uitgegeven, heeft Lage Weide op dit moment geen ruimte voor nieuwe bedrijvigheid.

Als gemeente zetten we in op groei van toekomstbestendige banen. De toename van banen voor technisch en praktisch geschoolden gaat echter zeer moeizaam. Door de bovengenoemde verdringing van lokale MKB-bedrijven door logistieke bedrijven, verdwijnen deze banen naar buiten de stad en de regio. In de logistiek zijn veel arbeidsplaatsen niet toekomstbestendig, onder andere door de verdergaande robotisering

Bouwbeperking op Lage Weide als gevolg van teveel autoverkeer

Utrecht wil het autoverkeer in de stad drastisch terugdringen, en zet met allerlei maatregelen vol in op het bevorderen van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Ook op Lage Weide is dit een belangrijke gewenste ontwikkeling. Als een echt klassiek bedrijventerrein is Lage Weide vrijwel volledig op de auto georiënteerd. Dat komt mede omdat het gebied heel goed is aangesloten op het rijkswegennet, maar veel minder op de stad. En in de infrastructuur op Lage Weide hebben voetgangers en fietsers een ondergeschikt belang.

Het terugdringen van auto- en vrachtverkeer is hier zelfs een absolute voorwaarde voor verdere ontwikkelingen op Lage Weide. Doordat het wegennet en de aansluiting op de A2 volloopt, is het niet meer mogelijk om uit te breiden dan wel te intensiveren op de kavel. Dat kan alleen als het autoverkeer niet verder toeneemt.

Ingrijpende maatregelen zullen nodig zijn om Lage Weide op de fiets, in de bus, het spoor en op het water te krijgen. Het terugdringen van autoverkeer ten gunste van fiets, voetganger, openbaar vervoer en watertransport zal gevolgen hebben voor de structuur van het netwerk en voor de inrichting van de openbare ruimte op Lage Weide.

Dit noemen we de ingrijpende mobiliteitstransitie. Diverse initiatieven en projecten zijn al gaande maar het is belangrijk dat deze geïntegreerd worden in deze omgevingsvisie. Belangrijk is om de mobiliteitstransitie in samenhang met de ruimtelijke strategie uit te werken. Het gaat onder meer om betere fietsverbindingen (fietsbruggen) met de rest van de stad, inpassing van doorfietsroutes, duurzaam en gebundelde last-mile stadsdistributie en goederentransport over water en spoor. Deze maatregelen kunnen overigens alleen worden gerealiseerd als de bedrijven en de gemeente hierin samen optrekken.

Ruimte voor groen, klimaatadaptatie en energie

Ook de andere grote transities waarin Utrecht zich bevindt zijn essentieel als vertrekpunt voor de visie. Denk hierbij aan het creëren van een circulaire economie, een groene en gezonde stad, klimaatbestendigheid en duurzame energie. Ook hier zijn diverse initiatieven en projecten al gaande, veelal in samenspraak met ILW en de ondernemers op Lage Weide. Denk aan de Green Deal Lage Weide, de Kopgroep Vergroening van ILW, de zoektocht naar locaties voor windenergie, duurzame energie-opwek en onderlinge energie-uitwisseling van bedrijven en de grootschalige rioolvervangingsopgave. Het is belangrijk dat deze ontwikkelingen geïntegreerd en afgewogen worden in deze omgevingsvisie

Ontwikkeling van het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant Leidsche Rijn Centrum

Nergens raakt de voortgaande verstedelijking van Utrecht zo direct aan de toekomst van Lage Weide als de stapsgewijze ontwikkeling van het centrum van Leidsche Rijn. In de RSU 2040 is het meest zuidelijke deelgebied van Lage Weide aangewezen als Vierde Kwadrant van Leidsche Rijn Centrum, en daarmee als onderdeel van een van de stedelijke knooppunten van de polycentrische stad. Het betekent dat dit deelgebied als Stationsgebied Lage Weide wordt getransformeerd naar een uitnodigende stationsomgeving met een gemêleerd programma van kantoorfuncties, arbeidsintensieve bedrijvigheid (aansluitend bij het profiel van Lage Weide), onderwijs en centrumvoorzieningen. Belangrijk onderdeel van de transformatie-opgave is het maken van een veel betere aansluiting vanuit Lage Weide op station Utrecht Leidsche Rijn en op Leidsche Rijn Centrum.

Ontwikkelingen rondom Lage Weide

Waar Lage Weide decennialang aan de rand van de stad lag, is het bedrijventerrein door de realisatie van Leidsche Rijn en Maarssenbroek steeds meer in het stedelijk gebied komen te liggen. Maar Lage Weide maakt nog steeds onvoldoende onderdeel uit van de rest van de stad vanwege het ontbreken van goede rechtstreekse verbindingen. De stedelijke context rondom Lage Weide verandert ook nog weer verder, onder meer door gebiedsontwikkelingen ten noordwesten van Lage Weide in Maarssenbroek (Ruimtekwartier) en ten oosten van Lage Weide aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal (Zuilense Vecht). Daarmee worden betere verbindingen met de stad in de nabije toekomst nog urgenter dan nu al het geval is.

Naar een integraal energiesysteem Lage Weide

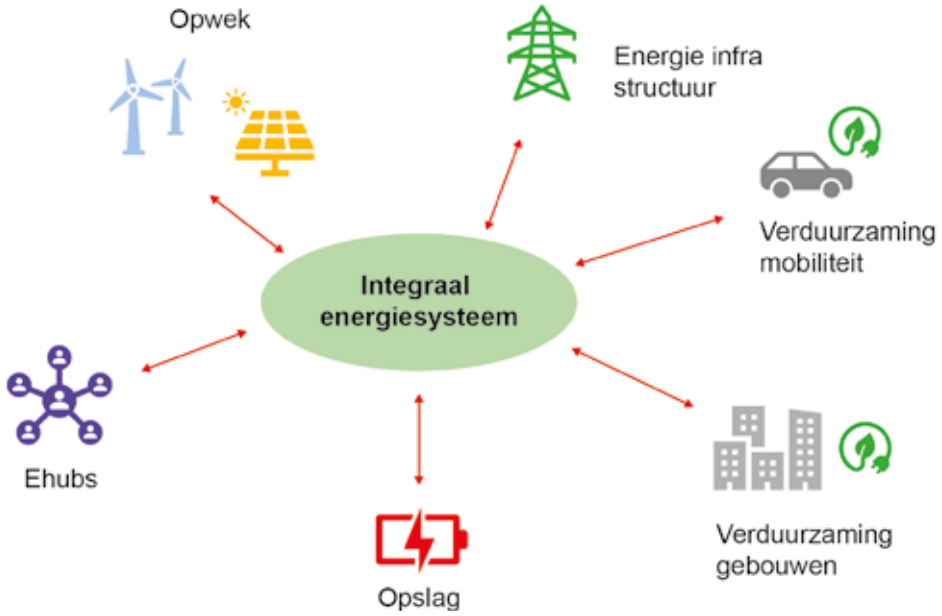
Met het Energie-eiland heeft Lage Weide al een essentiële functie voor de stad en het landelijke netwerk. Deze rol is in de toekomst van de stad met een goede balans tussen warmte en elektriciteit alleen maar groter geworden. Er worden de komende jaren vele miljoenen geïnvesteerd in het oplossen van netcongestie voor de regio en het verduurzamen van de warmtevoorziening voor de stad. De uitbreiding van transportcapaciteit voor hoogspanning bij Stedin en TenneT is hierbij van groot belang zodat de stad kan blijven groeien.

De realisatie van duurzame opwek en opslag van warmte en elektriciteit op het Energie-eiland gaat daarbij door om zowel de verduurzaming van de warmtelevering van de hele stad mogelijk te maken als voldoende flexibiliteit voor het elektriciteitsnet. Door de stakeholders op het Energie-eiland (Stedin, TenneT, Eneco en provincie Utrecht) wordt gewerkt aan een goede afstemming van wensen op dit gebied. Dit leidt tot grote (her)investeringen in opwekinstallaties en kabeltracés en onderzoek naar een waterstofleiding tot aan het Energie-eiland.

De komende jaren gaat er veel veranderen op het gebied van energievoorziening. Dat heeft grote consequenties voor zowel de ontwikkelingen op heel Lage Weide als op het Energie-eiland. Zo is Lage Weide focusgebied voor het verkennen van mogelijkheden voor wind-energie. Zo moet, net als elke andere buurt in Utrecht, Lage Weide zich ontwikkelen naar een aardgasvrij terrein.

In 2024 startte op Lage Weide een energiehub, als eerste in de provincie Utrecht. Bedrijven wekken nu al energie op en wisselen energie uit.

Daarnaast is ook de wens om op Lage Weide nog beter toe te werken naar een integraal energiesysteem. Het gaat dan om het beter op elkaar afstemmen van de lokale opwek en afname van energie (warmte en elektriciteit) voor het hele terrein. En om het verder onderzoeken van de rol van waterstof voor het Energie-eiland en de (toekomstige) bedrijven van Lage Weide. Zo'n integraal energiesysteem maakt dat we netcongestie in de toekomst voorkomen en tegelijk minder investeringen nodig hebben om pieken in energievraag mogelijk te maken. Een van de schakels in dit systeem is een slimme inzet van opslag van warmte en elektriciteit. We gaan dus verder bekijken welke componenten we voor de toekomst van Lage Weide nodig hebben. Denk aan (lokale) opwek van schone energie, opslag van energie (batterijen, waterstof), infrastructuur, energiehubs, duurzame mobiliteit en duurzame gebouwen. Uiteindelijk willen we naar een duurzaam en adaptief energiesysteem op Lage Weide.



Integraal energiesysteem

Bovenstaande figuur geeft de (belangrijkste) componenten weer die onderdeel kunnen zijn van een integraal energiesysteem: ehubs, opwek, opslag, energie-infrastructuur, verduurzaming mobiliteit en verduurzaming gebouwen. Het mooie is dat een component zoals verduurzaming van de mobiliteit verschillende doelen kan dienen. Met overgaan op elektrische voertuigen (met batterij) beperkt men de uitstoot, maar een dergelijk voertuig kan ook dienen als energieopslag. Ook waterstof kan meerdere toepassingen hebben binnen eenzelfde systeem.

Lage Weide als essentieel onderdeel van circulaire stad Utrecht

Utrecht wil in 2050 volledig circulair zijn.

De circulaire economie is:
een economisch systeem, ontworpen om zo min mogelijk eindige grondstoffen te gebruiken en de waarde van materialen en grondstoffen zo lang mogelijk te behouden in gesloten kringlopen. Daarbij wordt afval en vervuiling voorkomen en worden natuurlijke ecosystemen ondersteund. Het is daarmee een middel om in de behoefte van onze huidige en toekomstige generaties te kunnen voorzien, binnen de draagkracht van de planeet.

Daarvoor zijn bedrijventerreinen essentieel, zoals de gemeente eerder al in de RSU 2040 en de Visie Utrecht Circulair 2050 (uit 2024) constateerde. En in het bijzonder bedrijventerreinen aan waterwegen, met milieuruimte en aan stadsranden. Het Planbureau voor de Leef-omgeving (PBL) verwacht namelijk dat er voor de circulaire economie tot 40% meer ruimte nodig is dan voor de huidige lineaire activiteiten. Daarvoor is het nodig om bedrijfslocaties te optimaliseren, gezien de schaarste aan grote bedrijfskavels met een hoge milieucategorie en bereikbaar over weg, water en spoor. Lage Weide is het enige terrein in de regio waar dit allemaal beschikbaar is.

Een gevolg van het hergebruiken van materialen is een toename van materialen. En daarmee van logistieke stromen. Materialen en producten zullen vaker wisselen tussen werklocaties en woonwijken, omdat deze gerepareerd en hergebruikt worden. Dit vraagt om het goed verbinden van werklocaties met de stad en het beter bundelen van goederenstromen. Vervoer over water is ook belangrijk, waardoor bedrijfskavels aan het water in belang toenemen. Zeker in Utrecht, omdat de provincie weinig tot geen eindverwerkers voor huishoudelijk afval herbergt. Dat gebeurt elders. Het is cruciaal om de verbinding via het water met deze verwerkers buiten de provincie te behouden. Lage Weide is hiervoor dé locatie.

Indelen circulaire bedrijfsstrategieën volgens de R-ladder
In de circulaire economie zal uiteindelijk elk bedrijf circulair werken. Circulaire economie is niet een economische sector, het is een bedrijfsstrategie. De R-ladder is een model dat wordt gebruikt om bedrijfsstrategieën te rangschikken op mate van circulariteit. Hoe hoger op de ladder, hoe meer grondstoffen worden bespaard en hoe langer producten meegaan. En hoe beter het is voor het milieu. We streven uiteindelijk naar een economie waarin alle grondstoffen hun waarde behouden en oneindig herbruikbaar zijn.

De verschillende strategieën op de R-ladder hebben verschillende kenmerken en bedrijfsmatige handelingen die worden uitgevoerd. Daar horen ook verschillende typen omgevingen bij, met elk een eigen relatie met de stad.

De R-ladder in het kort:

- Activiteiten van het type R8 en R9 (recyclen en terugwinnen van materialen) en R5, R6 en R7 (reproductie en circulair maken) zijn groot en zwaar. Deze hebben een omgeving nodig op afstand van het publieke domein vanwege de benodigde ruimte, het zware transport en de mogelijke hinder die ze veroorzaken. Zoals een bedrijventerrein of een havengebied.
- Activiteiten van het type R3 en R4 (services gericht op repareren en hergebruiken van producten) en R0, R1 en R2 (creatieve processen) zijn kleiner en meer georiënteerd op het publieke domein. Veel van deze activiteiten zijn goed te combineren en te mengen met andere stedelijke functies. Anderen hebben een licht industrieel karakter of hebben meer (opslag) ruimte nodig, waardoor ze eerder passen op een stedelijk bedrijventerrein. Publieke bereikbaarheid is meestal wel een voorwaarde.

Tabel: R-ladder als ruimtelijke bouwstenen voor circulair bedrijventerrein

Circulaire ruimte →	Trede	Circulaire strategie
Creatief	R0 RE-fuse	**Weigeren** - Geen overbodige producten kopen of gebruiken
	R1 RE-think	**Heroverwegen** - Producten slimmer ontwerpen of gebruiken
	R2 RE-duce	**Verminderen** - Minder grondstoffen gebruiken
Service	R3 RE-use	**Hergebruiken** - Producten opnieuw gebruiken zonder aanpassing
	R4 RE-pair	**Repareren** - Kapotte producten herstellen
Reproductie	R5 RE-furbisch	**Opknappen** - Producten opknappen of onderdelen vernieuwen
	R6 RE-manufacture	**Hervervaardigen** - Producten volledig opnieuw in elkaar zetten
	R7 RE-purpose	**Herbestemmen** - Producten voor een ander doel gebruiken
Materiaal + energie	R8 RE-cycle	**Recycle** - Materialen herwinnen uit producten
	R9 RE-cover	**Terugwinnen** - Energie terugwinnen uit afval

We zien dat clustering van circulaire bedrijven een win-win situatie kan opleveren. Zo kunnen bedrijven elkaar versterken door elkaars reststromen te gebruiken, of elkaars energiebehoeften aan te vullen. Een voorbeeld is een cluster van inzamelaars van puin-stromen, puinbrekers en (circulaire) asfalt- en betoncentrales. Een cluster als deze is extra belangrijk vanwege de grote bouwopgave en de wens om circulair te slopen (ook wel demonteren of oogsten genoemd) en te bouwen (urban mining).

Alle bouwstenen tezamen vormen een biotoop van materiële, economische en sociale interactie. Nabijheid en verbondenheid spelen hierin een belangrijke rol. Juist omdat niet alles overal kan is een gebied als Lage Weide zo belangrijk om de biotoop compleet te krijgen.

Lage Weide kan alle categorieën op de R-ladder huisvesten. Elk deelgebied heeft grofweg zijn eigen circulaire thema op de R-ladder. Dat zie je terug in de Visiekaart: de kleur van elk deelgebied komt overeen met de kleuren in de tabel van de R-ladder.

Lage Weide 2040 in drie speerpunten

We weten dat Lage Weide uniek is met zijn grootschaligheid, hoge milieucategorieën, multimodale bereikbaarheid en grote binnenhaven. En nog meer met zijn waardevolle bedrijven in onder meer het verwerken van grondstoffen, het produceren van energie en het bevoorraden van de stad. Juist deze schaarse eigenschappen zijn nodig voor onze ambitie om een circulaire stad te zijn. En dus is het wensbeeld voor Lage Weide dat het bedrijventerrein ook op de lange termijn zijn grote strategische waarde voor Utrecht blijft houden. Tegelijk zien we dat Lage Weide nog veel meer te bieden heeft wanneer we de ruimte beter gaan ordenen en nieuwe verbindingen gaan maken met de omliggende stad. Zo kan Lage Weide uitgroeien naar een veel prettiger en fietsvriendelijke werk-omgeving, een groene biotoop en een energielandschap. Lage Weide wacht een mooie toekomst en onze ambities voor dit uniek stukje stad gaan we in deze visie stap voor stap uitwerken.

Visiekaart

In de Visiekaart op pagina 32/33 staat de plattegrond van Lage Weide in 2040.

In 2040 is Lage Weide:

- Een groot en divers bedrijventerrein met lokale, regionale en deels landelijke functie.
- Een terrein waar de transitie naar de circulaire economie in volle gang is, met in elk deelgebied een onderscheidend profiel voor (elkaar versterkende) clusters van bedrijven.
- Er is een mooie en robuuste groenzone dwars over het terrein, waarin ecologie, wandelen en verblijven centraal staan.
- De wegenstructuur is modern, waar het veilig en plezierig fietsen is. En tegelijk is het goed bereikbaar voor (vracht-)wagens.
- De meeste werknemers komen per fiets of bus naar Lage Weide via nieuwe fiets-verbindingen met de stad over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2.

Gebiedsidentiteit

De identiteit van een gebied raakt de essentie van wat een gebied is. Die bestaat voor een deel uit harde inhoud, zoals een haven of een energiecentrale. Maar ze bestaat ook uit gedeelde waarden die meer het karakter van het gebied beschrijven. Zoals de sterke ondernemersgeest die we willen behouden of het groene karakter dat we hier graag willen toevoegen. In ieder geval is een sterke gebiedsidentiteit goud waard. Ze beweegt mee in de tijd en geeft ruimte aan veranderingen. Ze heeft vertelkracht en wordt met trots gedragen door betrokkenen.

Om de identiteit van Lage Weide voor iedereen toegankelijk te maken hebben we deze verwoord in drie speerpunten. Deze vertellen tezamen het verhaal van Lage Weide in 2040. Met de speerpunten zetten we in een helder wensbeeld de belangrijke stip op de horizon. Hiermee geven we aan alle betrokkenen duidelijkheid over de koers van het gebied.

Speerpunt 1 – Scherper economisch profiel Lage Weide
Utrecht wil een volledig circulaire stad zijn. Door zijn omvang, diversiteit, multimodaliteit en milieuruimte is Lage Weide een onmisbare schakel om dit te realiseren. Dit draagt rechtstreeks bij aan het toevoegen van toekomstbestendige banen. Die leveren de bestaanszekerheid voor veel mensen en zorgen voor de veelzijdige arbeidsmarkt die de stad nodig heeft.

In 2040 is Lage Weide nog steeds de machinekamer van Utrecht, nu in de transitie naar de circulaire economie. Hier wordt een groot deel van het functionele werk gedaan om de stad draaiende te houden én circulair te maken. Thuisbasis voor bedrijven die bijdragen aan een sterk sociaal economisch stedelijk systeem, aan de grote bouwopgave, techniek, duurzame energie, duurzame last mile stadslogistiek en nieuwe circulaire bedrijven. Daarbij heeft elk deelgebied zijn eigen mogelijkheden voor toepassingen en gebruik. Zo zijn het Havengebied en het Energie-eiland vanwege de hoge milieucategorieën (tot categorie 5.2) de juiste plek voor zware circulaire activiteiten, met recycling en duurzame energieproductie. Andere deelgebieden bieden ruimte aan het maken en repareren van goederen, het duurzaam bevoorraden (en retourneren) van de stad en het leveren van stadsverzorgende diensten. Werknemers werken op een prettige manier aan de transitie naar de circulaire economie, in banen die van groot belang zijn om de stad draaiende te houden.

Bedrijven wekken schone energie op, slaan energie op en zetten het om naar andere energievormen. Ze elektrificeren bedrijfsprocessen en wisselen lokaal opgewekte elektriciteit onderling uit.

Speerpunt 2 – Verbonden Lage Weide
Utrecht wil een verbonden en compacte stad zijn. Om dit te realiseren wordt ingezet op de tien-minutenstad en duurzame mobiliteit, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Het is een absolute voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van Lage Weide.

In 2040 is Lage Weide voor fietsers en voetgangers goed verbonden met de rest van de stad, en comfortabel ingericht voor elke wijze van vervoer. Met nieuwe fietsbruggen, prettige en veilige fietsroutes en een goede ontsluiting met het OV is het aantrekkelijk voor werknemers om met de fiets, de trein en de bus naar het werk te gaan. Door in te zetten op duurzame last-mile stadsdistributie en goederentransport over water en spoor zijn er voor verschillende goederenstromen goede alternatieven voor handen. Een goed verbonden Lage Weide maakt dat het een integraal onderdeel is van de stad, en zorgt er voor dat het veel makkelijker is om tussen Leidsche Rijn en Zuilen-Overvecht en Maarssen te verplaatsen.

Verbonden Lage Weide is dé randvoorwaarde om speerpunt 1, de economische doorontwikkeling, te kunnen realiseren.

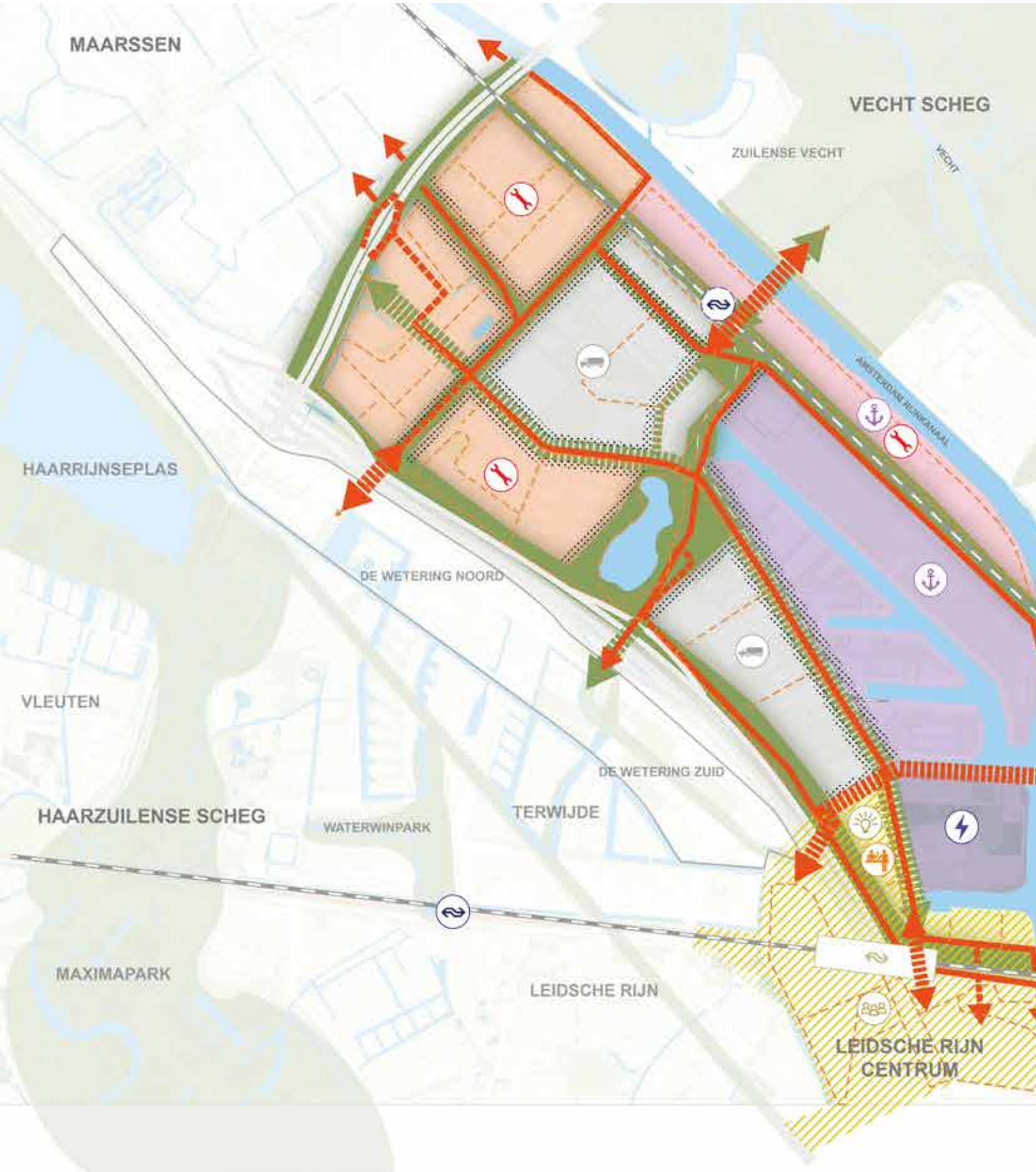
Speerpunt 3 – Lage Weide als aantrekkelijk en groen werkgebied
Utrecht wil een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad zijn. De ambitie is dat mensen op Lage Weide werken en verblijven in een omgeving met meer ruimte om te wandelen, te ontmoeten en te onthaasten. Groen en water zijn essentieel voor de aantrekkelijkheid, de leefbaarheid en gezondheid, de ecologie en biodiversiteit en de klimaatbestendigheid van de stad.

In 2040 is Lage Weide een aantrekkelijke en groene plek om te werken en te kunnen verblijven voor werknemers. Dit komt in de plaats van het huidige functionele en op de auto gerichte karakter van het terrein. Als één van de op dit moment minst groene plekken binnen Utrecht is op Lage Weide veel te winnen met het toevoegen van groen in het werklandschap en met het creëren van nieuwe ecologische verbindingen. Door het robuuste groen op het bedrijventerrein te verruimen en te koppelen krijgt de gebiedseigen biodiversiteit een flinke boost. En tegelijk ontstaat er een veel aantrekkelijkere werkomgeving met groene ruimte voor ontspanning, ontmoeting, verkoeling en mogelijkheden voor pauzewandelen en gezond bewegen.

Voor een belangrijk deel wordt dit gerealiseerd in het ruimtelijk raamwerk. De aansluitingen van het ruimtelijk raamwerk op de deelgebieden bieden plaats aan passende functies, zodat de huidige vaak harde en gesloten grenzen veranderen in meer zachte en uitnodigende overgangen.

Natuurlijk zal dit per deelgebied verschillen, rekening houdend met het profiel en het functioneren van de bedrijven. Met een netwerk van sociaal veilige voetgangers-paden, een beperkt aantal publieksvoorzieningen, zoals sport en een kleine uitbreiding van horeca (de mogelijkheden staan beschreven in Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018), en een stelsel van verblijfsplekken op interessante locaties in de buitenruimte, ontstaat een werklandschap waar het werken wordt gecombineerd met ontspannen en bewegen.

Elk speerpunt is onderwerp van de volgende drie hoofdstukken.


MAARSSEN
VECHT SCHEG
ZUILENSE VECHT
VECHT
AMSTERDAM RIJNKANAAL
HAARRIJNSEPLAS
DE WETERING NOORD
VLEUTEN
DE WETERING ZUID
HAARZUILENSE SCHEG
WATERWINPARK
TERWIJDE
MAXIMAPARK
LEIDSCHE RIJN
LEIDSCHE RIJN CENTRUM

Deze kaart geeft de omgevingsvisie in één afbeelding weer. In volgende hoofdstukken wordt de kaart stap voor stap toegelicht.



LEGENDA VISIEKAART

- bestaande verbindingen
- toekomstige verbindingen
- toekomstige verbinding fiets-en voetganger
- Stationsgebied Lage Weide (Vierde Kwadrant Leidsche Rijn Centrum)
- Energie eiland
- Havengebied
- Logistieke zone
- Maakbedrijven & Service
- Zone Amsterdam Rijnkanaal
- Leidsche Rijn Centrum
- ruimtelijk raamwerk
- toekomstige groene verbindingen
- borderzone tussen raamwerk en deelgebied
- sprinterstation
- (intercity) station Leidsche Rijn
- toekomstig sprinterstation

B.2 Scherper economisch profiel Lage Weide

De betekenis van Lage Weide voor de stedelijke en regionale economie is nu al zeer groot. De impact van wat hier wordt omgezet en van de aanwezige werkgelegenheid heeft een multipliereffect ver buiten het bedrijventerrein. Het letterlijk creëren van ruimte door te intensiveren kan zorgen voor de nodige groei van werkgelegenheid. Maar we willen meer dan alleen kwantiteit. Lage Weide kan met een helder profiel strategisch bijdragen aan de circulaire stad van morgen.

Transitie naar de circulaire economie: elke kavel is nodig

Utrecht heeft met de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040) een duidelijke visie neergezet voor de doorontwikkeling van de stad. Om de groei in balans te houden wordt naast ruimte voor woningen ook ingezet op ruimte maken voor bedrijven om te kunnen groeien. We willen dit vooral doen op de bestaande werklocaties. Groei van de economie is geen doel op zich, maar een middel om bij te dragen aan het realiseren van toekomstbestendige banen en brede welvaart. In het bijzonder hebben we aandacht voor het behouden en groeien van banen voor praktisch en technisch geschoolden. Daarom is Lage Weide ook zo belangrijk, want juist hier zijn veel praktische banen in de techniek. Twee onderwerpen zijn hierbij van belang.

Versterken relatie met het mbo

Net als in het hele land hebben bedrijven op Lage Weide te maken met een groot tekort aan technisch geschoold personeel. Dat belemmert de groei. Om dit structureel op te lossen willen we een betere aansluiting van mbo en techniekbedrijven. Door mbo-instellingen naar Lage Weide te halen met bepaalde opleidingen, flexibele modules en praktijkgericht onderwijs. En door bedrijven actief te betrekken door middel van kennismakingsactiviteiten, het meedenken over het curriculum en het bieden van werkplekleren (opleiding bij de bedrijven). Het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant is een mogelijke locatie voor permanente vestiging van opleidingen en instellingen. Overige activiteiten die de relatie met het mbo versterken kunnen ook elders op Lage Weide plaatsvinden.

Schuifruimte

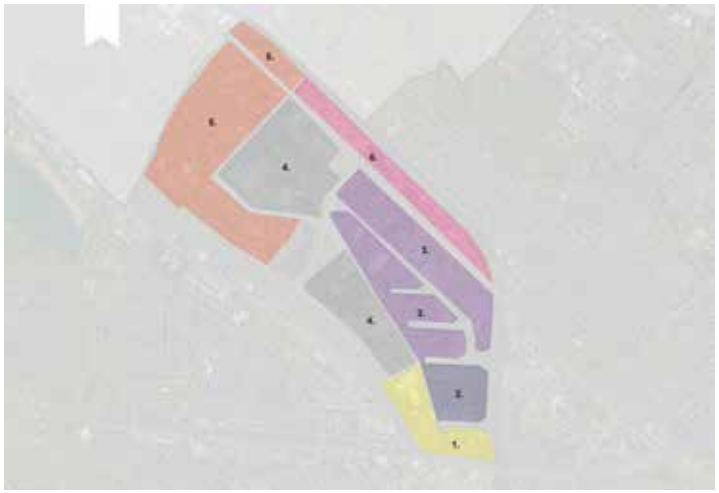
Door toekomstige ontwikkelingen elders in de stad mogelijk te kunnen maken, komt het soms voor dat daar gevestigde bedrijven verplaatst moeten worden. We verkennen of het mogelijk is om op Lage Weide schuifruimte te creëren om bedrijven te huisvesten die op de huidige plek niet meer (gaan) passen.

Daarbij realiseren we ons dat de schuifruimte zeer beperkt zal zijn omdat alle kavels zijn uitgegeven en de marktontwikkelingen hierin leidend zijn. Wenselijk is wel dat het verplaatsen van bedrijven van elders in de stad naar Lage Weide alleen mogelijk is als het een waardevolle toevoeging is voor Lage Weide. Het verplaatsen levert dan een win-win situatie op voor de stad.

Zes deelgebieden voor Lage Weide

Het ruim 300 hectare grote gebied is heel divers en heel dynamisch. Wanneer je rondrijdt zie je allerlei verschillende bedrijfsactiviteiten en ruimtelijke kenmerken. Dat maakt Lage Weide ook zo boeiend. En ook een tikkeltje onoverzichtelijk. Het maakt ook dat we binnen Lage Weide grote verschillen zien tussen mogelijkheden en opgaven. We zouden dit graag gebiedsgericht willen aanpakken, vanuit de kracht van de huidige bedrijven die mede de identiteit vormen van elk deelgebied. En vanuit de meerwaarde die elk deelgebied in 2040 kan hebben.

We hebben voor Lage Weide een nieuwe, logische en heldere indeling gemaakt in zes deelgebieden. Dit helpt om het gebied overzichtelijk te maken. En om per deelgebied de specifieke kansen te kunnen benutten die voortkomen uit de kracht van de gevestigde bedrijven. In dit hoofdstuk beschrijven we de zes deelgebieden. Dit geeft langjarige duidelijkheid voor de ondernemers en investeerders, en ook voor ontwikkelingen vanuit de gemeente.



Deelgebieden Lage Weide

De zes deelgebieden zijn:

1. Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant
2. Energie-eiland
3. Havengebied
4. Logistieke zone
5. Maakbedrijven & Service
6. Zone Amsterdam Rijnkanaal

Deelgebieden onderscheiden zich door (daar overheersende) bedrijfstypologie en ruimtelijke schaal. We willen de gewenste bedrijfstypologie per deelgebied concentreren om daarmee krachtige clusters van gelijksoortige bedrijven te kunnen maken.

Het circulaire werklandschap: speerpunten deelgebieden in het kort

De verschillende deelgebieden van Lage Weide hebben elk hun profiel én elk een eigen, karakteristieke omgeving voor verschillende circulaire activiteiten uit de R-ladder.
We delen ze op naar materialen, reproductie, service en creatief.

Materialen (R8 en R9)

Het Havengebied, het Energie-eiland en (een deel van) de Zone Amsterdam-Rijnkanaal zijn de juiste plek voor zware circulaire activiteiten, zoals recycling van grondstoffen, bouwmaterialen, afvalverwerking en duurzame energieproductie. In essentie gaat het hierbij om het terugwinnen van restmaterialen voor het verwerken naar nieuwe grondstoffen of energie. Het zijn specifieke activiteiten die vanwege de mogelijke milieuhinder fysiek op afstand staan van het publieke domein. Wel zijn ze heel herkenbaar, en bepalen mede het gezicht en de identiteit van Lage Weide. Het terugwinnen van materialen en energie vraagt om veel ruimte. En relatief weinig arbeidskrachten.

Reproductie (R5, R6 en R7)

Het deelgebied voor maakbedrijven en service is een goede plek voor maakbedrijven die nieuwe producten maken van gebruikte producten en hernieuwbare materialen. Dit noemen we reproductie. Het kan daarbij gaan om het vernieuwen van onderdelen, maar ook om complexe hightech maakindustrie. Veel bedrijven die in deze categorie vallen zijn MKB-bedrijven met weinig tot geen relatie met publiek. Dit past bij het huidige profiel van het deelgebied Maakbedrijven & Service. Bijzonder in dit deelgebied is dat ook hier HMC mogelijk zijn tot 4.1. en 4.2. Deze kavels zijn schaars in de stad en ook in de regio. Innovatieve maakbedrijven hechten daarnaast ook waarde aan elkaars nabijheid, community-vorming, samenwerking en kennisdeling.

Service (R3 en R4)

Bij ‘service’ gaat het om een brede groep bedrijven die zich met hun diensten richten op het repareren en hergebruiken van goederen. Door de actieve relatie met de (particuliere) gebruiker zijn deze bedrijven veelal georiënteerd op publiek. Over het algemeen zijn deze functies licht en beperkt in omvang en daarmee goed te mengen met andere stedelijke functies. Op kleine schaal vind je ze dan ook in de hele stad terug, zoals tweedehands-winkels, fietsenmakers en reparatieshops. Op grotere schaal gebeurt het bedrijfsmatiger, zoals bij autogarages en depots voor gebruikte bouwmaterialen. Deze vind je ook op binnenstedelijke bedrijventerreinen, zoals Werkspoorkwartier. Vanwege de gewenste publieksoriëntatie is Lage Weide hier minder geschikt voor. Wel is Lage Weide de aangewezen plek voor duurzame stadsdistributie, die deels ook valt onder deze categorie. Stadsdistributie staat centraal in het Logistieke deelgebied.

Creatief (R0, R1 en R2)

De eerste drie activiteiten in de R-ladder gaan over het creatieve proces om minder producten en grondstoffen te gebruiken, en producten en productieprocessen slimmer en efficiënter te ontwerpen. Verschillende typen bedrijven zijn hierin actief. Zo zien we veel hightechbedrijven, startups en labs die zich richten op technologische innovaties. Maar ook ontwerpers en kunstenaars die zich meer richten op creatieve veranderingen en experimenten. Hightech en creatieve omgevingen zijn vaak specifiek en gekoppeld aan een community van vergelijkbare bedrijvigheden, zoals bij het Hof van Cartesius (Werkspoorkwartier) en M4H Rotterdam.

Dit soort creatieve en innovatieve bedrijven stellen over het algemeen geen hoge eisen aan milieucategorieën, maar hebben wel graag een relatie met stedelijkheid. De nabijheid van andere circulaire bedrijven hoger op de R-ladder kan een voordeel zijn vanwege de kennis, de uitwisseling tussen restmaterialen en de kans om (na een testfase) te kunnen opschalen. Binnen Lage Weide zou het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant een goede plek zijn voor een community van dit soort bedrijven. Juist de wisselwerking tussen de stedelijkheid en het bedrijventerrein maakt het gebied een interessante omgeving voor creatieve en innovatieve geesten.

Deelgebieden

Hierna beschrijven we uitgebreid de huidige situatie van elk deelgebied, de ambities voor de toekomstige situatie en de ontwikkeling daar naartoe.

Deelgebied 1 Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant Leidsche Rijn Centrum

Het L-vormige deelgebied in het zuiden van Lage Weide tussen de A2 en het Energie-eiland, en tussen de Energiehaven en het spoor is hét transformatie-gebied van Lage Weide.



Deelgebied 1



Deelgebied 1 als onderdeel van de vier kwadranten

Het deelgebied neemt binnen Lage Weide een bijzondere plaats in. Het is onderdeel van Lage Weide, en krijgt in de toekomst een entreefunctie voor Lage Weide vanaf het (intercity-) station Utrecht Leidsche Rijn. En tegelijkertijd, als Vierde Kwadrant, is het ook onderdeel van Leidsche Rijn Centrum, dat door de A2 en het spoor in vier delen is opgedeeld.

Het maakt deel uit van één van de stedelijke knooppunten van de polycentrische tien-minutenstad zoals beschreven in de RSU 2040. In de RSU is ook al richting gegeven aan de kwantiteit van de opgave: 140.000 m^2 bvo aan programma, 7.200 arbeidsplaatsen en drie hectare park. Ook de recent door de gemeenteraad vastgestelde Stedenbouwvisie en de Beleidsnota Werklocaties 2035 laat een gewenste verdichting zien rondom dit knooppunt met de mogelijkheid voor hoogbouw. Daarnaast werkt de provincie aan nieuw, nog vast te stellen beleid voor kantoren. Station Utrecht Leidsche Rijn wordt hierin genoemd als ‘categorie 1: toplocatie’.

Op dit moment is dit deelgebied nog een bedrijventerrein met een relatief middelgrote verkaveling langs de Atoomweg en de Elektronweg. Op een aantal plekken is het gebied onderbenut. De komende jaren worden de eerste grote stappen gezet om een geleidelijk proces van verandering in gang te zetten. Het wensbeeld is een bruisend gebied in de nabijheid van het station, met een hoge stedelijke dichtheid, en met veel ruimte voor werkgelegenheid.Er komt een centrumstedelijke mix van kantoren, hoogwaardige bedrijvigheid, start-ups en scale-ups, beroepsonderwijs met link naar profiel Lage Weide, horeca en culturele en andere passende voorzieningen. Overigens is er op dit moment al een aantal centrumfuncties aanwezig in het gebied, zoals de boulderhal. De juiste combinatie van nieuwe ontwikkeling en doorontwikkeling van bestaande kavels kan een bijzondere kwaliteit gaan vormen met een uitnodigende en meer open uitstraling.

Huidige situatie

Een aantal opvallende kenmerken van het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant in de huidige situatie:

- Dit is het deelgebied van Lage Weide dat het dichtst bij de rest van de stad ligt. Met de komst van Leidsche Rijn Centrum (en station Utrecht Leidsche Rijn) is dit nog explicieter geworden. Deze nabijheid is lichtelijk terug te zien in de locatie van een aantal bedrijven bij wie de focus ligt op ‘de stad’, zoals zero-emissie vervoerder City Hub, testcentrum E-bikez, cateraars Wie vult uw Broodtrommel en Helal Food, Boulderhal Energiehaven en bergingsbedrijf Modern. Veel bedrijven hebben echter momenteel geen relatie met de ligging nabij het station en Leidsche Rijn Centrum, en hebben een gesloten uitstraling.
- De stedelijke verbindingsweg tussen A2 en het centrum van Utrecht en Leidsche Rijn loopt via dit deelgebied. Via deze Wolfgang Pauliweg, die parallel aan de A2 loopt, is de stad voor autoverkeer bereikbaar. Voor fietsverkeer loopt de route naar de stad via de Elektronweg, onder de spoorbrug en over de Hoge Weidebrug (de Gele brug).
- Het station Utrecht Leidsche Rijn is voor fietsers (via een hellingbaan) en voetgangers (via trappen) bereikbaar aan de westzijde van de Wolfgang Pauliweg. Dat is vooral een functionele situatie. Aan de oostzijde van deze verbindingshoek ligt een (leegstaand) restaurant en een tankstation.
- Het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant ligt naast de energiecentrale van Eneco. Als vestigingsplaats van grootschalige elektriciteitsopwekking valt deze centrale onder het Besluit Kwaliteit Leefomgeving van de Rijksoverheid, met een toegestane milieucategorie 5.2. Daarmee valt het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant binnen de zone waarin geen milieugevoelige functies zoals wonen en onderwijs zijn toegestaan.
- Binnen het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant is aan de Energiehaven een betoncentrale van Mebin gevestigd. Deze is gebonden aan een havenlocatie (watertransport).

Toekomstige situatie

In deze omgevingsvisie neemt Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant een bijzondere plaats in. Het is het enige deelgebied dat als transformatiegebied een andere uitstraling, gebruik en bestemming zal krijgen. In deze omgevingsvisie benoemen we een aantal uitgangspunten die in het vervolgtraject worden uitgewerkt. Dat vervolgtraject bestaat uit een gemeentelijke Nota van Uitgangspunten voor het gehele Stationsgebied Leidsche Rijn Centrum. Daarin wordt het ontwikkelprogramma en het stedenbouwkundig ontwerp van het gebied uitgewerkt. De ontwikkeling van Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant als entreegebied voor langzaam verkeer en OV is essentieel voor de mobiliteitstransitie van heel Lage Weide, en daarmee voor het behouden en versterken van de positie van Lage Weide in de stedelijke en regionale economie.

Specifieke uitgangspunten die in de Nota van Uitgangspunten worden uitgewerkt zijn:

Verbindingen met de stad voor fietser en Licht Elektrisch Vervoer
Het eerste uitgangspunt is het verbinden van Lage Weide met de bestaande wijken West en Leidsche Rijn over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2. Dit betreft langzaam verkeers-verbindingen. We gaan verkennen of ook Licht Elektrisch Vervoer (LEV) gebruik kan maken van de nieuwe verbindingen. Dit zou voor de duurzame last mile stadsdistributie grote kansen bieden. Naast het aanleggen van de stedelijke oost-west verbinding kan direct worden aangesloten op de toekomstige Doorfietsroute van Houten naar Lage Weide die over de Atoomweg zal lopen. De langzaam verkeerverbindingen met de stad over water en spoor zijn een voorwaarde voor de autoluwe ontwikkeling van het stationsgebied. Bovendien worden hierdoor op stedelijk niveau barrières opgeheven. De verbindingen hebben een cruciale rol voor Lage Weide in het bereikbaar maken van de werklocatie voor werknemers voor de fiets en OV. Naast het afnemen van het autoverkeer op Lage Weide heeft dit een positief effect op het autoverkeer in de gehele stad.

Entreegebied voor Lage Weide voor trein, bus en langzaam verkeer
Door de stedelijke knoop te verdichten en beter met de stad te verbinden, wordt een opwaardering van het station naar een intercitystation met bijbehorende functies haalbaar. De ontwikkeling van het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant werkt hierbij als vliegwiel. Een intercitystation trekt op zijn beurt weer functies aan die voor de stad, de stedelijke knoop en Lage Weide grote waarde hebben. De ontwikkeling speelt een sleutelrol binnen Lage Weide: Lage Weide krijgt een nieuwe aansluiting op het station en op Leidsche Rijn Centrum, krijgt beter openbaar vervoer en wordt veel beter bereikbaar voor fietsers uit bestaande wijken om Lage Weide heen. Het gebied wordt een nieuwe entree voor Lage Weide waardoor fietsers, voetgangers en gebruikers van openbaar vervoer op comfortabele en snelle wijze overal in Lage Weide kunnen komen.

Nieuwe identiteit met programmamix en kansen voor mbo
Door de nieuwe verbindingen met Leidsche Rijn Centrum kunnen nieuwe en bestaande functies in Lage Weide een aanvulling worden op de bestaande functies in Leidsche Rijn Centrum. Vanwege de hoge milieucategorieën zijn functies als wonen en zorg hier niet mogelijk. Een breed palet aan functies zoals circulaire bedrijven inclusief leerplekken, dienstverlening, kantoren, sport, leisure, horeca en cultuur past juist heel goed en dit is een grote kans. Dit wordt de plek waar ruimte is voor publieksgerichte centrumfuncties én voor werkgelegenheid in het bovenste, creatieve deel van de R-ladder: refuse, rethink, reduce.

Praktijkgericht beroepsonderwijs (mbo) past hier naadloos bij vanwege enerzijds de aan-wezigheid van excellent openbaar vervoer en anderzijds directe koppeling die gelegd kan worden met de werkpraktijk van de bedrijven op Lage Weide. Voor zowel de bedrijven als het onderwijs (gerichte talentontwikkeling) is fysieke nabijheid en daadwerkelijke interactie heel belangrijk.

De mix van functies gaat leiden tot een levendig gebied met veel onderlinge synergie en interactie. Cruciaal is om éérst de gewenste gebiedsidentiteit te bepalen met bijbehorende doelgroepen en gebruikers. Dat is de basis voor het vaststellen van de programmatische mix. Het gebied kan zo een publieke en vitale kwaliteit krijgen die complementair is aan het bestaande deel van Leidsche Rijn Centrum.

Schuifruimte voor kantoorvestigingen elders op Lage Weide
Door de ontwikkelpotentie ontstaat hier ‘schuifruimte’ voor gebruikers van bestaande kantoor(achtige) gebouwen elders op Lage Weide. Deze bestaande kantoren, zo’n 80.000 m^2, passen steeds minder goed bij de wensen van grotere kantoorgebruikers en bij het economisch profiel van die deelgebieden. Ze zijn kwetsbaar voor leegstand. Bij leegstand zou een deel van die gebouwen mogelijk ingezet kunnen worden als betaalbare bedrijfsruimte voor kleinere maakbedrijven.

Het wensbeeld is om geen (nieuwe) harde grens te creëren, maar hier juist een overgangszone te maken tussen Leidsche Rijn Centrum en de rest van Lage Weide. Dat heeft programmatisch ook betekenis. Zo kan onderzocht worden in hoeverre het stationsgebied een interessant vestigingsmilieu kan zijn voor bepaalde (hoogwaardige) bedrijven op Lage Weide. Zo kunnen innovatieve bedrijven die bepaalde faciliteiten willen delen mogelijk een aanvullende kwaliteit zijn. Tegelijk kan de overgangszone ook inhouden dat bij de programmatische mix of bij de fasering van de transformatie gekeken wordt naar het belang van ‘andere’ strategische waarden voor de stad. Zo heeft bijvoorbeeld de aanwezige betoncentrale aan de Energiehaven (watertransport) een belangrijke functie voor de bouwopgaven in Utrecht. Tegelijk geldt dat een betoncentrale, bergingsbedrijven en opslagboxen niet passen bij de gewenste identiteit van het stationsgebied. Hier is maatwerk gewenst.

Hoogwaardig ingerichte openbare ruimte
De setting met de grootschalige en iconische energiecentrale, het panoramische havengebied en waardevol groen, is uniek binnen Utrecht en bezit een enorme kwaliteit. Hier hoort een hoogwaardig ingerichte openbare ruimte bij, met behoud van het rauwe randje.

Het wordt een stedelijke omgeving met veel mensen. Hier komt een intensief programma met kantoren, innovatieve bedrijvigheid, beroepsonderwijs en publieksvoorzieningen zoals horeca en cultuur. De inrichting nodigt uit om te ontmoeten en te verblijven. Daarmee krijgt het ook betekenis voor de rest van Lage Weide.

Nergens is de verbinding tussen de werelden van bedrijventerrein en centrumgebied zo markant als op het scharnierpunt tussen Atoomweg en Energiehaven. We zien deze plek aan het water als een betekenisvolle openbare ruimte met zicht op het unieke panorama van de energiecentrale en het havengebied. Hier kan het stationsgebied een waterfront krijgen dat als publieksmagneet kan werken. Een plek waar Lage Weide zich toont aan de stad.

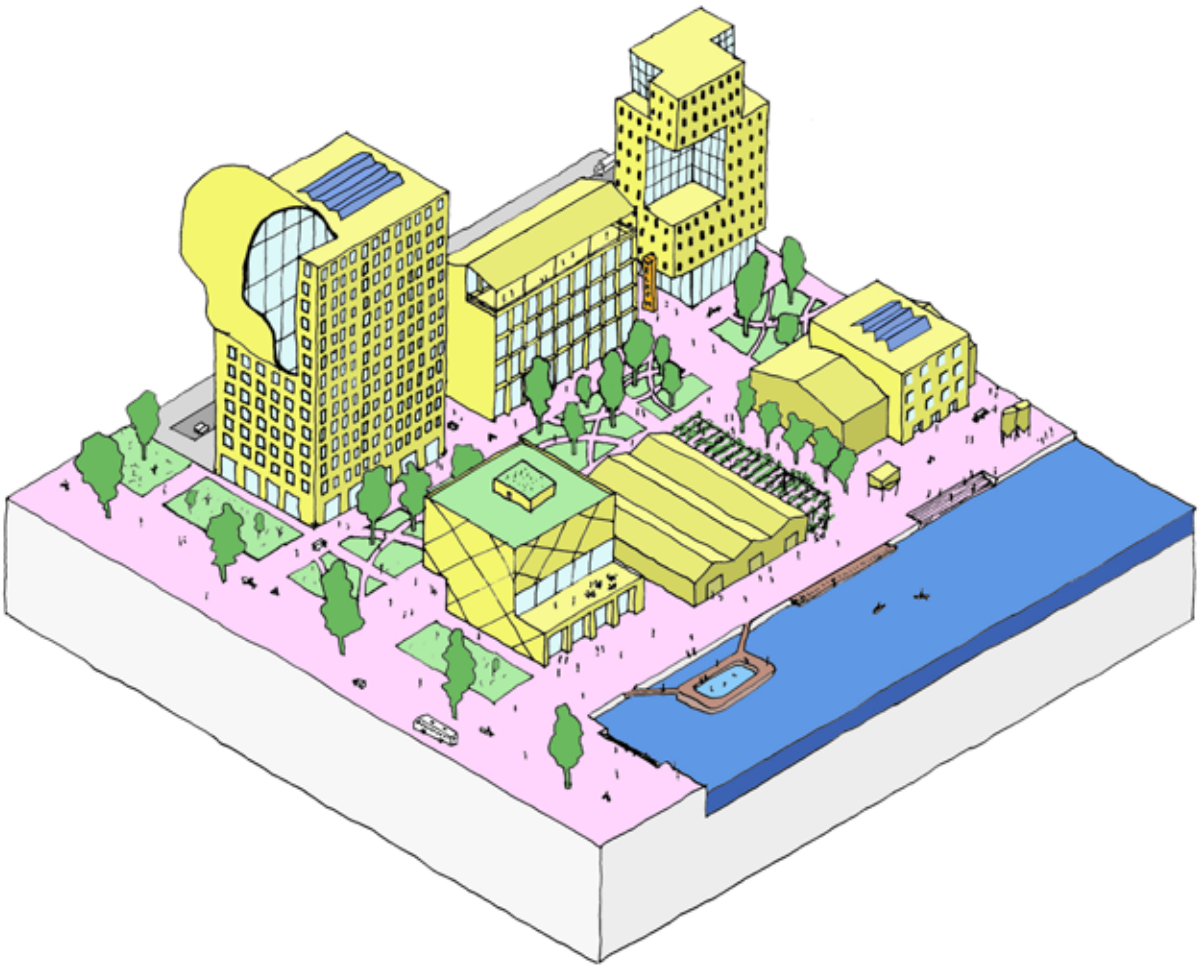
In het Mobiliteitsplan 2040 is het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant als mogelijk toekomstig A-zone aangemerkt. Voetgangers en fietsers krijgen prioriteit in een A-zone. Dat sluit aan bij de noodzaak om autoluw te ontwikkelen vanwege de autocongestie voor heel Lage Weide. Hiermee kan ook de gewenste hoogwaardige inrichting van dit stadsdeel met hoge dichtheid worden ontworpen. In een A-zone is autoverkeer en logistiek verkeer te gast, en is alleen bestemmingsverkeer toegestaan.

Een A-zone geeft verder richting aan het aantal parkeerplaatsen per bestemming. In samenhang met de noodzaak om het autoverkeer op heel Lage Weide te beperken, vergt het nadere studie hoe voor het stationsgebied enerzijds veel programma kan worden toegevoegd en anderzijds de functie van de huidige Wolfgang Pauliweg als verbindingsweg van de A2 naar de stad kan blijven bestaan.

In het zuidelijke deel van Lage Weide ligt relatief veel (brede) infrastructuur voor de auto. De Wolfgang Pauliweg, de Reactorweg en de Atoomweg lopen hier parallel, maar hebben wel allemaal een andere functie. We gaan onderzoeken hoe hier de capaciteit voor auto-verkeer beter benut kan worden, en tegelijk de verblijfskwaliteit kan worden versterkt. De ruimtelijke inpassing van de stedelijke verbindingsweg (in de huidige situatie de Wolfgang Pauliweg) zal moeten passen bij het karakter van de A-zone. Op grond van het Mobiliteitsplan van de gemeente is op de Wolfgang Pauliweg een snelheid van 70 kilometer per uur nodig vanwege de bereikbaarheid. Voorts is de gewenste functie en kwaliteit van de verbinding van het station via het stationsgebied naar de rest van Lage Weide van belang. Hoe een en anders is te combineren onderzoeken we in de vervolgstap, bij het opstellen van de Nota van Uitgangspunten stationsgebied Leidsche Rijn Centrum.

In het deelgebied ligt gemeentelijke hoofdgroenstructuur. In de Nota van Uitgangspunten wordt dit verder uitgewerkt in het totale ontwerp. Het is belangrijk dat dit blijft bestaan dan wel in het gebied gecompenseerd wordt, en dat daarbij goede groene verbindingen en ook parkruimte worden gerealiseerd. Onder andere ook voor het ontwikkelen van een groen looprondje naar de andere kwadranten van Leidsche Rijn Centrum. Deels zou dit vorm kunnen krijgen in een publiek toegankelijke zone bij de Energiehaven. De Energiehaven kan een trekker worden voor publiek uit de wijde omtrek door de realisatie van publieke watergerelateerde functies.

In onderstaande ‘tegel’ hebben we de verschillende ambities voor dit deelgebied schematisch in beeld gebracht. Dit is bedoeld als inspiratie, en niet als ontwerp.



Deelgebied 2 Energie-eiland – Duurzame energie

Het Energie-eiland aan de Atoomweg is het energiehart van Utrecht. De eigenaren zijn Eneco, Stedin en Tennet. Hier staat de aardgasgestookte centrale van Eneco (1995). Deze is in de plaats gekomen van de oorspronkelijke centrale uit 1959. Ook bevinden zich er hoogspanningsstations van TenneT en Stedin. Samen voorzien zij circa 500.000 huishoudens van elektriciteit en 50.000 huishoudens van warmte. Sinds 2019 draait ook een bio-warmte-installatie.



Deelgebied 2

Op grond van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving is de locatie door het Rijk aangewezen als vestigingsplaats voor grootschalige energieopwekking.

Het vormt een essentieel knooppunt in zowel het landelijke elektriciteitsnet als het Utrechtse warmtenet. Het gebied is afgesloten en niet publiek toegankelijk. Het eiland is zeer groen, een bijzondere kwaliteit op Lage Weide. Een bijzondere plek is de groene kop van het eiland aan het Amsterdam-Rijnkanaal met een aantal dienstwoningen. Aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal ligt het Werkspoorkwartier met de ‘Centrale Merwedekanaal’. Deze warmtekrachtcentrale is eveneens van Eneco en staat in verbinding met de centrale op Lage Weide. De centrale maakt gebruik van water voor warmtelozing in de Energiehaven.

Naast ontwikkelingen op het Energie-eiland, gebeurt er ook veel in de rest van Lage Weide op het thema energie. Denk aan het aardgasvrij maken en de energiehub waarbij bedrijven onderling energie delen. Door de hoge organisatiegraad op het terrein zijn deze ontwikkelingen mogelijk.

Daarom besteden we in deze paragraaf ook aandacht aan het energiesysteem van de toekomst.

Toekomstige situatie

Het wensbeeld voor het Energie-eiland is dat dit ook in de toekomst een belangrijke locatie blijft voor de energievoorziening voor Utrecht en Nederland. De volgende drie strategieën worden voorgesteld.

Het wensbeeld is dat het Energie-eiland ook in de toekomst een sleutelrol blijft spelen in de energievoorziening van Utrecht en Nederland, maar dan volledig op duurzame energie.

Belangrijke ontwikkelingen zijn:

- **Transitie naar duurzame energie.** Van grote betekenis is dat Eneco in 2035 als bedrijf klimaatneutraal wil zijn. Dat betekent dat Eneco zich ook voor haar warmtenet committeert aan de ontwikkeling van duurzame warmtebronnen en aan de slag gaat met slimme opslag om de CO2 uitstoot van Eneco en haar afnemers verder terug te dringen. Het betekent dat 'binnen de hekken' veel zal veranderen in de komende tien jaren. Eneco, TenneT en Stedin hebben hierbij als eigenaren het voortouw. Op dit moment wordt gewerkt aan een gezamenlijke afstemming van de wensen en visie voor de onderdelen op dit gebied, zodat op tijd nieuwe vergunningstrajecten gestart kunnen worden. Deze onderdelen zijn voor transport van elektriciteit, grootschalige opwek van elektriciteit en warmte en opslag van elektriciteit en warmte. Daarbij wordt ook gekeken naar de rol van biomassa, waterstof, aquathermie en grootschalige batterijen. We zien de (blijvende) betekenis van het Energie-eiland als een regionaal en stadsbreed strategisch belang. Het Energie-eiland blijft het domein van het energiebedrijf (Eneco) en de netbeheerders (Tennet en Stedin). Mogelijk komt er een aftakking van het landelijke waterstofnetwerk naar Lage Weide. Hiermee kan de stad piekbelastingen opvangen, industriële processen voeden en brandstof leveren voor zware voertuigen als elektrisch minder geschikt is.

- **Kwaliteitsverbetering ruimte en groen.** Met de ontwikkeling van het Stationsgebied Lage Weide ligt het Energie-eiland op de overgang van de zware industrie naar het centrumgebied van Leidsche Rijn. In de Uitgangspuntennotitie Lage Weide is de ambitie benoemd om deze overgang te verzachten. Voor het Energie-eiland zal dit vooral een visuele opgave zijn, omdat het productiegebied afgesloten zal blijven voor publiek. Het iconische gebouw van de elektriciteitscentrale blijft hierbij een belangrijke blikvanger voor Lage Weide.

- **Rol in verbeteren bereikbaarheid Lage Weide.** In de Uitgangspuntennotitie Lage Weide is de wens uitgesproken om het Energie-eiland te betrekken in het verbeteren van de bereikbaarheid van Lage Weide voor voetgangers en fietsers. In het verleden zijn op de tekentafels de mogelijkheden verkend voor een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal naar het Werkspoorkwartier, en een voetgangers- of fietsbrug over de Energiehaven naar het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant. Belangrijk aandachtspunt is dat, vanwege de veiligheid van energieproductie, het productiegebied van Eneco ook in de toekomst afgesloten zal blijven. Eventuele routes ter verbetering van de bereikbaarheid van Lage Weide zullen dus altijd buiten het productiegebied lopen. Gelet op het eigendom en de veiligheidsvoorwaarden vraagt dit om een goede samenwerking met Eneco.

- **Kansen voor nieuwe bedrijvigheid.** Tenslotte kunnen de diverse ontwikkelingen op Lage Weide stimulerend zijn voor aanvullende spin-off activiteiten. Denk aan installatiebedrijven (levering, onderhoud), energiediensten (inkoop, monitoring, audits), opleidingscentra, R&D in duurzame technologie, batterijopslagsystemen en lokale waterstofproductie en -toepassingen.



Kaart Lage Weide met zoekgebieden voor windturbines

- **Opwekking schone energie op Lage Weide.** Ook buiten het Energie-eiland speelt Lage Weide een grote rol in de energietransitie. Zo is Lage Weide in de beleidsnota ‘Opwekgebieden voor schone energie’ aangewezen als focusgebied voor windenergie. Dat houdt in dat we onderzoeken of op Lage Weide windturbines kunnen komen. De maximale opwekpotentie hiervan is 20-60 GWh. Daarnaast bieden de vele daken van bedrijfspanden de mogelijkheid voor de productie van zonne-energie.

- **Lokale opwek van duurzame warmte.** Het stadsbrede warmtenet van Utrecht is het oudste van Nederland. Een kwart van de warmtevraag in Utrecht (en Nieuwegein) wordt geleverd via het warmtenet. Het grootste deel daarvan wordt gevoed vanuit de centrale op Lage Weide. In 2040 zal dit nog steeds zo zijn, maar dan zoveel mogelijk met duurzame warmtebronnen. Hoe dit er precies uit gaat zien is nog niet bekend. In Utrecht zijn weinig duurzame warmtebronnen of restwarmte van de industrie met een midden- of hoge temperatuur beschikbaar. Vanwege de beperkte beschikbaarheid van (duurzame) biomassa wordt de capaciteit van de bestaande bio-warmte installatie niet uitgebreid. Als nieuwe betaalbare warmtebronnen beschikbaar komen, willen we het gebruik van biomassa zo veel mogelijk afbouwen.

  Voor de basislast (het continue gebruik van warmte) is biomassa nog een belangrijke schone warmtebron. Andere mogelijke (basis)bronnen zijn thermische energie uit water of grootschalige luchtwarmtepompen. Ook warmteopslag speelt een belangrijke rol; op termijn zou dat ook seizoensopslag (onder de grond) kunnen zijn.

  Voor de opwek van piekcapaciteit in het warmtenet wordt nu nog vooral aardgas ingezet door piekketels en via de elektriciteitscentrale. Uiteindelijk hebben we ook na 2040 een piekbron nodig voor warmte (en elektriciteit). Een elektriciteitscentrale op waterstof (op het Energie-eiland) is dan een goed alternatief.

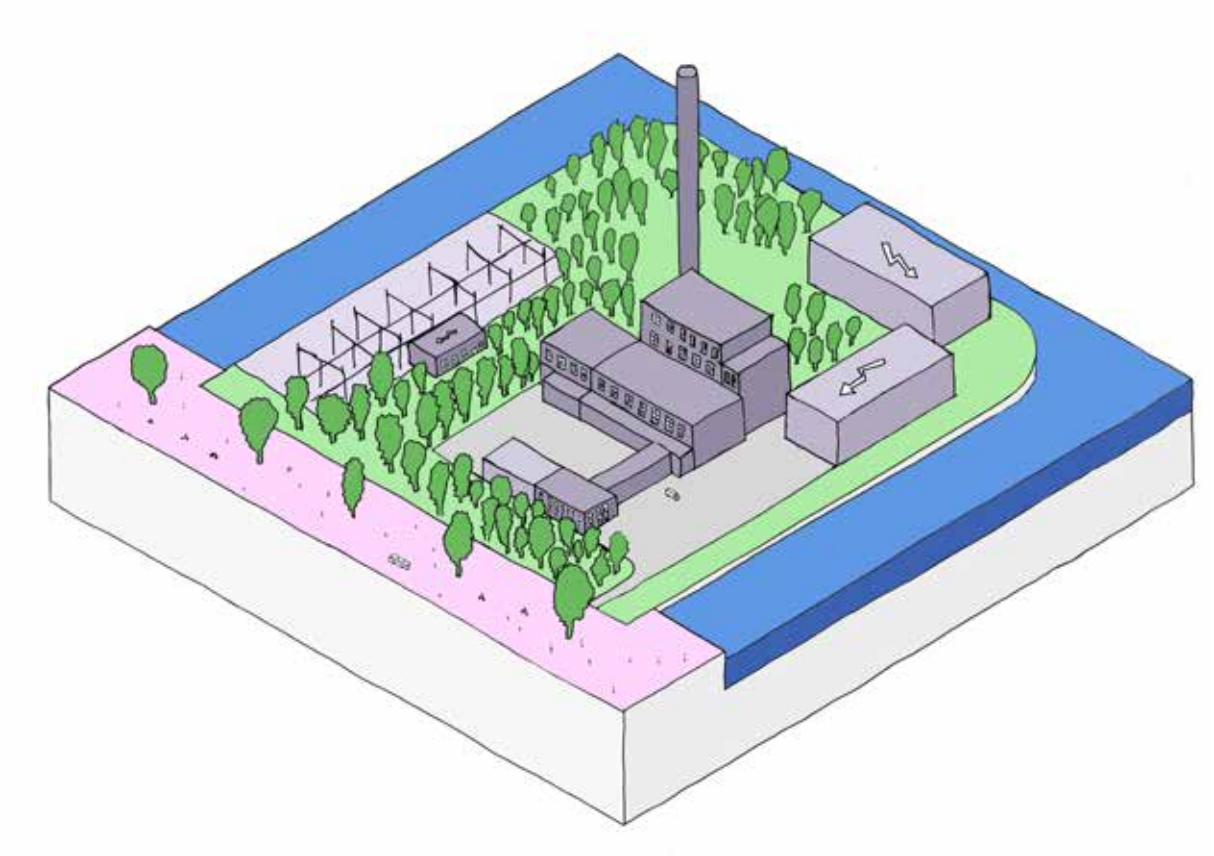
- **Voordelen van de hoge organisatiegraad: aardgasvrij bedrijventerrein en energiehubs.** Lage Weide is als één van de eerste bedrijventerreinen in Utrecht begonnen met de route naar een CO_2-vrije warmtevoorziening. Dit vanwege de goede organisatiegraad, het feit dat veel gebouwen geschikt zijn voor laagtemperatuur verwarming en de bereidheid bij een aantal ondernemers om voorop te lopen bij de verduurzaming. Een deel van de gebouwen is al aangesloten op het bestaande warmtenet. Elektrificatie lijkt hier het meest kansrijk als alternatief voor aardgas voor gebouwverwarming. In 2040 is een groot deel van de bedrijven op Lage Weide overgestapt op een individuele (bijvoorbeeld warmtepomp) of collectieve bron (bijvoorbeeld WKO - warmte-koude opslag). De overstap naar een fossielvrij alternatief voor industrieel procesgas volgt een andere planning. Dit is bijvoorbeeld afhankelijk van het beschikbaar komen van waterstof in Utrecht.

- **Energiehubs.** Energiehubs zijn lokale samenwerkingen tussen gebruikers en producenten van energie. Lokaal opgewekte elektriciteit (uit bijvoorbeeld zonne-energie op het dak van een bedrijf) wordt direct gekoppeld aan een afnemer. Deelnemers stemmen ook de afname van energie met elkaar en de netbeheerder af, zodat er geen pieken ontstaan in het gebruik. De energiehubs helpen bij het in balans houden van een lokaal energiesysteem, en daarmee ontlasten ze het regionale energiesysteem.
  Energiehubs zijn er in verschillende groottes en ontwikkelen zich vaak in stappen.
  Het tijdelijk opslaan van opgewekte elektriciteit, en de omzetting ervan naar waterstof of warmte voor gebruik op een later moment, kunnen ook onderdeel zijn van een energiehub.

  Op Lage Weide is in 2024 een energiehub gestart, als eerste in de provincie Utrecht. Vijf bedrijven werken samen in de sturing, het gebruik en de uitwisseling van energie. Met netbeheerder Stedin is een overeenkomst voor groepstransport gesloten. Gezien de knelpunten op het stroomnet zullen er meer energiehubs volgen op Lage Weide. Of mogelijk gaat er één grote energiehub ontstaan, die gaat zorgen voor een evenwichtiger gebruik van het net en verminderde druk op het landelijke elektriciteitssysteem.

  Lage Weide kent een extra uitdaging doordat we veel distributiecentra en transportbedrijven hebben. Zij zullen de komende tijd zoveel mogelijk hun bestelwagens en vrachtauto's moeten elektrificeren. Het is van belang dat dit op een slimme manier gebeurt, waarbij goed gekeken wordt hoe duurzame opwek van energie (bijvoorbeeld zonne-energie) gelijktijdig kan plaatsvinden met het laden van voertuigen.
  Op deze manier zetten we in op lokale opwek die lokaal gebruikt wordt.

In onderstaande ‘tegel’ hebben we de verschillende ambities voor dit deelgebied schematisch in beeld gebracht. Dit is bedoeld als inspiratie, en niet als ontwerp.



Deelgebied 3 Havengebied Lage Weide - Grootschalige grondstofverwerking en havengebonden activiteiten in de hoge milieucategorieën

Het Havengebied is het grootschalige ‘natte’ bedrijventerrein rondom de binnenhaven (Uraniumkanaal en insteekhavens Mesonhaven, Protonhaven en Kernhaven) dat direct aansluit op het Amsterdam-Rijnkanaal. Het gebied heeft de grootste kavels van Utrecht en de hoogste milieucategorieën (4.2 tot 5.2), waar onder meer zwaardere circulaire en grondstofverwerkende activiteiten geconcentreerd zijn. Daarmee is het een onmisbare schakel in de circulaire economie van stad en regio.



Deelgebied 3

Huidige situatie

In het Havengebied zijn diverse circulaire bedrijven gevestigd, zoals Theo Pouw (recycling van grond- en bouwstoffen) en AVR (afvalverwerking). Ook bevindt zich hier de enige containeroverslag van de provincie, TMA. Transport over water is efficiënt en duurzaam en vermindert wegverkeer en CO2-uitstoot. De activiteiten zijn ruimte-extensief; ze leveren relatief weinig banen per vierkante meter. Maar ze zijn wel cruciaal omdat elders in de regio geen plek is voor dit type bedrijvigheid.

Tegelijkertijd worden delen van het gebied, met name aan de Uraniumweg, benut door lichtere bedrijven die weinig binding hebben met water of de stad. Ook zijn er enkele afwijkende functies, zoals Motorcross Utrecht. Er is een aantal publieke plekken die van betekenis zijn voor de ruimtelijke kwaliteit, zoals bij de Kernkade en op de groene kop schiereiland Isotopenweg met het sculpturenproject Waterwerken van beeldhouwer Ruud Kuijer.

De Isotopenweg is ook de doorgaande verbindingsroute voor fietsers. De route met een rechte lijn van 2,5 km langs het spoor wordt veel gebruikt maar heeft niet de gewenste menselijke maat en sociale veiligheid.

Lage Weide is door de Europese Unie erkent in de TEN-T verordening (Trans-Europees Transportnetwerk) als een Kern Binnenhaven. Dit houdt in dat de haven van Lage Weide van het allerhoogste strategische en economische belang voor de Europese Unie is. Lage Weide ligt aan de Rhine-Alpine Corridor, die de havens van Rotterdam en Amsterdam via de Rijn verbindt met Duitsland (Duisburg) en Zwitserland (Basel).

Toekomstige opgaven

De vraag naar ruimte voor circulaire activiteiten groeit sterk. Voor de stad zijn zowel kleine hubs als grootschalige multimodale grondstoffenhubs nodig. Het Havengebied kan hierin voorzien met:

- Bouw- en recyclinghubs voor verwerking van bouwmaterialen, grond en puin.
- Bulkhubs voor afvalstromen, waar materialen gesorteerd en samengeperst worden voor transport.
- erugwinning van kritieke grondstoffen (zoals lithium en kobalt), essentieel voor energie-transitie en technologie.

Het wensbeeld voor het Havengebied is dat het gebied exclusief wordt gebruikt door grondstverwerkende recyclelaars en watergebonden bedrijfsactiviteiten in de hogere milieucategorieën die essentieel zijn voor het functioneren van de stad. Het is voor de stad belangrijk om deze exclusieve keuze te maken, juist vanwege de schaarste aan XL-bedrijfs-kavels met de hoogste milieucategorieën en met een directe ligging aan het water.
De volgende strategieën worden voorgesteld.

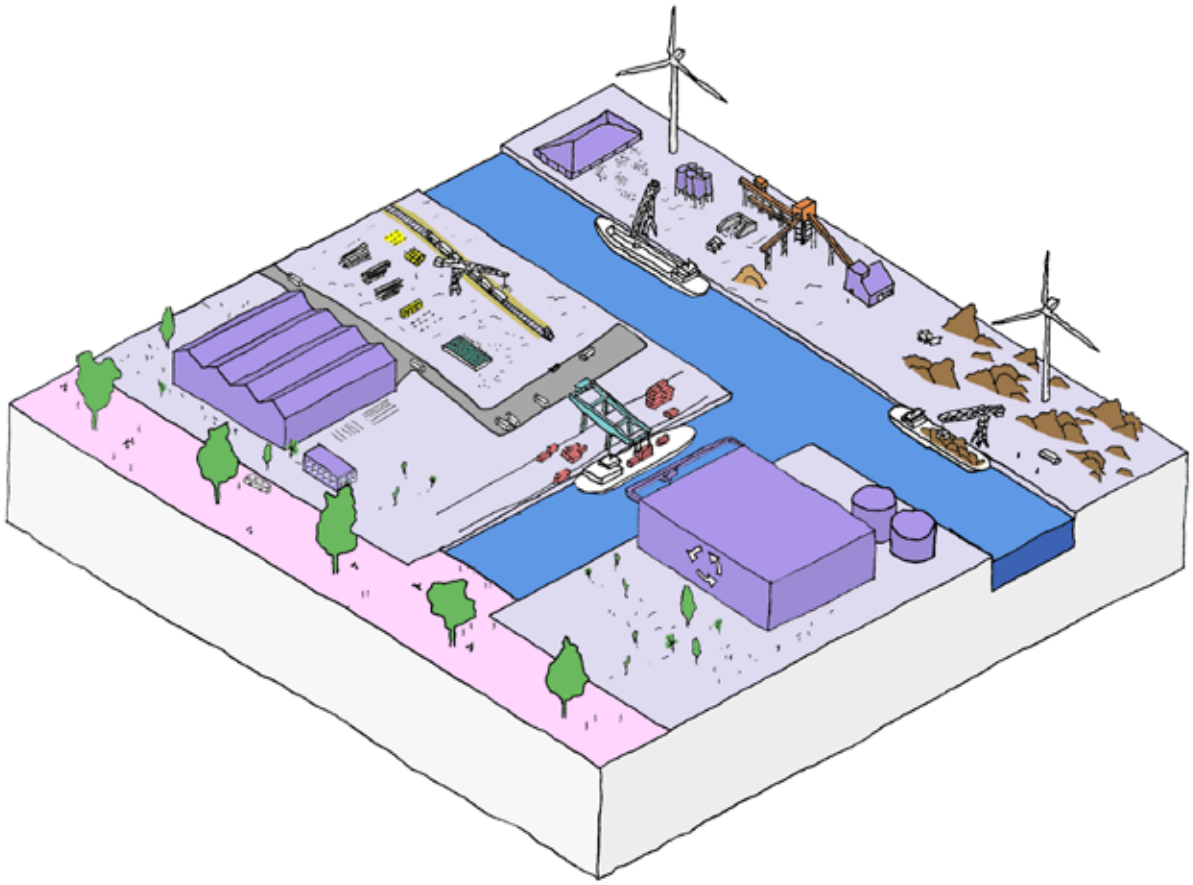
Strategische ambities voor het Havengebied

- **Focus op grootschalige watergebonden activiteiten.** Behoud van de schaarse XL-kavels met hoge milieucategorieën voor circulaire activiteiten en grondstoffen-logistiek. Het Havengebied is dé plek is voor (1) circulaire verwerking van materiaal-stromen met focus op wateroverslag, (2) water-gerelateerde stadsdistributie en (3) productie en opslag van duurzame energie. Juist vanwege de schaarste aan dit soort kavels is het gewenst om bij de doorontwikkeling van Lage Weide strenger te zijn en strategische afwegingen te maken. De ambitie is om sommige kavels vrij te spelen en op te waarderen tot het gewenste gebruik. Daarvoor is wel (regionale) schuifruimte nodig, maar ook die is schaars.

- **Stimuleren van watertransport.** Intensiever gebruik van de haven en kades, onder meer via de samenwerking in Port of Utrecht en de ontwikkeling van een collectieve laad- en losplek.

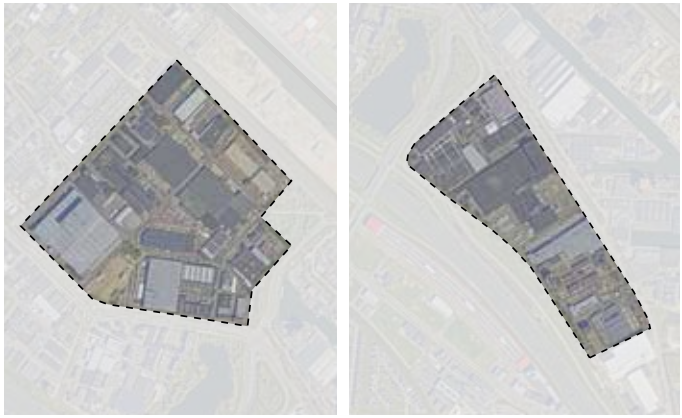
  De grote binnenhaven op Lage Weide is uniek in de provincie en heeft niet alleen een stedelijke maar ook een regionale functie. Toch worden de kilometerslange kades, elf kilometer in totaal, niet ten volle benut. Veel gevestigde bedrijven maken nu geen gebruik van het water. Er ligt een grote wens van samenwerkende overheden en bedrijfsleven om goederentransport over water fors te laten groeien. Daartoe hebben de overheden met 40 (markt)partijen de Port of Utrecht opgericht. Partijen zien een grote potentie om logistiek over water te versterken, waarbij de haven op Lage Weide een belangrijke schakel is. Om het perspectief te vergroten wordt gewerkt aan een collectieve laad- en losplek aan de Kernkade met opslagruimte en een faciliteit voor het inladen op kleinere schepen. Verschillende goederenstromen zijn mogelijk kansrijk om de modal shift naar water te maken, waaronder bouwmaterialen, specifieke vormen van stadsdistributie en retourlogistiek die gebruik maken van vervoer over water.

In onderstaande ‘tegel’ hebben we de verschillende ambities voor dit deelgebied schematisch in beeld gebracht. Dit is bedoeld als inspiratie, en niet als ontwerp.



Deelgebied 4 Logistieke Zone - Duurzame stadsdistributie en logistiek

Het deelgebied Logistieke Zone bestaat in feite uit twee afzonderlijke delen binnen Lage Weide met veel overeenkomende eigenschappen in gebruik en structuur. Het deel Midden is het bovenste deel in de tekening en ligt tussen Atoomweg, Niels Bohrweg, het spoor en Plutoniumweg. De A2-Zone betreft de onderste zone in de tekening, tussen A2, Plutoniumweg, Atoomweg en Kernweg. Binnen Lage Weide huisvest dit deelgebied verreweg de meeste grootschalige distributiecentra (DC's).



Deelgebied 4

Elke dag gaat er een grote stroom goederen naar Utrecht. En ook weer terug. Dat zijn ontelbare vrachtwagens, bestelwagens en laadauto's die de stad en regio bevoorraden en laten functioneren.

Het deelgebied huisvest sinds de jaren '60 grootschalige distributiecentra (DC's), met de komst van HEMA als eerste grote speler. In de afgelopen decennia is het aantal distributiecentra sterk gegroeid door de opkomst van e-commerce en de vraag naar snelle leveringen. De ligging aan de A2 en de multimodale bereikbaarheid maken het gebied aantrekkelijk voor logistiek vastgoed. Grote delen van het terrein zijn inmiddels in handen van beleggers die distributiecentra verhuren, wat heeft geleid tot hoge grondprijzen en verdringing van MKB-bedrijven met een lokale functie.

Naast distributiecentra zijn in dit deelgebied al heel lang bedrijven gevestigd die niet in deze sector vallen. Dat geeft dit gebied een diverser karakter dn op het eerste gezicht lijkt.

Huidige situatie

Belangrijke kenmerken van de huidige situatie:

- Distributiecentra leveren vooral regionaal en landelijk; slechts een deel richt zich op de stad.
- De snelle groei van distributiecentra is een landelijke trend. Logistiek vastgoed is inmiddels een gewild beleggingsobject geworden, waarmee op bedrijventerreinen als Lage Weide een nieuw businessmodel is toegetreden van investerende beleggers met huurcontracten dat afwijkt van het traditionele zelfstandige eigendom van de bedrijven zelf. Grote delen van Lage Weide zijn in eigendom van beleggers in logistiek vastgoed.
- Technologische ontwikkelingen (robotisering, e-commerce, automatisering) zorgen voor schaalvergroting en flexibilisering.
- Werkgelegenheid staat onder druk door geautomatiseerde processen en veel flexibele contracten.
- Milieucategorieën voor deze kavels (4.1–5.2) worden grotendeels niet benut; distributiecentra vallen vaak in categorie 3.1–3.2. Met het oog op de grote tekorten aan ruimte voor vestiging van zware bedrijfsactiviteiten stelt de recente provinciale verordening dat bij nieuwe bedrijvigheid maximaal gebruik moet worden gemaakt van de hoge milieucategorieën (juiste bedrijf op de juiste plaats).
- Distributiecentra vormen weliswaar het overheersende bedrijfstype maar er zijn in dit deelgebied ook MKB-bedrijven (diensten) gevestigd. De distributiecentra hebben vooral een strak gevormd gezicht aan de hoofdstructuur (het raamwerk). Binnenin de deelgebieden is de uitstraling meer stenig, schraal en onsamenhangend
- Groenvoorziening bevindt zich vooral aan de randen, zonder verblijfskwaliteit.

Hoewel de huidige distributiecentra werkgelegenheid en economische waarde opleveren, sluit hun functie niet altijd aan op de stedelijke behoefte aan efficiënte en schone stadsdistributie en toekomstbestendige werkgelegenheid. Ook leidt deze trend onder meer tot verdringing van het MKB op Lage Weide. Hierdoor komt de lokale functie en de werkgelegenheidsambitie onder druk te staan.

Toekomstige situatie

Het wensbeeld is divers. We willen dat het deelgebied uitgroeit tot hét centrum voor duurzame stadsdistributie en dat er ruimte ontstaat voor zwaardere bedrijvigheid die de hoge milieucategorieën benut. Tegelijk hebben we hier te maken met een groot verschil tussen wensbeeld en realiteit. Bestaande bedrijven met soms een lange historie op Lage Weide en veel banen voor Utrechters willen we helemaal niet kwijt. Bovendien levert Utrecht met de aanwezige distributiecentra ook een bijdrage aan de grote regionale en nationale puzzel om de grootschalige logistiek te huisvesten. Daarom kiezen we ervoor dat (inter-) nationale distributiecentra hier hun plek behouden en niet in andere deelgebieden.
En er daarnaast ruimte is voor duurzame stadsdistributie en bedrijven in de hogere milieucategorieën. Het gaat bij het wensbeeld dus niet om het actief verplaatsen van bedrijven, maar om het verzetten van de bakens voor toekomstige ontwikkelingen.

Kernpunten van het toekomstige systeem:

- Zero-emissie bevoorrading: vanaf 2030 zijn alleen uitstootvrije voertuigen toegestaan in het stadscentrum. Lage Weide wordt de plek waar goederenstromen gebundeld en voorbereid worden voor emissieloze ‘last-mile’-distributie (cargobikes, elektrische vrachtwagens, watertransport).
- Stadshubs: zowel kleine flexibele hubs als grootschalige distributiecentra worden ingericht voor stedelijke bevoorrading.
- Proeftuinfunctie: Lage Weide wordt centrum voor experimenten in smart logistics, data-analyse, bundeling van goederenstromen en gezamenlijke investeringen in emissievrij vervoer.
- Verdichting en intensivering: uitbreiding van distributiecentra door bouwen in de hoogte en efficiënter ruimtegebruik, niet door nieuwe grootschalige kavels.
- Toekomstbestendige banen: prioriteit ligt bij werkgelegenheid met vaste contracten en goede voorwaarden, in plaats van uitsluitend flexwerk of geautomatiseerde banen.
- Groen en leefbaarheid: groene zones langs de A2 en Plutoniumweg worden ontwikkeld tot verblijfsplekken, waardoor het gebied aantrekkelijker wordt voor werknemers en zichtbaar groener voor de stad.

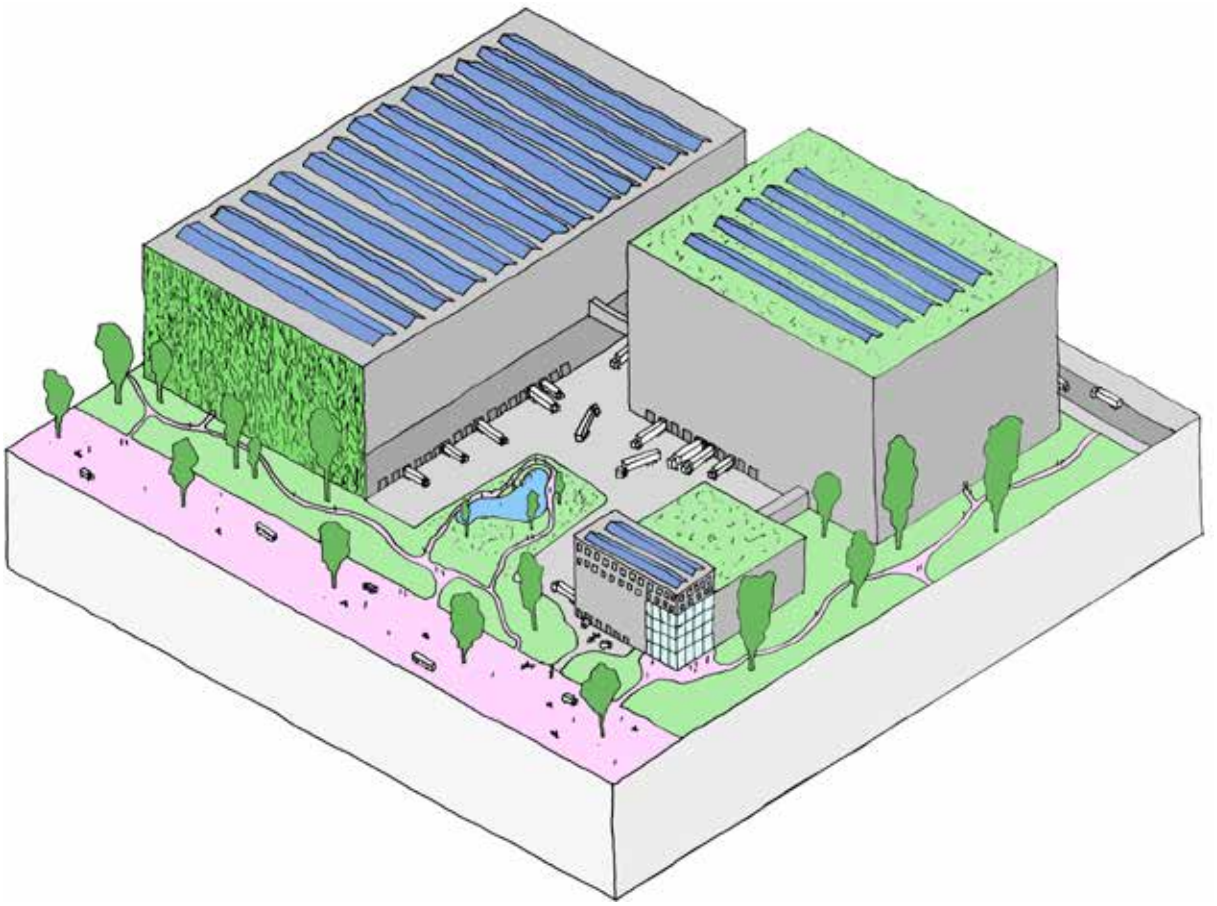
Strategie voor de toekomst

Om dit toekomstbeeld te realiseren, zijn vijf strategische keuzes belangrijk:

1. **Keuze voor duurzame last mile stadsdistributie**
   Nieuwe distributiecentra zijn alleen gewenst als ze zich richten op Utrechtse bevoorrading of retourlogistiek. Dit maakt het gebied tot een verzamelpunt waar goederenstromen gebundeld en met zero-emissie vervoermiddelen de stad in- of uitgaan. Zo ontstaat directe meerwaarde voor de stad en wordt voldaan aan de zero-emissie verplichtingen van 2030.
2. **Ruimtelijk begrenzen en intensiveren**
   De concentratie van distributie en logistiek wordt ruimtelijk beperkt tot dit deelgebied. Hierdoor wordt voorkomen dat heel Lage Weide wordt ingevuld met distributiecentra en blijft er ruimte voor andere speerpunten (circulaire economie, maakindustrie).
   Verdere schaalvergroting voor logistieke bedrijven moet plaatsvinden door in de hoogte te bouwen en kavels efficiënter te gebruiken. Dit vereist samenwerking met beleggers en bedrijven. Intensivering draagt bij aan het benutten van de schaarse ruimte en kan gecombineerd worden met vergroening en collectieve voorzieningen.
3. **Benutten van de milieuruimte, mix met bedrijven in de hogere milieucategorieën**
   Zoals hiervoor al aangeven zijn in dit deelgebied naast de genoemde stadsdistributie ook zwaardere bedrijfsactiviteiten gewenst. Juist vanwege de schaarse ruimte in de regio voor dergelijke bedrijvigheid is het niet wenselijk dat de milieuruimte wordt ingenomen door lichtere activiteiten (buiten de genoemde stadsdistributie met bijbehorende voorwaarden).
4. **Creëren van toekomstbestendige banen**
   Een ambitie is dat nieuwe logistiek naast meters ook toekomstbestendige banen oplevert. De automated warehouses, waar robots al het werk doen, leveren immers nauwelijks werkgelegenheid. Met toekomstbestendige banen bedoelen we ‘echte’ banen met vaste aanstellingen en goede arbeidsvoorwaarden. Dit in tegenstelling tot flexibele werkcontracten met uitzendkrachten en arbeidsmigranten.

5. **Bijdragen aan vergroenen**
   Het groen in de randzones van dit deelgebied maakt onderdeel uit van de hoofdstructuur van Lage Weide (raamwerk). Dit groen heeft potentie als verblijfsgroen voor (lunch) wandelingen, hardlopen of ontspanning. Op bepaalde plekken kan ook de ontmoeting worden gestimuleerd, bijvoorbeeld in de groene zone aan de Plutoniumweg waar Vineyard (horeca) en het depot liggen. De groene zone langs de A2 is daarnaast ook een zichtlocatie.

In onderstaande 'tegel' hebben we de verschillende ambities voor dit deelgebied schematisch in beeld gebracht. Dit is bedoeld als inspiratie, en niet als ontwerp.



Deelgebied 5 Maakbedrijven & Service – Circulaire maakindustrie & stadsverzorgende dienstverlening

Het deelgebied voor Maakbedrijven & Service heeft zijn oorsprong als gemengd bedrijventerrein voor de gemeente Maarssen. Bij een grenscorrectie in 2001 is het bij Utrecht gevoegd.



Deelgebied 5

Ruimtelijk kent dit deelgebied een betrekkelijk fijnmazige traditionele verkaveling met een relatief kleine maat en schaal in vergelijking met de rest van Lage Weide.
Door het intensieve gebruik en de kleinschalige ruimtelijke inrichting wijkt het deelgebied af van de rest van Lage Weide.Deelgebied Maakbedrijven & Service blijft de aangewezen plek voor circulaire maakindustrie en stadsverzorgende dienstverlening met behoefte aan een bedrijfspand. In dit deelgebied zijn er goede mogelijkheden om toekomstbestendige ambachtelijke en technische banen toe te voegen. Dat kan door kavels intensiever te bebouwen en de inrichting te optimaliseren. Bijvoorbeeld door parkeren op de kavels met meerdere bedrijven te organiseren en zo efficiënter in te richten.

Een bijzonderheid is de Kantonnaleweg, een karaktervolle woonstraat. De Kantonnaleweg en de Maarssenbroeksedijk hebben deels het karakter van de oorspronkelijke oude dijken behouden. Voorts is in dit deelgebied deels de originele polderstructuur nog herkenbaar. Deze oude structuren zijn waardevol.

Maakbedrijven & Service kent een aantal groene plekken waaronder het groene open veld (Savannah) met een horecavestiging, en de groenzones langs de waterplas en langs de A2 en de NRU (zichtlocatie).

In het meest noordwestelijke deel (tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en het spoor) loopt de verbindingsweg naar Maarssen (Westkanaaldijk) langs het water, en alleen hier is sprake van een publiekstoegankelijk waterfront voor Lage Weide aan het kanaal.

Huidige situatie

Het gebied kent een gemengd en intensief gebruik met veel MKB-werkgelegenheid. De verkaveling is kleinschaliger dan elders in Lage Weide en biedt daardoor ruimte aan uiteenlopende functies. Maakbedrijven & Service onderscheidt zich met:

- Veel solitaire kantoren (Zonnebaan, Savannahweg, Reactorweg, Computerweg).
- Business-2-consumer functies zoals horeca, sport, leisure, detailhandel en reparatie.
- Groene plekken, waaronder het veld bij Savannahweg en de randen langs waterplas, A2 en NRU.
- Een aantal waardevolle oude structuren, zoals de Kantonnaleweg en de polderstructuur.
- Een publiekstoegankelijk waterfront langs het Amsterdam-Rijnkanaal.

Hoewel er veel milieuruimte beschikbaar is, wordt die door bedrijven vaak niet benut. Kantoren behoren tot de goedkoopste categorieën in Utrecht. Dit maakt het gebied aantrekkelijk voor kleinschalige gebruikers, maar vraagt om een visie op toekomstig gebruik.

Toekomstbeeld en strategieën

Het wensbeeld voor Maakbedrijven & Service is een karaktervol werklandschap dat ruimte biedt aan arbeidsintensieve MKB-bedrijven in circulaire maakindustrie en stadsverzorgende dienstverlening passend in bedrijfsruimte. Voor dit deelgebied zal op termijn daarom een inrichtingsplan worden gemaakt. De openbare ruimte kan daarmee groener, veiliger en meer op voetganger en fietser toegespitst worden ingericht. De uitstraling van de bedrijfspanden kan hier een belangrijke rol in spelen meer (visuele) interactie tussen de panden en de openbare ruimte.

Circulaire maakindustrie

In de maakindustrie gaat het om het vervaardigen van producten. Dat kan van alles zijn; van voedingsmiddelen en machines tot elektronica en complexe industriële systemen. Bij ‘maken’ gaat het om een breed palet aan activiteiten, van ontwerp en ontwikkeling tot fabricage en assemblage. Circulaire maakbedrijven vormen een speciale groep. Met minder grondstoffen en gebruikte materialen en producten worden nieuwe producten en toepassingen gemaakt. Circulair produceren is vaak een belangrijke motor van innovatie, waarbij nieuwe producten, technologieën, productieprocessen en businessmodellen worden ontworpen met het oog op levensduur, reparatie en demontage.

Deze sector groeit sterk. De behoefte aan leveringszekerheid, duurzaamheid en specialistisch maatwerk stimuleert innovatieve bedrijven die inspelen op maatschappelijke thema’s als energie, klimaat, transport en gezondheid. Nieuwe technologieën – 3D-printing met circulaire grondstoffen, robotisering, sensortechnologie en AI – maken precisieproductie mogelijk en reduceren materiaalgebruik. Dit vraagt om nieuwe vaardigheden van werknemers. Bedrijven clusteren vaak om elkaars reststromen te benutten, talenten te delen en gezamenlijke voorzieningen op te zetten.

Voor Utrecht is circulaire maakindustrie een kansrijke sector. Met zijn gemengde karakter, voor Lage Weide relatief kleine kavels en goede bereikbaarheid, is dit deelgebied een geschikte plek voor circulaire maakbedrijven. De nabijheid van grootschalige grondstoffen- en recyclinghubs versterkt dit ecosysteem. Hergebruik van bestaande panden biedt kansen voor transformatie naar een cluster van startende maakbedrijven, waarmee Utrecht kan bouwen aan een circulair ecosysteem dat toekomstbestendige banen en innovatie oplevert.

Stadsverzorgende dienstverlening
Dienstverlenende bedrijven zijn ondernemingen die diensten verlenen aan andere bedrijven of consumenten (in plaats van fysieke producten). Ze richten zich op ondersteunende, adviserende of technische diensten. Veel dienstverlenende bedrijven op bedrijventerreinen zijn gehuisvest in een bedrijfspand, vanwege de behoefte aan ruimte voor opslag, ondersteunende logistiek of een werkplaats. Veel van deze bedrijven zijn MKB-bedrijven en richten zich vooral op klanten in het stedelijk gebied (stadsverzorgende dienstverlening).

Voorbeelden zijn:
- Technisch onderhoud en reparatie; installateurs van elektriciteit, loodgieters en onderhoud- en reparatiebedrijven van machines, apparaten, voertuigen en bedrijfspanden.
- Logistiek en transport; opslag, transport, distributie, logistieke diensten en koeriersdiensten.
- Facilitair management; diensten in schoonmaak, beveiliging, groenbeheer en afvalbeheer.
- Verhuurbedrijven voor materieel en machines; bouwmaterieel, technische voertuigen en dergelijke.
- Productie-gerelateerde diensten; verpakking van goederen, kwaliteitscontrole, coating en dergelijke.
- Catering- en evenementendiensten; maaltijden, inrichtingsmateriaal, decors en dergelijke.
- Groothandels; in bijvoorbeeld voedingsmiddelen, kantoorartikelen of bouwmaterialen.
- Drukkerijen en grafische bedrijven; printservice, drukwerk, reclamemateriaal, borden en dergelijke.

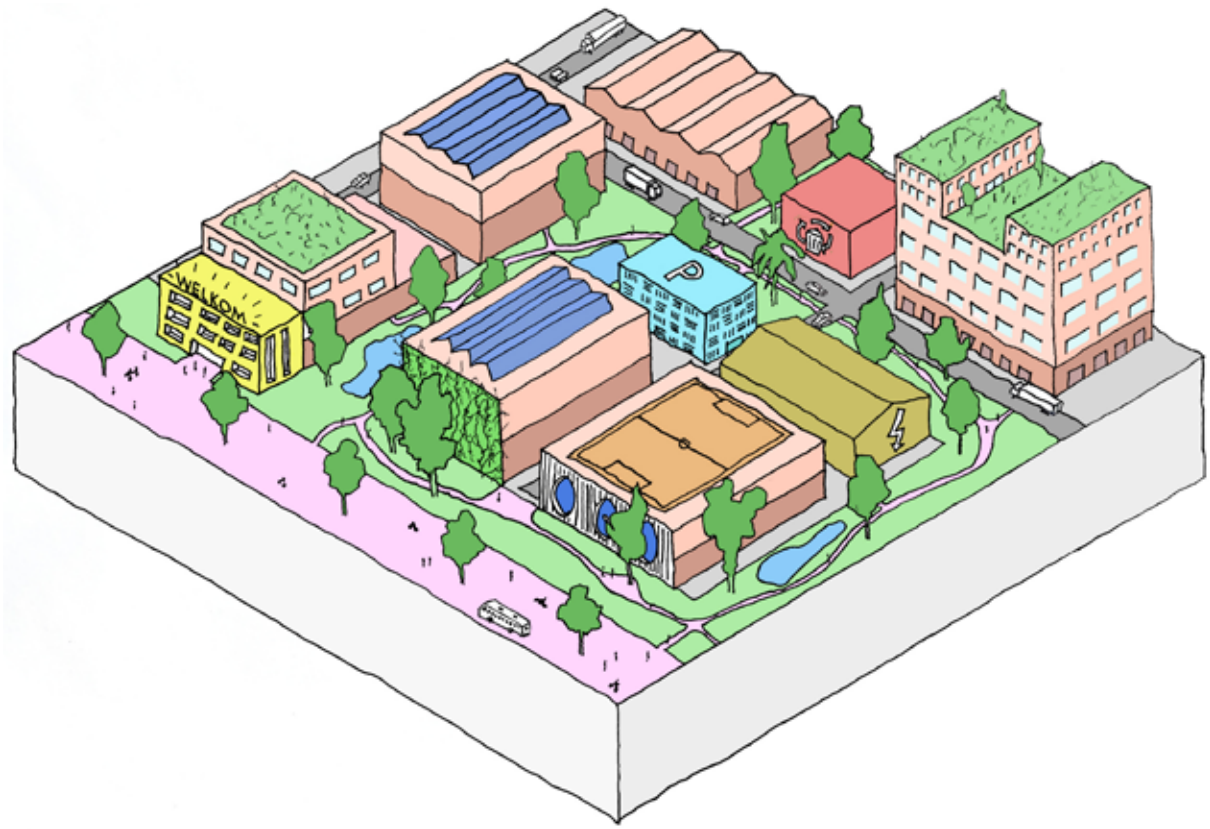
Daarnaast zijn er bedrijven in ICT, marketing, advies en onderwijs die vaak in solitaire kantoren zijn gevestigd. Hoewel dit niet past binnen huidig beleid, is het historisch zo gegroeid op Lage Weide. Voor start-ups en jonge bedrijven in de circulaire en duurzame sector zijn betaalbare werkruimten van groot belang; kantoren kunnen getransformeerd worden naar broedplaatsen en incubators. Deze vormen bieden betaalbare ruimte, stimuleren community-vorming en kruisbestuiving, en versterken innovatie.

In de bestaande situatie is het merendeel van de dienstverlenende bedrijven op Lage Weide gevestigd in dit deelgebied. Afhankelijk van het type bedrijf zijn deze gevestigd in bedrijfspanden of (solitaire) kantoren. Gelet op de blijvende behoefte aan (stadsverzorgende) diensten in Utrecht, willen we dat Lage Weide ook in de toekomst een perfecte vestigingsplek blijft voor dienstverlenende bedrijven passend in bedrijfspanden. Maar als het aankomt op de beste plek binnen Lage Weide gaan we onderscheid maken naar bedrijven in een bedrijfspand en in een kantoor.

Om dit te bereiken zijn drie ambities uitgewerkt:

1. **Intensiveren van ruimtegebruik**
    - Collectieve aanpak om kavels efficiënter te benutten.
    - Verdichting door hogere bebouwingsgraad, stapeling en collectieve parkeeroplossingen. Autoluw ontwikkelen is hierbij het uitgangspunt.
    - Toevoegen van kwalitatief groen en verblijfskwaliteit.
    - Nauwe samenwerking tussen gemeente, ondernemers en investeerders is nodig om win-win situaties te creëren.
2. **Transformatie van kantoren**
    - Geen nieuwe grootschalige kantoren in dit deelgebied. We willen die concentreren bij HOV-knooppunten.
    - Hergebruik van bestaande panden voor start-ups, circulaire maakbedrijven en dienstverlenende ondernemingen passend in bedrijfsruimte.
    - Ontwikkeling van incubators en broedplaatsen om innovatie en samenwerking te stimuleren.
    - Focus op flexibiliteit, betaalbaarheid en community-vorming.
3. **Kwaliteitsimpuls openbare ruimte**
    - Vergroening van collectieve ruimtes en benutting van bestaande groene structuren.
    - Transformatie van de Savannahweg en de waterplas tot aantrekkelijke verblijfsgebieden.
    - Creëren van een herkenbare ‘voorkant’ aan de zijde van A2 en NRU.

In onderstaande ‘tegel’ hebben we de verschillende ambities voor dit deelgebied schematisch in beeld gebracht. Dit is bedoeld als inspiratie, en niet als ontwerp.



Deelgebied 6 Zone Amsterdam-Rijnkanaal

Dit deelgebied is de gemengde bedrijvenstrook met middelgrote bedrijven tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en het spoor. Dit deelgebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Niels Bohrweg, omdat het noordelijke deel van de zone qua bedrijfstype, maat en schaal van de verkaveling, en inrichting en oriëntering meer aansluit bij deelgebied Maakbedrijven & Service.



Deelgebied 6

Huidige situatie

Een aantal opvallende kenmerken van Zone Amsterdam-Rijnkanaal in de huidige situatie:

- In de zone tussen spoor en kanaal zijn uiteenlopende bedrijfsactiviteiten gevestigd op relatief grote kavels, met een hoge milieucategorie (tot 4.1).
- Het deelgebied valt uiteen in verschillende onderdelen en er is geen doorlopende route die de onderdelen met elkaar verbindt.
- In het noordwestelijke deel liggen de relatief nieuwe grootschalige distributiecentra van Albert Heijn en Hema, die ontsloten worden door de Kanaaldijk en de Niels Bohrweg.
- Het zuidoostelijke deel bestaat uit een gemengde lintzone met een doodlopende ontsluitingsweg (Sophialaan). De Sophialaan eindigt op de kavel met aanlegplek voor schepen waar de gemeente een circulair grondstoffendepot is gestart.
- Aan het ARK liggen twee aanleghavens.
- De betrekkelijk afgezonderde ligging van de Zone Amsterdam-Rijnkanaal (met name het zuidoostelijke deel) maakt dat dit deelgebied binnen Lage Weide het minst effectief bereikbaar is voor wegtransport. Dat neemt niet weg dat hier veel vrachtwagen-bewegingen plaatsvinden.
- De fietsverbinding tussen Zuilen en Lage Weide via de Demkabrug landt in de zuid-oostelijke punt naast DUS (evenementen en stadsstrand).
- Ondanks de relatieve beslotenheid van dit deelgebied is Lage Weide nergens zo goed zichtbaar voor de buitenwereld als de Zone Amsterdam-Rijnkanaal. Dat geldt zowel vanuit de trein als vanaf de overzijde van het kanaal. Die overzijde is relevant omdat hier de woonwijk Zuilen ligt. Op de plek van sportpark Zuilen-Elinkwijk en Daalseweide wordt de nieuwe woonwijk Zuilense Vecht ontwikkeld.

Toekomstbeeld Zone Amsterdam-Rijnkanaal

Het wensbeeld voor de Zone Amsterdam-Rijnkanaal is een ‘mixed zone’ van verschillende typen middelgrote bedrijven die (waar mogelijk) gebruik maken van de mogelijkheden die de hoge milieucategorie 4.1 biedt op de kavels. Dit sluit aan bij de Beleidsnota Werklocaties stelt dat maximaal gebruik moet worden gemaakt van de hoge milieucategorieën (juiste bedrijf op de juiste plaats).

Het benutten van de kavels voor HMC-activiteiten in dit deelgebied komt voort uit (enerzijds) de schaarste aan dergelijke vestigingsmogelijkheden binnen de stedelijke regio en (anderzijds) de zeldzame aanwezigheid van relatief grote kavels binnen 4.1 en de ligging aan het water. De volgende strategieën worden voorgesteld.

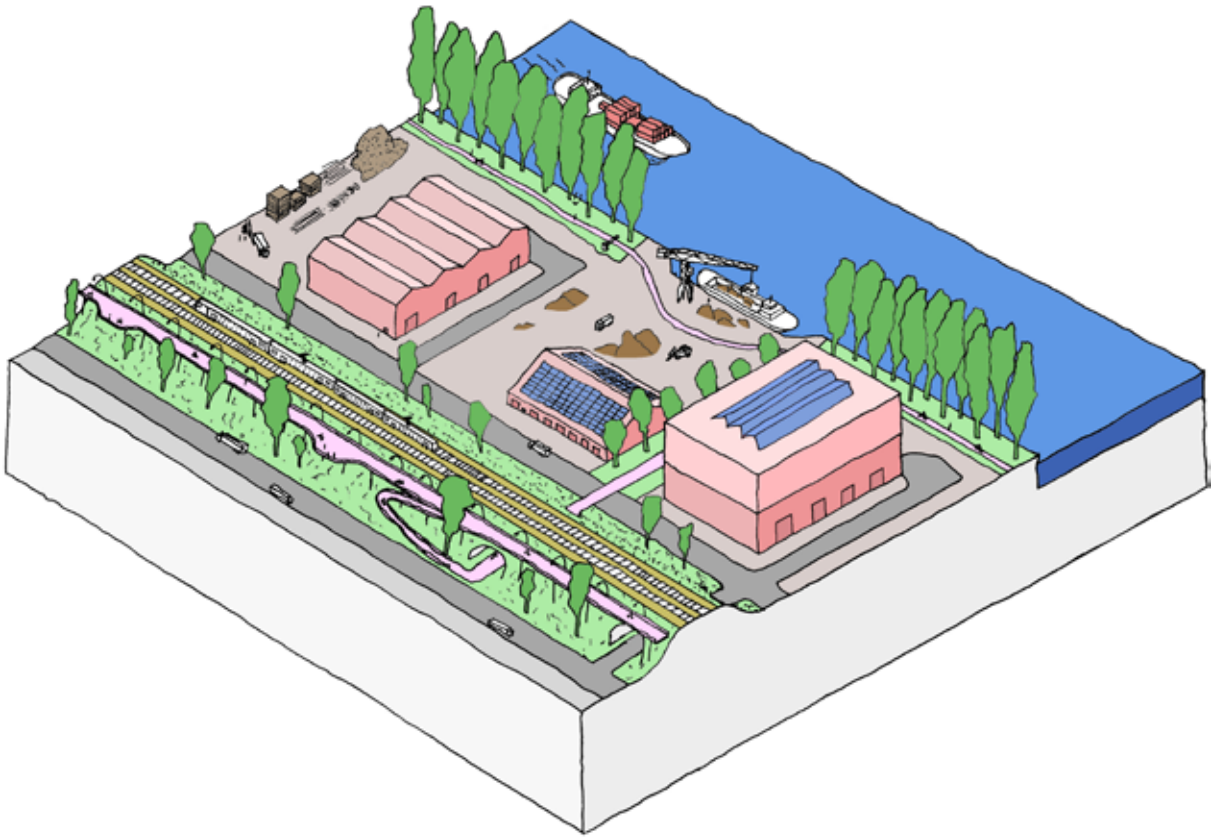
- **Benutten watertransport.** Vanwege de aanwezigheid van twee laad- en losplekken voor goederen is de mogelijkheid voor watertransport aanwezig. Voor de kavels direct gelegen aan deze laad- en losplekken is het wenselijk om het gebruik ervan verplicht te stellen. Voor de overige kavels kan de mogelijkheid van een gezamenlijke laad- en losstraat worden onderzocht.

- **Geen nieuwe distributiecentra.** Het is gewenst dat het aantal vrachtwagen- en autobewegingen hier afneemt. Dit houdt onder meer in dat in dit deelgebied geen (nieuwe) distributiecentra gewenst zijn.

- **HMC en intensiveren van ruimte.** Het inzetten op HMC-activiteiten in dit deelgebied betekent dat in dit deel van Lage Weide niet per definitie de grootste opgave ligt voor het intensiveren van ruimtegebruik en het toenemen van arbeidsplaatsen per vierkante meter. Maar dit is ook zeker niet uit te sluiten want bijvoorbeeld de vestiging van (circulaire) maakbedrijven met relatief veel werkgelegenheid is in deze zone zeer wel denkbaar. Ook dan geldt dat het aantal autoverkeersbewegingen niet mag toenemen. Via de Demkabrug en een eventuele nieuwe fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal is dit deelgebied echter goed bereikbaar voor werknemers op de fiets.

- **HMC en publieke activering van het kanaal.** In de Uitgangspuntennotitie Lage Weide is de mogelijkheid genoemd van een publieke route langs het water, de eventuele inpassing van publieke levendigheid en de opgave om meer ruimtelijke samenhang te creëren in de Zone Amsterdam-Rijnkanaal. De keuze voor HMC-activiteiten maakt dit echter lastig. Dergelijke bedrijven zijn niet goed te combineren met recreatieve functies zoals horeca of evenementen aan het water. De wens voor een publieke route langs het water (als alternatief voor de fietsroute langs de Isotopenweg) is begrijpelijk omdat deze logischer en aantrekkelijker is vanuit het perspectief van de fietser. Zo’n publieke fietsroute langs het water is vooralsnog lastig te combineren met de huidige verkaveling aan het Amsterdam-Rijnkanaal en de twee aanleghavens. Een meer informeel pad (lopen en fietsen) langs het water is wel denkbaar. Dit kan wanneer de private eigenaren hier aan zouden willen meewerken (zoals bij het Werkspoorpad), en er rekening wordt gehouden met laad- en lostijden.

In onderstaande ‘tegel’ hebben we de verschillende ambities voor dit deelgebied schematisch in beeld gebracht. Dit is bedoeld als inspiratie, en niet als ontwerp.

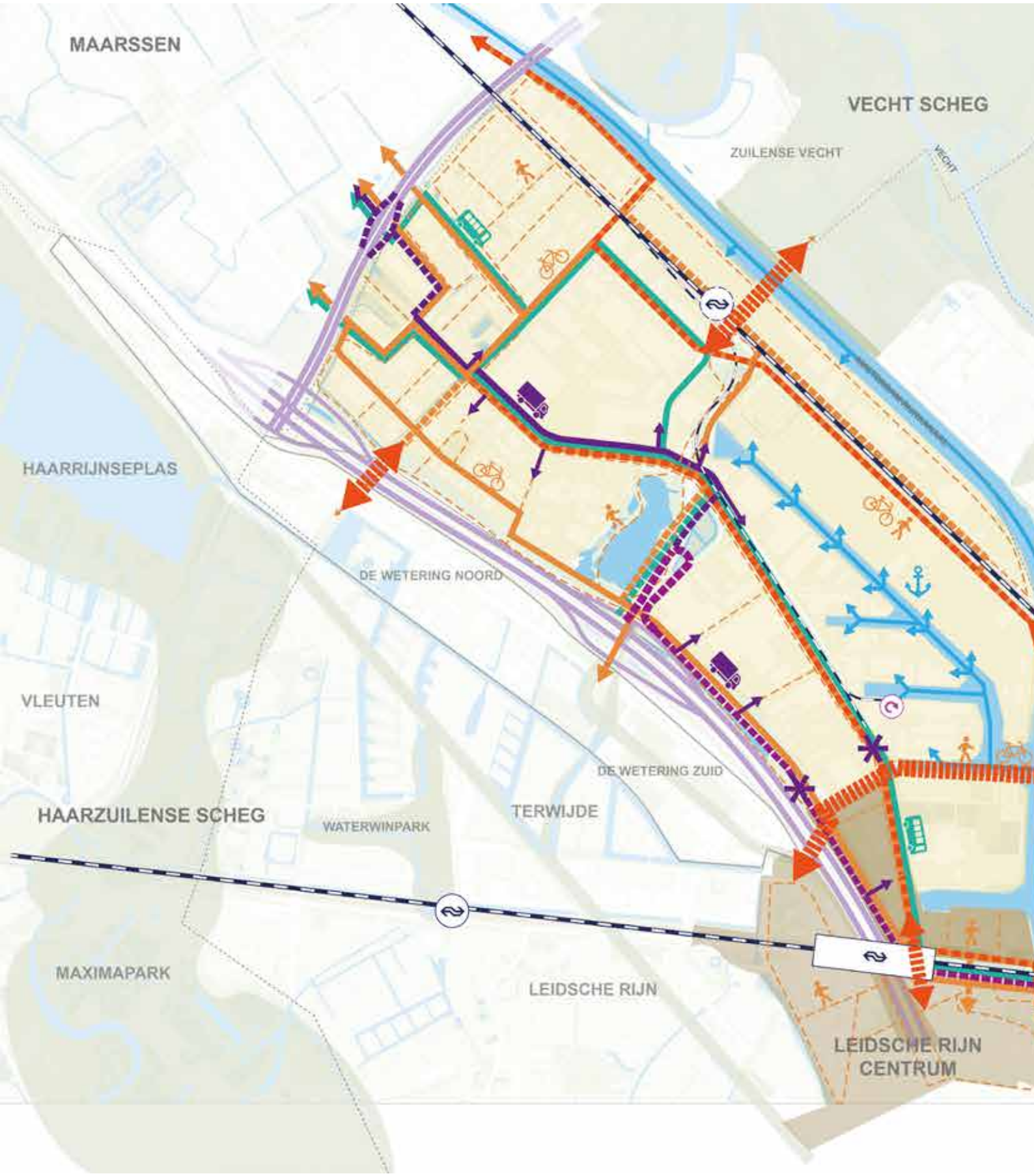


B.3 Verbonden Lage Weide

In Utrecht geven we voorrang aan schone, gezonde en efficiënte vervoerwijzen zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Zo zorgen we voor een aantrekkelijke leefomgeving met minder geluidsoverlast, uitstoot, drukte en ongelukken. Voor Lage Weide is dat ook noodzakelijk omdat vanwege de files er geen autoverkeer meer bij kan op Lage Weide. Dit beperkt bedrijven om uit te kunnen breiden. En het beperkt dus ook de gewenste groei van werkgelegenheid op Lage Weide. Tegelijkertijd betekent de overstap naar deze schone vormen van mobiliteit een grote verandering. Het gebruik van auto's, bestelbusjes en vrachtauto's is hier zeer hoog. Logisch misschien, gezien het karakter van een bedrijventerrein. Maar de omstandigheden op en rond Lage Weide zijn wel erg mager om veilig en plezierig naar je werk te komen op de fiets of met het openbaar vervoer. Hier valt veel te winnen. Kortom, om meerdere redenen zijn rigoureuze maatregelen nodig om de mobiliteit op Lage Weide te gaan veranderen.

Als we vooruit kijken dan is in 2040 Lage Weide aan alle kanten goed verbonden met zijn omgeving. Met fietsbruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2, en aantrekkelijke fiets- en openbaar vervoerverbindingen naar Leidsche Rijn Centrum en Maarssenbroek, maken we van het geïsoleerde Lage Weide een verbonden Lage Weide. Werknemers en andere gebruikers gaan veelal op de fiets of met het openbaar vervoer naar het werk via aantrekkelijke routes naar en op Lage Weide. Goederenvervoer gaat efficiënter over de weg, via spoor of water of met kleine elektrische voertuigen.

Overigens heeft een verbonden Lage Weide ook een bredere betekenis voor de stad. Zo kan het bedrijventerrein veel meer dan nu een geïntegreerd onderdeel zijn van de rest van Utrecht. Niet alleen fysiek, maar ook mentaal. Door het gebrek aan aantrekkelijke doorgaande routes vormt Lage Weide tussen de wijken in het westelijke en noordelijke deel van de stad nog een grote barrière. Door Lage Weide te verbinden ontstaan zeer wenselijke stedelijke verbindingen tussen wijken onderling, bijvoorbeeld tussen Overvecht en Leidsche Rijn. Door juist hier de grote barrières op te heffen en nieuwe verbindingen te creëren, dragen we bij aan een inclusieve stad.


MAARSSEN
VECHT SCHEG
ZUILENSE VECHT
VECHT
HAARRIJNSEPLAS
DE WETERING NOORD
VLEUTEN
DE WETERING ZUID
HAARZUILENSE SCHEG
WATERWINPARK
TERWIJDE
MAXIMAPARK
LEIDSCHE RIJN
LEIDSCHE RIJN CENTRUM

Deze kaart geeft de visie over mobiliteit in één afbeelding weer. In het komende hoofdstuk wordt de kaart stap voor stap toegelicht.



LEGENDA MOBILITEIT

- A gebied
- toekomstige verbinding fiets-en voetganger
- toekomstige doorfiets- en wandelroute
- fiets- en wandelroute
- toekomstige fiets- en wandelroute
- (groene) ommetjes
- Auto - Snelweg A2 / Zuilensering
- Auto - (toekomstige) Inprikker
- Auto – (huidige) Stedelijke verbindingsweg
- Alternatievenstudie voor 1 toekomstige Stedelijke verbindingsweg
- Auto - Buurtontsluiting
- bus route
- waterlogistiek
- spoor
- goederenspoor
- multimodale overslag
- sprinterstation
- (intercity)station Leidsche Rijn
- toekomstig sprinterstation Lage Weide

Geen ruimte om te groeien

In het vorige hoofdstuk zijn we ingegaan op de grote behoefte aan ruimte voor werkgelegenheid. We willen ruimte geven aan de groei van bedrijven bijvoorbeeld door het verdichten van bedrijfskavels. En we willen het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant ontwikkelen met onder meer een toevoeging van circa 140.000 m2 kantoor. Maar hier lopen we tegen een groot probleem aan. Op grond van het geldende bestemmingsplan mogen bedrijven nu nog maar tien procent uitbreiden. Dit is het directe gevolg van de grote hoeveelheid autoverkeer op Lage Weide, die tijdens de spitsen leidt tot filevorming op de ontsluitingswegen. Ook de capaciteit van het omliggende snelwegennet (A2 met tunneldosering) is beperkt. In het bestemmingsplan was aanvankelijk nog 170.000 m^2 bvo aan extra uitbreidingsruimte opgenomen, maar die is inmiddels uitgegeven. Kortom, vóór we überhaupt kunnen groeien moeten we het autoverkeer gaan aanpakken. De focus op de auto moeten we voor woon-werkverkeer gaan verschuiven naar de fiets en het openbaar vervoer, en voor goederen naar vervoer over water en spoor.

Hoog autogebruik

Lage Weide ligt in de lengterichting ingeklemd tussen de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit zijn barrières van elk ongeveer vier kilometer lang. Met de fiets zijn de mogelijkheden om deze over te steken op dit moment beperkt en weinig aantrekkelijk.

Lage Weide kent dan ook een zeer hoog autogebruik. Ook in vergelijking met andere werklocaties in de stad. Maar liefst 88% van de verplaatsingen op Lage Weide gebeurt met motorvoertuigen (auto's, bestelauto's en vrachtauto's), tegenover slechts 10% fiets en 3% openbaar vervoer. (Het aandeel lopen, en goederentransport over water en spoor is hierin niet meegenomen.

Grote opgave

Er ligt een randvoorwaardelijke opgave om het autogebruik op Lage Weide drastisch te verminderen en het gebruik van andere schonere vervoermiddelen te vergroten.
Deze verschuiving van auto naar fiets en openbaar vervoer noemen we de mobiliteitstransitie. Om meerdere redenen is deze transitie noodzakelijk op Lage Weide:

- Zonder maatregelen zal het autoverkeer van en naar Lage Weide verder toenemen, terwijl hier (vooral in de spitsen) geen ruimte meer voor is.
- We kunnen alleen ruimte maken voor groei van bedrijvigheid en arbeidsplaatsen wanneer eerst het autogebruik naar beneden gaat.
- We willen dat Lage Weide, net als de rest van de stad, gezond, aantrekkelijk en bereikbaar is voor iedereen. Meer autoverkeer draagt niet bij aan een aantrekkelijke en veilige werkomgeving.
- We willen dat het bedrijventerrein veel meer onderdeel is van de stad. Daarvoor willen we de barrières tussen Lage Weide en de directe omgeving voor fietsers en voetgangers verkleinen.
- Minder autoverkeer op Lage Weide zal ook leiden tot minder autoverkeer in andere delen van de stad.

Natuurlijk zoeken we, samen met ondernemers, ontwikkelaars en andere partners, naar alternatieven voor het autogebruik. Door de ligging van Lage Weide liggen met name bij het woon-werkverkeer grote kansen voor een verschuiving van auto naar fiets en openbaar vervoer. Daarnaast zal in 2040 ook het vervoer van goederen veel meer over spoor en water moeten gaan.

Woon-werkverkeer

In de grote mobiliteitstransitie op Lage Weide valt met name veel winst te behalen in het woon-werkverkeer. Cijfers laten zien dat de fiets en het openbaar vervoer voor veel mensen een serieus alternatief voor de auto kan zijn. Bijna de helft van de 19.000 werknemers op Lage Weide woont namelijk op fietsafstand (minder dan zeven kilometer) van hun bedrijf. En veertig procent van het autoverkeer met een bestemming op Lage Weide komt uit een straal van slechts vijf kilometer rondom het bedrijventerrein.

Een groot deel van deze mensen neemt nu niet de fiets omdat de verbindingen slecht zijn en de routes op Lage Weide niet aantrekkelijk en niet veilig zijn. Met de auto kom je via de A2, Zuilense Ring (N230) en Vleutensebaan. Maar voor fietsers zijn deze autoverbindingen juist barrières, naast ook het Amsterdam-Rijnkanaal, de spoorlijn Utrecht-Amsterdam en het spoor aan de zuidkant van het gebied. Voor langzaam verkeer zijn er slechts enkele verbindingen over of onder deze barrières, waardoor er veel moet worden omgefietst. Ook zijn de verbindingen vaak van onvoldoende kwaliteit, zoals bijvoorbeeld de te smalle Demkabrug. Naast de bereikbaarheid speelt ook de inrichting van de openbare ruimte op Lage Weide een belangrijke rol. Doordat deze vooral is gericht op autoverkeer is het onaantrekkelijk en vaak onveilig om je lopend of fietsend op Lage Weide te verplaatsen.

Precies dit willen we dus verbeteren; met de nodige maatregelen willen we een flinke verschuiving van auto naar fiets en openbaar vervoer realiseren.

Goederenvervoer

Bijna de helft van het autoverkeer op Lage Weide bestaat uit goederenvervoer (logistiek) en werkverkeer met vrachtauto's en bestelbusjes. Dit valt niet zomaar te verminderen want de logistieke activiteiten zijn vaak een onlosmakelijk onderdeel van de bedrijven op Lage Weide. Voor de meeste goederen is vervoer over de weg de meest voor de hand liggende (snelste en goedkoopste) vervoerswijze. Daarnaast speelt mee dat Lage Weide vanwege de goede bereikbaarheid via de wegjuist ook geliefd is bij logistieke bedrijvigheid en distributiecentra.

Wel zien we een snelle verschuiving van diesel naar elektrisch vervoer, vooral voor de 'last mile' bevoorrading van de stad. Dit is mede een gevolg van de introductie van de zero-emissiezone in het centrum van Utrecht.

Toch geeft de aanwezigheid van de haven, de containerterminal en ook het spoor de mogelijkheid voor alternatieven. We zetten in deze omgevingsvisie in op efficiënter vervoer, het beter benutten van de haven (watertransport), en mogelijk ook het spoor (railtransport). Daarbij geldt wel dat water- en spoortransport alleen voor bepaalde goederen een logisch en goedkoper alternatief is, onder meer vanwege de lagere snelheid en extra handelingen. Vooral voor goederen als bulk, restmaterialen en bouwmaterialen is vervoer per schip derhalve een mogelijk geschikt alternatief.

Rigoureuze maatregelen

Om de mobiliteitstransitie te realiseren zijn op meerdere vlakken rigoureuze maatregelen nodig. In aansluiting op ons Mobiliteitsplan 2040 zien we de volgende sporen:
1. Verbindingen en infrastructuur op orde
2. Parkeren in de openbare ruimte en op de kavels
3. Slim reizen

1. Verbindingen en infrastructuur op orde

Verbeteren fietsverbindingen naar en op Lage Weide

Cruciaal is dat de netwerken voor fietsen, voetgangers, openbaar vervoer en watertransport op orde zijn. Door nieuwe fietsbruggen te realiseren wordt Lage Weide voor werknemers en anderen zonder omwegen bereikbaar met veel aantrekkelijkere routes. De bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal, over de A2 en onder het spoor richting Vleutensebaan zijn onmisbaar om fietsen naar Lage Weide een serieuze optie te laten zijn. Bovendien zorgen deze verbindingen ervoor dat stadsdelen als Leidsche Rijn en Vleuten de Meern veel directer verbonden worden met Zuilen, Ondiep en Overvecht. De bruggen hebben dus ook een stedelijke betekenis.

Voor nieuwe bruggen onderzoeken we of deze ook ingezet kunnen worden voor de bevoorrading van de stad met kleine elektrische voertuigen.

Het gaat om de volgende verbindingen voor langzaam verkeer:
- Fietsverbinding tussen Zuilen naar Lage Weide over het Amsterdam-Rijnkanaal en het spoor, als onderdeel van de Groene Scheg / Plutoniumweg (onderdeel ruimtelijk raamwerk).
- Fietsverbinding tussen Werkspoorkwartier en Leidsche Rijn Centrum Noord, met een fietsbrug via de Kernhaven (nabij noordzijde Energie-eiland), en dan verder over de A2.
- Doortrekken van de groenstructuur aan de Kantonnaleweg naar het zuidwesten en een fietsverbinding over de A2 naar het Máximapark.
- Verbeteren en aantrekkelijker maken van de bestaande fietsverbinding via de Demka-spoorbrug.
- Realiseren van aantrekkelijke verbindingen tussen het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant en Leidsche Rijn Centrum.
- Realiseren van twee doorfietsroutes: Lage Weide - Houten en Dom tot Dam-route (beide al in ontwikkeling).

Op Lage Weide zelf zal het fiets- en voetgangersnetwerk moeten worden aangepakt, zodat

het beter, meer, aantrekkelijker, groener en veiliger wordt. Hiervoor moet de openbare ruimte op Lage Weide loop- en fietsvriendelijker worden ingericht en het fietsnetwerk flink worden verbeterd. Dat doen we door een inrichtingsplan op te stellen voor de hoofdinfrastructuur op Lage Weide, bestaande uit de Atoomweg inclusief kruisingen en aantakkende fietsroutes.

Met het OV naar Lage Weide
Een tweede alternatief voor het woon-werkverkeer (en ander autogebruik) is het openbaar vervoer. Met de trein is Lage Weide bereikbaar via station Utrecht Leidsche Rijn aan de zuidzijde en station Maarssen op ruim anderhalve kilometer aan de noordzijde van Lage Weide. Met de bus is Lage Weide op dit moment bereikbaar via een aantal buslijnen, waaronder lijn 38 tussen Utrecht CS en station Maarssen (via de Atoomweg).

Om het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer aantrekkelijker te maken zijn verschillende maatregelen nodig. De trein wordt een beter alternatief als je makkelijker bij de stations kunt komen. Met de ontwikkeling van het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant krijgt Lage Weide een veel betere en aantrekkelijkere toegang naar station Utrecht Leidsche Rijn. Een vestiging naast dit HOV-knooppunt heeft grote meerwaarde voor de kantoren en andere bedrijvigheid die hier gaan komen. Een IC status voor dit station is een gemeentelijke ambitie voor de gewenste hoogstedelijkheid in dit gebied. Maar ook voor de andere bedrijven op Lage Weide is een veel betere toegang belangrijk, zeker wanneer daarnaast ook de afstand tot het werk kan worden overbrugd met bijvoorbeeld deelfietsen of (shuttle) bussen. De bus wordt een beter alternatief wanneer de fijnmazigheid, frequentie en betrouwbaarheid gaan verbeteren. In 2026 gaan frequenties omhoog en gaan bussen langer op de dag en in het weekend rijden. Ook is het belangrijk dat de bushaltes en de looproutes een goede kwaliteit hebben.

Tenslotte willen we verkennen of op het traject Utrecht-Amsterdam op de lange termijn een nieuw treinstation Lage Weide mogelijk is. In deze visie gaan we niet uit van de realisatie hiervan voor 2040. Niettemin kan een nieuw treinstation op Lage Weide, zeker in combinatie met een brug over het Amsterdam-Rijnkanaal naar Zuilen, aantrekkelijk zijn voor veel reizigers.

Goederenvervoer over water en spoor
We willen watertransport bevorderen door kades toegankelijk te houden voor overslag, onder meer met openbare (collectieve) kades. Het spoor door Lage Weide willen we behouden en het gebruik intensiveren.

Scheiden van vervoersstromen
We willen lopen, fietsen en openbaar vervoer meer prioriteit geven met meer ruimte en een aantrekkelijkere inrichting van de routes. Waar mogelijk willen we langzaam verkeer, bussen en autoverkeer van elkaar scheiden. We gaan het gewenste gebruik slim sturen met de juiste weginrichting, verwijzingen en dynamisch verkeersmanagement. Hiermee willen we de bereikbaarheid van het gebied waarborgen en Lage Weide veel veiliger maken voor het langzaam verkeer. Een voorbeeld is het zuidelijke deel van de Atoomweg waar we veel minder (doorgaand) autoverkeer willen, waardoor er meer kwalitatieve ruimte komt voor voetgangers, fietsers, bussen en bestemmingsverkeer. Tegelijk blijven de kavels goed bereikbaar voor het bestemmingsverkeer.

2. Parkeren in de openbare ruimte en op de kavels

Op dit moment zijn er op Lage Weide meer dan 2.000 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Met parkeerregulering en het inzetten op zoveel mogelijk (collectief) parkeren op eigen terrein, kunnen we dit aantal terugbrengen. Betaald parkeren wordt op Lage Weide ingevoerd in de periode 2031-2034. Het opheffen van parkeerplaatsen doen we vooral in het ruimtelijk raamwerk (de hoofdroutes), omdat daar de druk op de openbare ruimte en de noodzaak voor kwaliteitsverbetering en verkeersveiligheid het grootst is. Parkeren in de openbare ruimte blijft mogelijk in de straten in de deelgebieden.

In het bijzonder willen we geparkeerde vrachtauto's in de openbare ruimte verminderen. Dit moet zorgen voor minder overlast, meer verkeersveiligheid en meer ruimte voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en groen. Vrachtautoparkeren in de openbare ruimte blijft alleen mogelijk in de deelgebieden waar dit past, zoals in de deelgebieden Logistieke Zone en het Havengebied. We onderzoeken of een apart parkeerterrein voor vrachtauto's nodig en wenselijk is. Het gaat dan hooguit om ruimte voor de lokale parkeeropgave – (a) van vrachtwagens voor Lage Weide zelf, (b) als compensatie voor minder parkeerruimte op het Werkspoorkwartier en/of (c) een mogelijke stedelijke vraag naar laadpunten. Gedurende het onderzoek reserveren we hier een locatie voor. We maken op Lage Weide geen parkeerterrein voor lang-parkeren, al dan niet met een regionale functie. Dus ook niet voor overnachten.

3. Slim reizen

De behoefte aan bepaalde vormen van mobiliteit verschilt per bedrijf. De een wil directe toegang tot de A2 of de haven, de ander wil nabijheid van het station of een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Daarom willen we dat binnen Lage Weide het juiste bedrijf op de juiste plek is gevestigd. We leggen daarmee een directe koppeling tussen het mobiliteits-profiel van bedrijven en de identiteit van de verschillende deelgebieden op Lage Weide:

- In het deelgebied Logistieke Zone ligt voor nieuw te vestigen bedrijven de focus op bedrijven met als hoofdactiviteit logistiek en stadsdistributie. Zo dicht mogelijk bij de aansluitingen naar het hoofdwegennet. Dit scheelt onnodige vrachtwagen-bewegingen door heel Lage Weide.
- We willen het Havengebied alleen nog inzetten voor (nieuwe) watergebonden bedrijvigheid. Zo willen we het vervoer over water stimuleren.
- We willen kantoren en andere bedrijven met relatief veel werknemers laten vestigen in het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant. Ofwel zo dicht mogelijk bij station Utrecht Leidsche Rijn.

Naast 'het juiste bedrijf op de juiste plek' zijn er ook andere maatregelen om slim reizen te bevorderen. In het woon-werk verkeer kunnen bedrijven met stimuleringspakketten en collectieve oplossingenwerknemers helpen om de overstap naar de fiets en het openbaar vervoer te maken. In het goederenvervoer over de weg valt bij bedrijven winst te behalen met efficiëntere logistiek en het bundelen van goederen (samenwerking). Voor bepaalde goederen is vervoer over water of spoor een goed alternatief. In samenwerking met Port of Utrecht wordt gewerkt aan verschillende maatregelen. Tenslotte valt ook winst te behalen bij de last-mile bevoorrading van de stad met de inzet van lichte elektrische voertuigen (LEV's).

Atoomweg en Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant
In de plannen voor het verminderen van het autoverkeer speelt het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant een essentiële rol. In het hoofdstuk over het economisch profiel van de deelgebieden gaan we in op de toekomstige transformatie van dit deelgebied. We zien dat hier veel vervoerstromen samenkomen. Hier ligt de autoverbinding met de stad en de aansluiting vanuit Lage Weide naar het station voor de voetganger, de fietser en en de busreiziger. Kortom, dit deelgebied vormt een belangrijke schakel in de mobiliteits-transitie, met een concentratie op de Atoomweg als centrale as van Lage Weide.

De bereikbaarheid binnen Lage Weide voor langzaam verkeer en openbaar vervoer loopt in 2040 namelijk vooral via de Atoomweg. Zo sluiten alle nieuwe fietsverbindingen aan op de Atoomweg. We willen dat de Atoomweg van zuid tot noord ook overal de uitstraling krijgt als de belangrijke centrale as. Niet alleen voor bestemmingsverkeer voor (vracht) auto's en bussen, maar juist ook voor voetgangers, fietsers en groen (met betekenis voor ecologie en klimaat).

Met name aan de zuidzijde zien we dat de Atoomweg veel nieuwe mogelijkheden biedt als onderdeel van een A-zonegebied van het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant. Dit biedt een uitgelezen mogelijkheid om de nieuwe stationsomgeving en de stedelijkheid van het Vierde Kwadrant te verknopen met de wereld van het bedrijventerrein. Mogelijk kan de 'harde' grens tussen de bedrijfsgebouwen en distributiecentra aan de Atoomweg enerzijds en de Atoomweg zelf als centrale as worden 'verzacht'. Dit kan bijvoorbeeld door deze begrenzing in te richten als een bufferzone met bijvoorbeeld kleinschalige en/ of creatieve bedrijfsfuncties die meer op het publiek zijn gericht.

B.4 Aantrekkelijk en groen Lage Weide

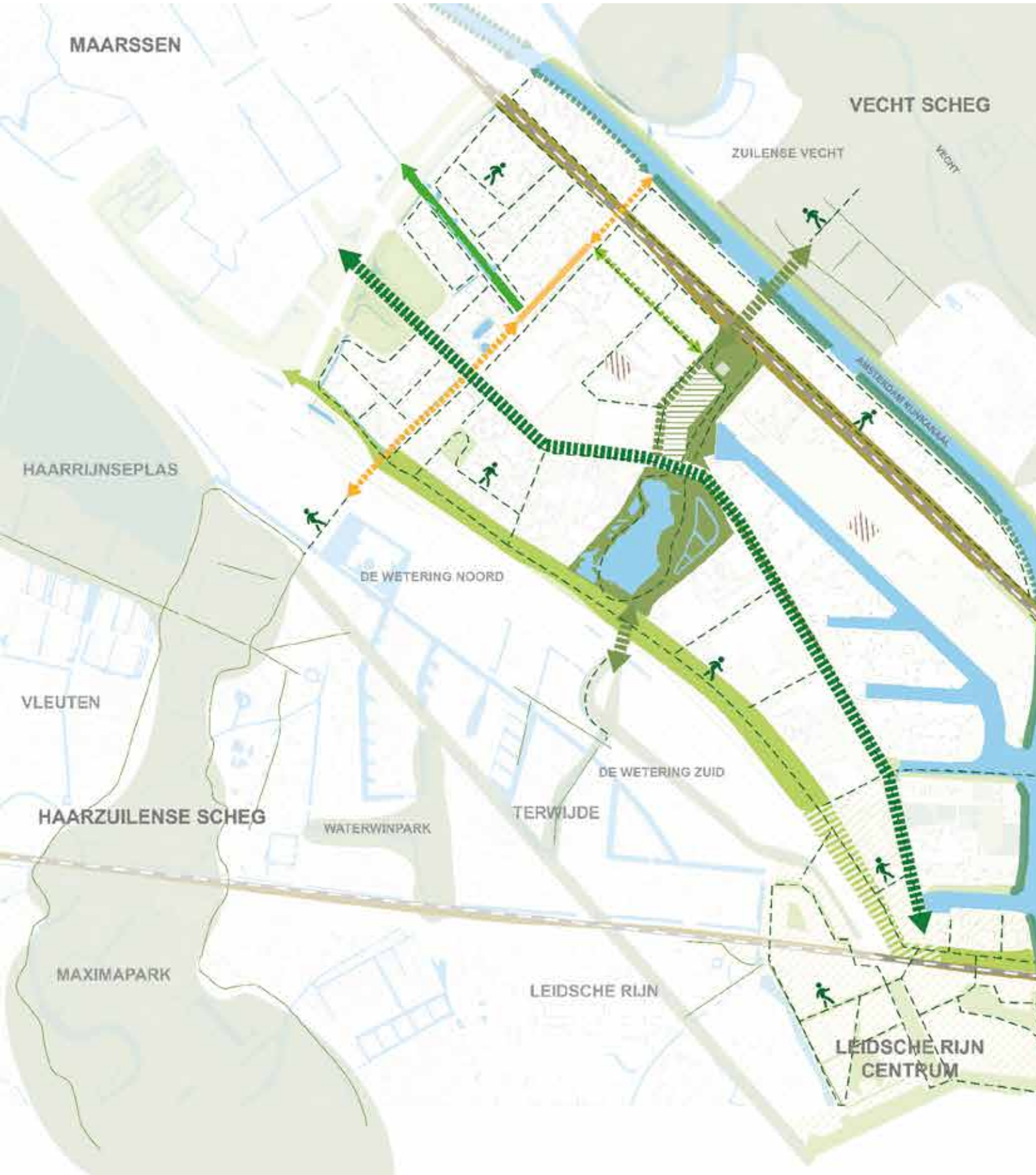
Om onze visie op Lage Weide ook letterlijk de ruimte te geven, heeft het gebied in de eerste plaats een duidelijke ruimtelijke indeling en ordening nodig. Zodat het bedrijventerrein voor iedereen overzichtelijk, leesbaar en begrijpelijk is. We noemen dit het ruimtelijk raamwerk. Het raamwerk bestaat uit de meest belangrijke openbare ruimtes die het gebied structuur geven. We bedoelen dan de randen van het gebied, de havens en de meest prominente wegen door het gebied. Het raamwerk gaat heel belangrijk zijn voor de nieuwe toekomst van Lage Weide. Want juist in deze brede openbare ruimtes kunnen we onze ambities op het vlak van mobiliteit, groen, klimaat en aantrekkelijke leefomgeving waarmaken. Zodat binnen het raamwerk alle ruimte kan worden gegeven aan de dynamiek van de bedrijven.

Het raamwerk uitgelegd

In 2040 is het ruimtelijk raamwerk een samenhangende en herkenbare hoofdstructuur, die ruimte biedt voor vervoer, voor groen en voor verblijf en die betekenisvolle plekken binnen Lage Weide aan elkaar smeedt.

Het ruimtelijk raamwerk wordt gevormd door de doorgaande lange lijnen door het gebied. Langs deze lijnen krijgt Lage Weide nieuwe verbindingen met de stad en worden plekken op Lage Weide met elkaar verbonden. Het ruimtelijk raamwerk zorgt zo voor de samenhang van het gebied als geheel.

Het ruimtelijk raamwerk bestaat uit drie herkenbare onderdelen die met elkaar het gebied de nodige structuur geven voor het uitvoeren van deze visie. Dat zijn de randen van het gebied, de havens en de twee brede verbindingswegen die Lage Weide in noord-zuid en oost-westrichting doorsnijden. Die twee wegen zijn de Atoomweg en de Plutoniumweg, en vormen als het ware een assenkruis binnen Lage Weide. Daarnaast lopen er ook nog twee oude landschappelijke lijnen door het gebied die waardevol zijn om te behouden. Dat zijn de Kantonnaleweg en de Maarssenbroeksedijk, beide in het noordwestelijke deel van Lage Weide.


MAARSSEN
VECHT SCHEG
ZUILENSE VECHT
VECHT
AMSTERDAM RIJNKANAAL
HAARRIJNSEPLAS
DE WETERING NOORD
VLEUTEN
DE WETERING ZUID
HAARZUILENSE SCHEG
WATERWINPARK
TERWIJDE
MAXIMAPARK
LEIDSCHE RIJN
LEIDSCHE RIJN CENTRUM

Deze kaart geeft de visie over groenstructuur in één afbeelding weer.
In het komende hoofdstuk wordt de kaart stap voor stap toegelicht.

Deze kaart bevat ambities. Concrete initiatieven worden getoetst aan de geldende juridische kaders



LEGENDA GROENSTRUCTUUR

- toekomstige verbinding Atoomweg
- parkzone Plas Lage Weide
- toekomstige verbinding parkzone Plas Lage Weide
- A2 groen zone
- Maarssenbroeksedijk
- toekomstige verbinding Fermiweg
- cultuurhistorische bomenlaan Kantonnaleweg
- toekomstige verbinding Kantonnaleweg
- toekomstige verbinding Rutherfordweg
- spoortalud
- ARK groen zone
- toekomstige verbinding ARK groen zone
- ruigte op brakke grond
- prioriteit vergroening op privékavels
- stedelijke scheggen
- groene ommetjes

De randen van Lage Weide

Lage Weide wordt aan alle zijden omzoomd door belangrijke infrastructuur. De A2, de Zuilense Ring (N230), het Amsterdam-Rijnkanaal en de spoorlijn naar Den Haag-Rotterdam. Tussen deze infrastructuur en het bedrijventerrein liggen vervolgens groene zones met bosschages en gras, met uitzondering van delen van het kanaal. Door de harde infrastructuur zijn de randen van het gebied op zichzelf duidelijk. Maar ze hebben nooit de betekenis gekregen als voorkant of front van Lage Weide, waardoor het gebied zich ook niet laat zien naar de buitenkant. Daarnaast is het groen grotendeels niet toegankelijk voor bijvoorbeeld pauzerondjes van werknemers. Daar staat tegenover dat in de lange groene stroken wel een bepaalde ecologische kwaliteit is ontstaan. Onze ambitie is dat de randen van Lage Weide meer betekenis gaan krijgen als voorkant en gezicht. En dat het groen in de randen beter wordt benut voor onze ambities in ecologie, klimaat en leefomgeving.

De havens

Lage Weide beschikt over een van de grootste binnenhavens van Nederland. De insteek-havens zijn beeldbepalend voor Lage Weide en maken onderdeel uit van de kenmerkende structuur. Daardoor hebben de havens een grote invloed op de relatie tussen Lage Weide en de stad en de bereikbaarheid van Lage Weide.We zien de koppen van de insteekhavens als bijzondere uitzichtpunten waar we de markante grootschaligheid van Lage Weide in al zijn glorie kunnen aanschouwen, en waar langs lange zichtlijnen het Werkspoorkwartier en het centrum zichtbaar zijn vanuit Lage Weide.

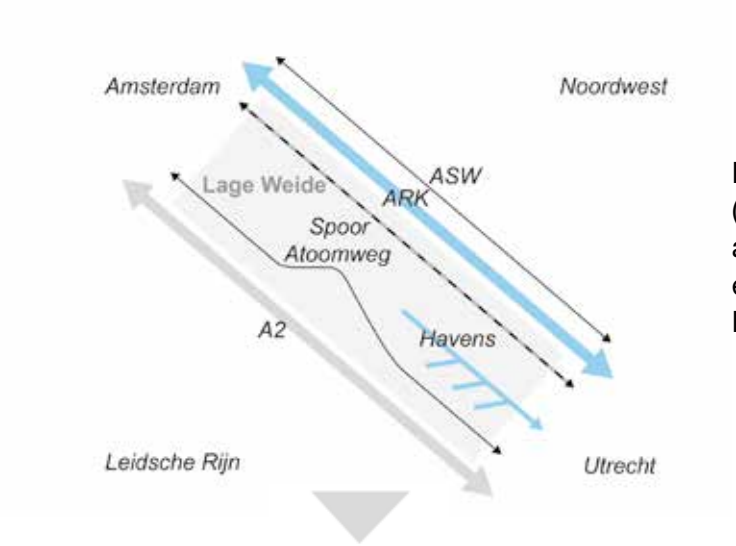
Het assenkruis van Atoomweg en Plutoniumweg

De lange en brede lijn van de Atoomweg en haaks hierop de brede groene zone van de snelweg tot aan het Amsterdam-Rijn Kanaal, vormen binnen Lage Weide een intern assenkruis. Dit assenkruis maakt dat alle delen binnen Lage Weide goed bereikbaar zijn. De basis van dit assenkruis bestaat nu al, maar moet nog verder worden aangevuld en ingericht.

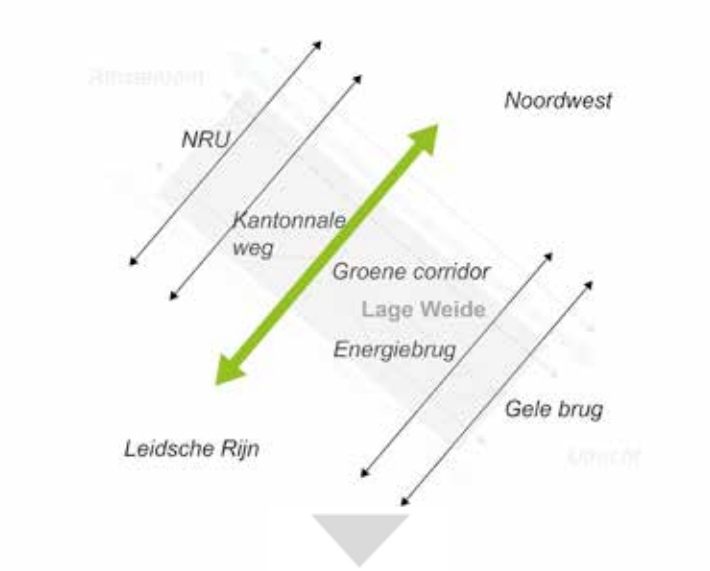
De lange centrale as wordt gevormd door de Atoomweg. Deze is en blijft in de lengterichting de belangrijkste interne verbindingsweg. Onze ambitie is dat de brede zone van de Atoom-weg ruimtelijk wordt benut voor het laten landen van andere ambities. Zo kan de Atoomweg voor fietsers en voetgangers veel aangenamer en veiliger worden ingericht. Door bijvoor-beeld meer aandacht te geven aan de positie van het langzaam verkeer ten opzichte van het (vracht)autoverkeer, de oversteekbaarheid en het veraangenamen van de randen aan weerszijden van de weg en het inrichten met groen. Ook kan de Atoomweg met meer groen meer betekenis krijgen voor de biodiversiteit en het klimaat.

De korte as wordt gevormd door de brede groene zone van de snelweg en de plas tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Van deze as bestaat nu nog alleen het deel van de Plutonium-weg tussen de A2 en het spoor. Onze ambitie is dat deze as met een brug voor langzaam verkeer en ecologie over het spoor en het Amsterdam-Rijnkanaal wordt doorgetrokken. Ook deze as kan voor fietsers en voetgangers veel aangenamer en veiliger worden ingericht, min of meer op dezelfde wijze als de Atoomweg.

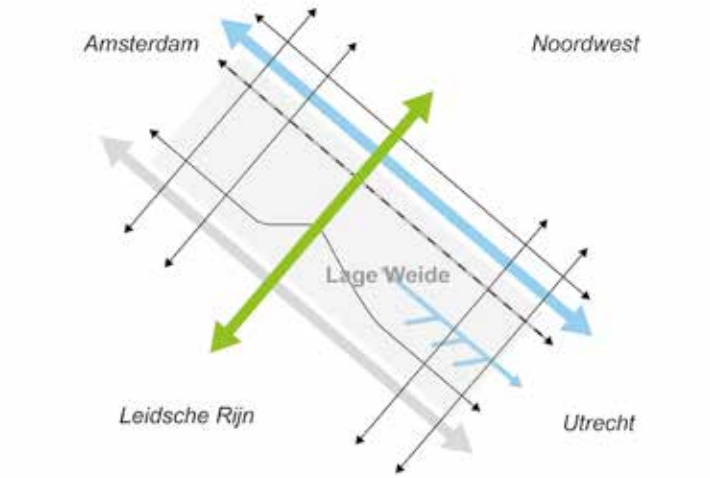
Principe van het ruimtelijk raamwerk



Historische Amsterdam-Utrecht (NW-ZO) structuren zijn dominant aanwezig en zorgen voor een barrièrewerking tussen Noordwest-Leidsche Rijn (NO-ZW).



Het ruimtelijk raamwerk voegt de ontbrekende dwarsverbindingen toe met hierin de focus op langzaam verkeer en ecologie.



Het resultaat is een robuust raamwerk, met een heldere ladderstructuur van ecologische en langzaamverkeersverbindingen, waarmee Lage Weide logische aansluit op de omliggende stedelijke context.

Het belang van het raamwerk

Het hebben van een heldere ruimtelijke structuur is om meerdere redenen van belang.

Ten eerste biedt het raamwerk de mogelijkheid om het grootschalige Lage Weide in te delen naar herkenbare deelgebieden. Deze deelgebieden met hun eigen profiel en karakter worden beschreven in hoofdstuk B.2. Juist hier, binnen deze deelgebieden, vindt de daadwerkelijke bedrijvigheid en dynamiek plaats.

Ten tweede is het ruimtelijk raamwerk essentieel om de gewenste verbindingen uit hoofdstuk B.3 te kunnen realiseren. Zo biedt het raamwerk de kans om Lage Weide beter te verbinden met de stad. Het raamwerk zorgt ook voor de verbinding naar de deelgebieden, en de onderlinge uitwisseling daartussen. Een bijzondere verbindingsopgave ligt er bij het ontwikkelen van het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant. Hier krijgt Lage Weide een nieuw gezicht aan de zijde van Leidsche Rijn Centrum en het station. Dit geeft de kans om de werelden van het bedrijventerrein en het centrumgebied met elkaar te verbinden.

Ten derde is het ruimtelijk raamwerk belangrijk om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken en alternatieven te bieden voor de auto. Zo krijgen het langzaam verkeer en het openbaar vervoer ruim plek in het raamwerk.

Ten vierde is het ruimtelijk raamwerk essentieel in de grote opgaven op het gebied van groen, water, ecologie en klimaat. Deze zijn alleen mogelijk wanneer we ze in samenhang aanpakken. Het raamwerk biedt hiervoor de nodige robuuste structuur, en ook de nodige (openbare) ruimte. Zo geeft het raamwerk een grote kans om Lage Weide fors te vergroenen en groene verbindingen te leggen – binnen Lage Weide én naar de omgeving daarbuiten. Hierdoor kan de specifieke ecologie, die uit zichzelf op het bedrijventerrein is ontstaan, verder groeien tot een eigen biotoop. Datzelfde groen kan worden ingezet om Lage Weide veel klimaatbestendiger te maken, met ruimte voor verkoeling en waterberging.

Ten vijfde geeft het ruimtelijk raamwerk ons een geweldige kans om het bedrijventerrein om te vormen naar een groen werklandschap waar ruimte is om te vertragen. De brede groene structuren geven een aantrekkelijke gelegenheid voor werknemers en anderen om (in de pauze) te wandelen, te sporten, te recreëren en elkaar te ontmoeten. Daarbij zorgt het raamwerk er ook voor om de aantrekkelijke plekken, die er nu al zijn in Lage Weide, onderling te verbinden. Deze plekken krijgen hierdoor ook meer betekenis als aangename verblijfsplek in de buitenruimte.

Ten zesde tenslotte biedt het raamwerk ook de nodige ruimte voor het transport van energie. Denk aan het bovengrondse hoogspanningsnet (in de randzone langs de A2), ondergrondse kabelverbindingen en mogelijk ook een aftakking van het landelijke waterstofnetwerk.

Groen Lage Weide

In 2040 is Lage Weide veranderd in een groen werklandschap. Dat doen we door de hoeveelheid groen te vergroten en met elkaar te verbinden. Dat is niet alleen winst voor de gebruikers van Lage Weide. Maar ook voor alle planten en dieren. Want het industriële landschap is rijk aan biodiversiteit. Juist op 'vergeten' plekken als spoortracés en snelweg-taluds krijgt spontane vegetatie een kans. Daardoor heeft Lage Weide veel bijzondere en zeldzame biotopen. We willen dit versterken door de uitbreiding van het groen te koppelen aan deze biotopen. Met een stevige ecologische structuur op verschillende schaalniveaus. Al dit groen maakt dat Lage Weide bovendien veel koeler blijft op hete dagen en regenwater kan vasthouden op natte dagen.

Naar een groenblauw werklandschap

Wij willen Utrecht drastisch vergroenen. Groen heeft voor ons grote urgentie. Omdat we een gezonde stad willen zijn met een rijke biodiversiteit en opgewassen tegen klimaatverande-ring. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 hebben we groen (als landschappelijke drager) dan ook benoemd als één van de twee ruimtelijke dragers voor duurzame groei. De andere drager is de bebouwde omgeving (de stedelijke drager). Groen zorgt voor ecologische samenhang, klimaatbestendigheid en recreatieve ruimte.

Lage Weide heeft de typerende inrichting van een bedrijventerrein, met veel asfalt en weinig groen. Het is een versteende plek, waar werknemers op hete zomerdagen moeten zoeken naar schaduw voor hun lunchommetje. Het aanwezige groen is versnipperd en nauwelijks verbonden met de groene structuren in de omgeving. En tóch zien we hier veel kansen.

- Op Lage Weide is veel winst te behalen. De versteende inrichting is in al die jaren zonder een bewuste opzet ontstaan. Het is niet zo dat er geen ruimte is voor groen. Het is domweg nooit op een grote en structurele schaal ingepast. Het bedrijventerrein beschikt over veel potentie voor vergroening – in het ruimtelijk raamwerk (openbare ruimte) en op de bedrijvenkavels.
- Lage Weide is rijk aan biodiversiteit. Het typische industriële landschap maakt Lage Weide ecologisch uniek voor Utrecht. Er zijn veel bijzondere en zeldzame biotopen op (zogeheten) ruderale plekken waar spontane vegetatie een kans krijgt. Denk hierbij aan (braakliggende) industrieterreinen, spoortracés, snelwegtaluds, slootkanten en andere rommelhoekjes. Zo profiteren loopkevers van braakliggende terreinen en leven er in de A2-berm zeldzame bestuivers zoals de kruiskruidzandbij (icoonsoort provincie Utrecht), het zeldzame blauwe gitje of de ernstig bedreigde zwarte tubebij.
  Het kandelaartje heeft een groeiplaats gevonden tussen de rails van de extensief gebruikte spoorlijn. Veel soorten zijn gebaat bij deze bermen of braakliggende terreinen waar helemaal niks mee gedaan wordt, dus volledig door de mens met rust gelaten en waar de natuur (tijdelijk) vrij spel heeft.
- Door de ecologie op Lage Weide beter te verbinden met de omgeving ontstaat een veel bredere samenhang tussen de verschillende biotopen. Dat verhoogt de kans op gezonde populaties.

Wij willen de gewenste uitbreiding van het groen koppelen aan de ecologische uniekheid van deze plek, en verbinden met de ecologische structuren in de omgeving. We voegen gelaagdheid toe, door bloemrijke graslanden, hooilanden, kruidachtigen, heesters en kleine en grote bomen samen te planten. En we laten plekken juist met rust en doen niks. Binnen deze biotopen is er verscheidenheid aan natuurbeleving, met leefgebieden voor diverse doelsoorten. We willen deze groenstructuur realiseren met inrichtingsprincipes en maatregelen op drie verschillende schaalniveaus – het ruimtelijk raamwerk, groene verblijfsplekken en de bedrijfskavels.

Groen op structuurniveau – het groene raamwerk

Het ruimtelijk raamwerk is misschien wel de belangrijkste plek voor de uitbreiding van het groen op Lage Weide. Het raamwerk maakt het gebied overzichtelijk en minder anoniem, met meer groene ruimte voor ontmoeten, bewegen en ontspannen. Maar het is ook de plek waar het groen binnen Lage Weide en daarbuiten kan worden verbonden met elkaar.

Groenblauwe verbindingen.
Door de leefgebieden te vergroten kunnen soorten overleven. Het groene raamwerk zorgt voor nieuwe verbindingen binnen Lage Weide zelf, en tussen Lage Weide en zijn omgeving. Deze verbindingen vergroten de kans op gezonde populaties. Met bijvoorbeeld een oversteek van Oud Zuilen naar Lage Weide kunnen soorten als rosse vleermuis, egel en kleine marterachtigen (boommarter, hermelijn) hun leefgebied vergroten. Daarbij willen we op verschillende niveaus ecologische verbindingen maken:

- Met de groene schil om de stad (zoals het Groene Hart en het veenweidegebied).
- Met de groene scheggen, die vanuit het buitengebied diep de stad insteken (zoals de Haarzuilense scheg en de Vechtscheg).
- Met de bestaande lineaire verbindingen binnen Lage Weide (zoals de Atoomweg, de A2-berm, spoortaluds en de waterkanten van het Amsterdam-Rijnkanaal en de havens).

Groene ommetjes
We willen de mogelijkheden voor groene ommetjes (pauze-wandelingen) uitbreiden.
Met een netwerk van natuurlijke en onverharde paden, groenere straten, meer bomen (voldoende schaduw op looproutes) en het wegnemen van barrières naar groen.
Met aantrekkelijke routes worden werknemers uitgenodigd om meer naar buiten te gaan.

Groene aaneengesloten bermen
Veel soorten vlinders, bijen en andere insecten hebben niet voldoende aan snippers groen. Het groene raamwerk met zijn lineaire verbindingen zorgt ervoor dat alles wat vliegt en zoemt via groene bermen, ruigtes en hooilanden dwars door Lage Weide heen kan bewegen. We zien dat nu al, en willen dat netwerk verder uitbreiden. Vooral langs het spoortalud aan de Isotopenweg en het talud van de A2 zien we bijzondere en waardevolle insectenplanten (zoals aardaker, wouw en wilde reseda). Bovendien leven in het A2-talud ook bijzondere orchideeën (waaronder bijenorchis en moeraswespenorchis), die profiteren van de aanwezige klei en kalkrijke grond. Door grotere extensieve bermen te creëren, met betere aansluitingen op andere bermen, krijgen bijen, vlinders en andere insecten een groter leefgebied.

Verbonden tot op het gebouw
De groenstructuren lopen door tot op het gebouwniveau. Bij nieuwe gebouwen willen we dat er samenhang wordt gelegd tussen bepaalde doelsoorten en een geschikte habitat in de aangrenzende openbare ruimte. Nestkasten voor mussen gaan bijvoorbeeld hand in hand met een hoge dichte struik en een bloemenzee met insecten en zaadjes.

Inrichtingsprincipes en maatregelen in het groene raamwerk

- De hoeveelheid groen in het ruimtelijk raamwerk willen we fors verruimen. Het groen wordt ingezet om de biodiversiteit in het gebied te versterken, en om de klimaatbestendigheid van Lage Weide te vergroten (wateropvang, verkoeling et cetera).
- We willen zoveel mogelijk verharding in de openbare ruimte verminderen (groen tenzij).
- We richten niet alles in. Op sommige plekken is het beter en leuker om de natuur spontaan te laten opkomen.
- We willen barrières van het groene raamwerk opheffen met faunapassages zodat Lage Weide doorwaadbaar wordt voor dieren.
- We willen inzetten op gevarieerde soorten bomen. Een bomendiversiteit versterkt de ecologie.
- De laag tussen gras en bomen is van grote waarde voor de natuur en voor regenwaterinfiltratie. We willen daarom kruidachtigen, heesters en struiken toevoegen als ondergroei onder bomen of als open bosje in het gras.
- We willen gazon waar mogelijk omvormen tot ruigtes en hooilanden. De ruigtes en hooilanden breiden we uit en verbinden we met elkaar.
- We willen waar mogelijk de bomenrij langs het kanaal doortrekken richting Maarssen. Bij de insteekhavens is dat niet mogelijk.
- We passen enkel natuurlijke afscheidingen toe (hagen en houtwallen).
- We willen een netwerk van natuurlijke en onverharde paden voor rondwandelingen.
- We willen dat groen verlaagd wordt aangelegd zodat hemelwater goed kan afwateren in groenvakken om vervolgens (waar mogelijk) te infiltreren in de bodem.
- We willen dat nieuwe gebouwen en ontwikkelingen bijdragen aan de lokale biodiversiteit.

Groene verblijfsplekken

Lage Weide beschikt over verschillende groenzones met de potentie om zich te ontwikkelen tot groene verblijfsplekken of parkjes. Deze plekken liggen verspreid over het bedrijventerrein zodat de loopafstand voor werknemers en andere gebruikers zo kort mogelijk is. We willen dat er ruimte komt voor zitplekken (picknicktafels), groenbeleving en voldoende schaduw. Ze zijn daarnaast voldoende groot om als leefgebied te kunnen fungeren voor diverse doelsoorten.

Park rondom Plas Lage Weide

De Plas Lage Weide en het groen eromheen worden weinig gebruikt. Maar deze plek heeft alles in zich om een aangename parkruimte te worden voor voetgangers en natuur. Dit groengebied maakt onderdeel uit van het raamwerk. In combinatie met de fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal willen we hier een ecologische verbinding hebben tussen Zuilen en Terwijde (voor onder andere egels, kleine marterachtigen, bijen en vlinders). Centraal onderdeel van dit park vormt de Plas Lage Weide. Door de goede waterkwaliteit (grond en regenwater) is deze plas bijzonder rijk aan biodiversiteit. In het vaak heldere water groeien allerlei soorten (zoals de waterviolier) en het trekt allerlei diersoorten aan waaronder libellen, amfibieën en mogelijk ringslangen. Op de kalkhoudende oevers groeien diverse soorten orchideeën zoals de bijenorchis. Zeer aantrekkelijk voor vogels, zoals fuut, ijsvogel of visdieven. We willen dat het merendeel van de oevers rustig en niet toegankelijk blijven, zodat de natuur de kans krijgt zich te ontwikkelen. We willen dat wandelpaden onverhard zijn en niet ten koste gaan van het groen.

Bermzone langs de A2

Langs de A2 ligt een ruime groene bermzone die van groot belang is voor veel planten en dieren. Door een vergroting van deze bermen, een inrichting met voldoende zon en een ander beheerregime (minder vaak maaien, maaisel afvoeren) ontstaat een interessante kruidenrijke vegetatie met hoge variatie in veelal bloeiende soorten. Vlinders (zoals bruin zandoogje of icarusblauwtje), bijen (zoals grote klokjesbij) en orchideeën profiteren sterk van deze inrichting. We willen de bermen toegankelijk maken met onverharde wandelpaden.

Deelgebied Maakbedrijven & Service

Dit deelgebied van Lage Weide heeft veel fijnmazige groenstructuren. Van het groen rondom de Kantonnaleweg en de Maarssenbroeksedijk tot aan de groenzone langs de Zuilense Ring. Met het vergroten van het bestaande groen, het verbinden van losse groensnippers en de aanleg van wandelpaden ontstaat er een fijne groene plek voor verblijven en ommetjes.

Groenzone Amsterdam-Rijnkanaal

Een groot deel van het kanaal heeft groene oevers. Waar mogelijk willen we die benutten voor ecologie, wandelen en recreëren. Waar mogelijk en met uitzondering van de insteekhavens willen we de bomenrijen langs het kanaal uitbreiden om de habitat van de rosse vleermuizen te vergroten. Het deel ten zuiden van de Demka-spoorbrug (langs de Isotopenweg) willen we graag open en zonnig houden, en beter toegankelijk maken met onverharde wandelpaden en koelteplekken (boomgroepen).

Groene bedrijfskavels

In oppervlakte vormen de bedrijfskavels tezamen het grootste deel van Lage Weide. Hier liggen dan ook veel kansen om groen toe te voegen. Veel ondernemers onderschrijven dit. ILW is ook al zeer actief om samen met ondernemers te zoeken naar mogelijkheden om Lage Weide te vergroenen. Ook op privéterreinen van bedrijven. Bijvoorbeeld met gratis bomenplanten en een gratis 'green score', een meting en advies over het verbeteren van o.a. biodiversiteit en klimaatadaptatie op een terrein.

Zo bieden veel kavels ongebruikte hoekjes die met groen kunnen worden ingericht. Als aangename groene oases, met bijvoorbeeld bomen (schaduw), planten, kleine waterpartijen, picknicktafels en zitplekken voor werknemers en bezoekers. Of als spontaan groen dat met rust gelaten wordt en waar de natuur weer tijdelijk vrij spel heeft. Voor veel planten en diersoorten zijn deze plots heel interessant. De vegetatie op dit soort private terreinen vormt vaak een belangrijke biotoop voor insecten. Voor de biodiversiteit zijn inheemse planten en bomen een voorwaarde. Ook groene natuurinclusieve daken en gevels zijn interessante plekken voor bepaalde doelsoorten. Belangrijk is om samenhang te leggen tussen deze soorten en de inrichting van de buitenruimte. Voorts zijn ook de vele kades op Lage Weide interessante groeiplaatsen van diverse soorten varens (zoals tongvaren en zwartsteeltje).

Als voorbeelden van de biodiversiteit op Lage Weide noemen wij tenslotte nog twee bijzondere plekken

- Op de plot van Theo Pouw Groep vormen de grote zandbulten interessante plekken voor dieren als oeverzwaluwen en grondnestelende bijensoorten. De oeverzwaluw broedt in kolonies in zelfgemaakte gangen in zandoevers en zandhopen. Om te zorgen voor continuïteit van werkzaamheden en tevens natuurinclusief te werken en schade aan nesten te voorkomen, kan men zorgen dat op ongebruikte stukken en randen van de kavels kansen voor oeverzwaluwnesten worden gecreëerd. Dit kan bijvoorbeeld door één zandhoop steil te houden of door een verplaatsbare oeverwand. Door alternatieven aan de randen te maken wordt er tegemoet gekomen aan de behoefte van oever-zwaluwen om te nestelen in de buurt van voormalige nestplekken.
  Daarnaast kan men in de zandhopen die voor de bedrijfsvoering nodig zijn nesten voorkomen door jaarrond te werken met flauwe wanden (minder dan 45 graden) of het zand af te dekken.
- Bij de ontwikkeling van het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant biedt de Energiehaven de mogelijkheid voor het verbeteren van het onderwater-leefklimaat. In de wateren van het Amsterdam-Rijn Kanaal is veel behoefte aan een plek voor vissen om te paaien. In de Energiehaven stroomt het water minder snel en is daardoor minder troebel (kansrijk voor goede waterkwaliteit). Voor vissen zou een onderwaterbos interessant zijn om te paaien. Daarnaast zijn eventuele verondiepte oevers en plas-dras zones (groene overgang van water naar land) interessante plekken voor veel insecten en daarmee overige dieren.

Naast groene verblijfsruimte en biodiversiteit hebben groene bedrijfskavels ook een belang-rijke meerwaarde in het vasthouden van regenwater, het verminderen van hittestress, het bieden van schaduw op geparkeerde auto's en het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Vertraagd Lage Weide

In 2040 heeft Lage Weide een aantrekkelijke groene openbare ruimte die uitnodigend is voor pauzerondjes, sporten, ontmoeten en ontspannen. Wij hechten veel waarde aan vertraging in het stedelijke leven, met een gezonde openbare ruimte die dit stimuleert. Dat geldt niet alleen voor woongebieden. Net als in de rest van de stad willen we ook dat Lage Weide een aantrekkelijke openbare ruimte gaat krijgen om te vertragen. Zonder de bedrijvigheid te raken zien we volop kansen.

Aantrekkelijke openbare ruimte

Gezonde verstedelijking is voor ons een belangrijk speerpunt. Daarom hebben we in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 een belangrijke plek gegeven aan de vertraagde stad. Dat geldt zeker ook voor werklocaties. Op Lage Weide valt veel te winnen. Tot nu toe is er weinig aandacht geweest voor de relatie tussen het welzijn en de gezondheid van werknemers en de inrichting van de openbare ruimte. Op veel plekken voelt die op Lage Weide anoniem en onbelangrijk. Van oudsher is het bedrijventerrein functioneel en doelmatig ingericht op industriële activiteiten en zwaar verkeer. Daartussen voelen voetgangers en fietsers zich verloren. In delen van het gebied ontbreekt een maat en schaal waar voetgangers en fietsers zich veilig en comfortabel voelen. Op veel plekken ontbreekt een stoep of fietspad, of ze lopen niet door. Het gebied kent weinig aantrekkelijke plekken in de buitenruimte om naar toe te gaan.

Dat alles kan anders, zonder de bedrijvigheid te hoeven raken. Met dat standpunt staan we overigens niet alleen. Ook de ondernemers en de ILW vinden het belangrijk om de openbare ruimte te verbeteren. Sterker nog, er wordt al volop gewerkt aan kansrijke initiatieven om het gebied te vergroenen en pauzerondjes te kunnen maken. Onder meer vanuit de Green Deal Lage Weide. Het gebied is daarom klaar voor een make-over naar een vertraagd werklandschap. We zien dit op drie niveaus gebeuren; het ruimtelijk raamwerk, de deelgebieden en een aantal betekenisvolle plekken.

Vertraging in het raamwerk

Hiervoor hebben we beschreven hoe we veel meer groen willen toevoegen aan het ruimtelijk raamwerk en welk belang dit heeft voor de ecologie. Maar daarnaast draagt deze vergroening ook flink bij aan ons beeld van een vertraagde stad. We zien het volgende voor ons:

- In het raamwerk wordt de veiligheid van loop- en fietsroutes aangepakt, routes aantrekkelijker gemaakt en de (auto-)mobiliteit slimmer georganiseerd.
- We willen de harde grenzen tussen het raamwerk en de deelgebieden gaan verzachten zodat het aantrekkelijke bufferzones worden om te lopen en te fietsen. Nu vormen veel grootschalige bedrijfsgebouwen aan de randen van deelgebieden een harde grens met het raamwerk. De gevels zijn vaak gesloten, wat sterk bijdraagt aan de anonieme sfeer en het ontbreken van een menselijke maat. De grens is een harde scheidslijn die gericht is op het minimaliseren van contact. Bij nieuwbouw zetten we in op een uitnodigende uitstraling en interactie van de bebouwing richting het raamwerk. Daarnaast kunnen in de bufferzone mogelijk bedrijfsfuncties worden gesitueerd die bijdragen aan de aantrekkelijkheid. Deze zachte grenzen zijn niet alleen voor het ruimtelijk raamwerk heel belangrijk, ook maken ze een verbinding mogelijk tussen het raamwerk en het aan-

grenzende deelgebied. De grens wordt daarmee een poreuze zone die interactie en contact juist bevordert. Met name in het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadant en in het deelgebied Maakbedrijven & Service is dit heel wenselijk. Het verschil tussen de harde, ondoordringbare en afwerende grens, en de zachtere uitnodigende grenszone wordt in het Engels heel mooi weergegeven door respectievelijk de woorden boundary en border.

Vertraging in de deelgebieden

Op het niveau van de deelgebieden zetten we in op het verbeteren van de mogelijkheden voor groene ommetjes (pauzerondjes). Deze liggen vaak deels in een deelgebied en deels in het aangrenzende stuk van het raamwerk. Daarmee dragen de groene ommetjes bij aan de samenhang van het geheel. Waar nog schakels ontbreken willen we ze verbinden. Soms zijn dit eenvoudige ingrepen. Een voorbeeld. In deelgebied Maakbedrijven & Service zien we dat straten soms doodlopen op een watergang. Door hier een voetgangers-verbinding over het water te maken, vergroten we de looproute en wordt met het water een aantrekkelijke kwaliteit toegevoegd.

Het Werkspoorpad in het Werkspoorkwartier is een mooie referentie van wat mogelijk is. Daar is op initiatief van de ondernemers en in een nauwe samenwerking met de gemeente een verbindend voetpad aangelegd. Met medewerking van de eigenaren gaat het pad ook over bedrijfskavels. Zo is een interessante route ontstaan waarbij het bedrijventerrein zich veel meer is gaan tonen naar de buitenwereld.

Betekenisvolle plekken

Naast aantrekkelijke routes willen we dat Lage Weide een aantal aangename betekenisvolle plekken heeft waar je graag naar toe gaat. Deze plekken moeten aan de volgende voorwaarden voldoen:

- Het gaat om fijne plekken in de buitenruimte voor ontmoetingen en ontspanning. Plekken die uitnodigend zijn, een eigen herkenbaar karakter (identiteit) hebben en die binnen Lage Weide bekendheid hebben.
- Er moet een reden zijn om de plek te bezoeken. Dat kan een bepaalde activiteit zijn of een bepaalde voorziening. Maar het kan ook rust zijn, dus juist de afwezigheid van een activiteit. Met kwalitatief hoogwaardig groen.
- De plek moet goed vindbaar en toegankelijk zijn. Looproutes moeten op orde zijn, plekken moeten onderling verbonden zijn en de toegankelijkheid voor mindervaliden moet geborgd zijn.
- De plek moet comfortabel, schoon en veilig zijn. Met voldoende zonlicht en schaduw, beschutting tegen wind, goede sociale controle en voldoende zitgelegenheid.

Twee plekken lichten we uit omdat we hier bijzondere mogelijkheden zien: het vertraagde groene hart van Lage Weide en het vertraagde stationsgebied.

Het vertraagde groene hart van Lage Weide
De centraal gelegen zone van A2 tot aan het kanaal wordt momenteel vooral door verkeer gedomineerd. Logisch ook, want hier ligt de entree vanaf de snelweg naar Lage Weide en naar het centrum van Utrecht. We zien deze zone als onderdeel van het raamwerk.
Voor langzaam verkeer en ecologie willen we de verbinding verder doortrekken over het spoor en het kanaal. Deze zone heeft geweldige kansen om de verblijfskwaliteit te vergroten en om aantrekkelijke plekken te ontwikkelen. In de zone ligt onder meer de Plas Lage Weide. Het wandelnetwerk rond de plas kan worden uitgebreid. Verderop biedt de kop van het Uraniumkanaal een prachtige zichtlijn over het water in de richting van de binnenstad. De oversteekbaarheid van de wegen kan worden verbeterd. Er liggen kansen om het groen uit te breiden en beter te verbinden met de andere delen van Lage Weide en daarmee de plas beter bereikbaar te maken. De al aanwezige horeca kan hier een mooie rol in spelen. Op deze manier kan de zone het groene hart van Lage Weide gaan zijn. Placemaking kan sterk bijdragen aan het op de kaart zetten van deze zone.

In de zoektocht naar het plaatsen van windturbines is ook de plas als mogelijke locatie genoemd. Maar dit is niet wenselijk want een windturbine hier belemmert de mogelijkheid om voor werknemers en andere gebruikers een aantrekkelijk werklandschap te maken. Het schaalverschil tussen mens en machine is hier niet verenigbaar. De slagschaduw en het geluid passen niet bij de gewenste uitnodigende groene omgeving.

Het vertraagde stationsgebied
Het in de toekomst getransformeerde Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant krijgt aantrekkelijke bebouwing met voorzieningen op de begane grond (plinten).
Vanaf het verhoogde station Utrecht Leidsche Rijn heb je een prachtig uitzicht over Lage Weide. De Energiehaven speelt een belangrijke rol in het vormen van deze nieuwe identiteit. Hier aan het water heb je prachtig zicht op de wereld van het havengebied en de grootschalige industrie van Lage Weide. Daarvoor is het nodig dat de oever van de Energiehaven in dit deelgebied (deels) toegankelijk wordt voor het publiek. Dit kan worden gecombineerd met ecologische oevers en vlonders in het water. Een interessante gedachte is om het water te benutten voor recreatie. Dit alles maakt dat het stationsgebied een bijzondere plek wordt binnen het vertraagde Lage Weide.

C Monitoren, sturen en verantwoorden



C.1 Inleiding

Inleiding

De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 vormt de leidraad voor de verdere ontwikkeling van Lage Weide. Het betekent dat alle initiatieven, plannen en projecten van de gemeente, ondernemers, ontwikkelaars en andere partijen moeten passen bij de ambities in deze omgevingsvisie.

Hoe we de beschreven ambities willen realiseren staat in dit deel C beschreven. Dat doen we in dit hoofdstuk op hoofdlijnen, aansluitend bij het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Kosten, indicatoren en dekking zijn in de Omgevingsvisie nog niet concreet aan te geven. Hiervoor stellen we als vervolg op deze Omgevingsvisie een gebiedsprogrammering met investeringsstrategie op.

We moeten ermee rekening houden dat dit hoofdstuk de stand van zaken anno 2026 weergeeft. In de komende 15 jaar zullen ongetwijfeld ontwikkelingen plaatsvinden die we nu nog niet kunnen voorzien, en die invloed kunnen hebben op de inhoud van de omgevingsvisie en haalbaarheid van de ambities.

Om een eerste inzicht te krijgen in toekomstige gemeentelijke uitgaven voor het realiseren van de ambities is de projectenagenda begroot op globaal niveau.

Ten slotte geven we in C3 een risico analyse. Hierin staan de belangrijkste risico's die de realisatie van de ambities kunnen belemmeren, samen met maatregelen om het risico te beperken.

Samenwerking

Lage Weide is al decennia in ontwikkeling. Alle beschikbare kavels zijn uitgegeven en voor het overgrote deel in particuliere handen. Veel projecten en maatregelen voert de gemeente samen met partners uit. De belangrijkste partner van de gemeente is ondernemersvereniging ILW, die al sinds 1966 bestaat. Met de ILW hebben veel ondernemers zich verenigd in een professionele ondernemersvereniging en parkmanagementorganisatie. In het verlengde hiervan zijn er ook andere samenwerkingsvormen, zoals een energiecollectief van ondernemers. Een aantal (gezamenlijke) projecten loopt nu al, zoals de uitvoering van de Green Deal Lage Weide en de maatregelen uit de regeling Goed op Weg. Deze lopende projecten zijn niet opgenomen in de projectenagenda.

In de projectenagenda staan de projecten die voortkomen uit de Omgevingsvisie. Voor de projectenagenda zoekt de gemeente waar mogelijk ook de samenwerking met partners zoals de ILW, individuele bedrijven en de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU). De wens is om de samenwerking verder uit te breiden. Dat geldt bijvoorbeeld voor maatregelen en projecten die gaan over het intensiever gebruik van de kavels, die vrijwel allemaal particulier eigendom zijn.

De openbare ruimte is in eigendom van de gemeente en hierbij is de gemeente de trekker voor bijvoorbeeld het aantrekkelijker en veiliger maken van Lage Weide voor fietsers en voetgangers. Ook op dit onderwerp leidt samenwerking met ondernemers en andere partners tot meerwaarde.

C.2 Projectenagenda en financiën

Het doel van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 is om de waarde van Lage Weide te behouden én versterken in een snel veranderende wereld. In deze paragraaf benoemen we het ‘hoe’ en de projecten die nodig zijn om de ambitie te realiseren.

Tegelijk is Lage Weide een bestaand terrein waar al veel gebeurt. Door de gemeente en door heel veel partners zoals de ILW en andere overheden. Ook lopen er verschillende subsidie-stromen. Hierop sluiten we als gemeente aan en werken waar mogelijk samen met partners. De ambitie is dat op deze manier zichtbaar is dat er gestaag en continu wordt (samen-) gewerkt aan de doorontwikkeling van Lage Weide.

Projectenagenda en prioriteren in de fasering

Er zijn veel ambities benoemd. Teveel om tegelijk uit te kunnen voeren. Dat hoeft ook niet. De looptijd van de omgevingsvisie is minimaal 15 jaar, tot in ieder geval 2040. Gezien de randvoorwaardelijkheid van de mobiliteitstransitie voor de economische doorontwikkeling van Lage Weide, gaan we in de uitvoering prioriteit geven aan mobiliteitsprojecten. de prioritaire projecten. Dat zullen projecten zijn die de veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers en voetgangers verbeteren, projecten die Lage Weide beter verbinden met de stad. Ook maatregelen voor het stimuleren van goederenvervoer over water en spoor hebben prioriteit om het goederenvervoer over de weg niet verder te laten groeien.

Voor de voorbereiding en uitvoering van de projecten is budget nodig. In de vastgestelde meerjarenprogrammabegroting is dit budget niet beschikbaar.

Financiën

Het vaststellen van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 is de eerste inhoudelijke stap in de doorontwikkeling van Lage Weide. De globale kostenraming in deze omgevingsvisie is bedoeld als indicatie voor de toekomstige investeringsopgave.

De realisatie van de projecten waar (voor het merendeel) de gemeente aan zet is, loopt grotendeels via het gemeentelijke Meerjaren Programma Ruimte (MPR) en daarmee samenhangend de Voorjaarsnota. De uitvoering van de projecten is afhankelijk van de financiële middelen die op basis van de toekomstige integrale afweging bij de voorjaarsnota beschikbaar worden gesteld. Met de huidige en komende versobering van de publieke financiële middelen zal de komende jaren een scherpe prioritering van projecten plaatsvinden.

Voor een aantal maatregelen, waaronder nieuwe fietsverbindingen, is cofinanciering door andere overheden en partners essentieel.

Door ‘werk met werk’ te maken willen we projecten combineren en zo een grotere bijdrage leveren dan elk afzonderlijk project. Dat doen we door te inventariseren welke nu al lopende gemeentelijke projecten op Lage Weide kunnen worden gecombineerd. Dat doen we ook bij toekomstige projecten. We verkennen of de projecten van partners de meerwaarde verder kunnen vergroten.

Daarnaast lopen er verschillende subsidiestromen, zoals de Green Deal Lage Weide, Werklandschappen van de toekomst, Life IP en zijn er kansen voor toekomstige subsidies. Deze maken geen onderdeel uit van de omgevingsvisie en zijn dan ook niet opgenomen.

Voor het opstellen van de Nota van Uitgangspunten Stationsgebied Leidsche Rijn Centrum en het daarop volgende Omgevingsplan is budget gereserveerd in de grondexploitatie Leidsche Rijn A2-zone, waar het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant ook binnen valt. Voor de overige investeringsambities is in de vastgestelde meerjarenbegroting geen budget beschikbaar.

De globale raming voor de investeringsambities in de periode 2026-2040 komt uit op ordegrootte € 200 miljoen.

De projecten op het gebied van mobiliteit vormen de grootste kostenpost.

C.3 Risico's

Een belangrijk onderdeel van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 is inzicht geven in de belangrijkste risico's. Om ambities te realiseren is het nodig te weten welke risico's daarmee verbonden zijn en hoe daarmee om te gaan. In deze paragraaf beschrijven we de belangrijkste risico's met de te treffen maatregelen.

Tabel: Overzicht belangrijkste risico's en maatregelen

Risico-omschrijving van de ambities	Toelichting	Maatregelen
Door hoge vastgoedprijzen bestaat de kans dat MKB-bedrijven en andere gewenste bedrijven de locatie niet meer kunnen betalen. Grootschalige distributiecentra drijven de marktprijzen op. Met als gevolg dat het toevoegen van toekomstige banen én het behoud en versterken van (MKB-)bedrijven van stedelijk belang niet meer mogelijk is	• Hierdoor komt de ambitie in het gedrang dat we toekomstbestendige banen voor praktisch en technisch geschoolden willen toevoegen op Lage Weide. • MKB bedrijven kunnen zich niet meer vestigen dan wel niet meer uitbreiden op Lage Weide en worden de stad uit gedrukt. • De ambitie om een inclusieve stad te zijn wordt hiermee niet of minder gehaald.	• Onderzoek en toepassen naar publiekrechtelijke (planologische) en privaatrechtelijke maatregelen om het juiste bedrijf op de juiste plek te krijgen. Per deelgebied zal dat verschillen. • Door verschillende grondbeleidsinstrumenten in te zetten om er voor te zorgen dat nieuw te vestigen grootschalige distributiecentra zich alleen nog concentreren in het deelgebied Logistieke Zone en niet in andere deelgebieden.
Door te weinig gebruik van spoor en water voor goederenvervoer bestaat de kans dat de automobiliteit onvoldoende wordt ingeperkt. Met als gevolg dat de intensivering op bedrijfskavels én de realisatie van stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant niet kan plaatsvinden.	Hierdoor komt de ambitie in het gedrang om Lage Weide te intensiveren en te versterken voor de toekomst.	Met ondernemers en ILW onderzoeken hoe tot een haalbaar concept te komen voor goederenvervoer over water en spoor.
Door onvoldoende budget voor mobiliteitsmaatregelen op Lage Weide (verkeersveiligheid, fiets- en looproutes, busverbindingen) als ook naar Lage Weide (betere verbindingen met de stad (bruggen)), bestaat de kans dat werknemers met de auto naar het werk blijven komen. In plaats van met de fiets of het openbaar vervoer.	• Zonder ingrijpende maatregelen kan (en zal) er geen verschuiving van auto naar fiets en openbaar vervoer plaatsvinden. Zonder deze mobiliteitstransitie is er geen intensivering en groei mogelijk van bedrijvigheid en werkgelegenheid op Lage Weide. • De doorontwikkeling van de Stationsomgeving kan hierdoor niet plaatsvinden.	• Urgentie bij bestuurlijke besluitvorming over de visie en toekomstige programmering budgetten. • Mede-overheden betrekken.
Door netcongestie kunnen bedrijven geen (zwaardere) netaansluiting krijgen. Netcongestie dreigt een algehele bouwstop tussen 2025 en 2029 te veroorzaken.	Dit belemmert rechtstreeks het behalen van de ambities op Lage Weide.	De gemeente staat in nauw contact met onze partners. We werken aan het vinden van mitigerende maatregelen en informeren bedrijven over wat zij kunnen doen. Ruimte voor energiebedrijven kan bijdragen aan mitigatie van netcongestie door innovatie.

Risico-omschrijving van de ambities	Toelichting	Maatregelen
Intensief vergroenen op Lage Weide is een ambitie die niet altijd goed te combineren is met de andere ambities in de Omgevingsvisie.	• Er zijn veel en veel verschillende ambities voor de doorontwikkeling van Lage Weide. Het is niet altijd mogelijk om alle ambities op elke gewenste plek te realiseren. Daarvoor is niet voldoende ruimte. • En er kunnen ook conflicterende belangen zijn voor het gebruik van een plek. De ambitie om op Lage Weide drastisch te vergroenen en de groenzones vanuit Leidsche Rijn en Zuilen met elkaar te verbinden kan op spanning staan met bijvoorbeeld het intensiveren van bedrijvigheid op kavels en het toevoegen van toekomstbestendige arbeidsplaatsen.	• De Omgevingsvisie dient als afwegingskader voor toekomstige ontwikkelingen op Lage Weide. Dat gaat ook op voor groene initiatieven. Per initiatief wegen we af en onderbouwen we de uiteindelijke keuze. • Naast drastisch vergroenen zijn er nog veel andere initiatieven voor het vergroenen van Lage Weide. Bijvoorbeeld het opnieuw inrichten van de hoofdinfrastructuur van het ruimtelijk raamwerk waarbij groen een belangrijk inrichtingselement is om op Lage Weide te kunnen fietsen, wandelen en verblijven in een aantrekkelijke en klimaatbestendige omgeving. • Ook zijn er, met bedrijven en ILW, initiatieven om bedrijfskavels te vergroenen.

Bijlagen



Bijlage 1 Geschiedenis van Lage Weide

Zo is Lage Weide ontstaan!

Een korte blik terug in de tijd verduidelijkt veel als het gaat om de positie van Lage Weide in de stedelijke context. De informatie in deze analyse is voor een deel afkomstig uit de ‘Historische atlas van de stad Utrecht’ door Hans Renes (SUN, 2005).

De naam Lage Weide ontstond in de middeleeuwen. Ten noordwesten van de ommuurde stad Utrecht lag een uitgestrekte stadsweide die door de burgers werd gebruikt voor vee. De stadsweide bestond uit twee delen: Hoge Weide, gelegen op een oude stroomrug van de Rijn, en ten noorden daarvan Lage Weide, op veengrond met een laag rivierklei. Vanaf de late middeleeuwen werd de grond in kavels verkocht en kwamen er particuliere boerderijen. Alleen een restant van de Maarssenbroeksedijk en de polderverkaveling in het noordwestelijke deel van Lage Weide herinnert nog aan deze ontstaansgeschiedenis. In dat deel ligt ook de karakteristieke Kantonnaleweg, een deel van een lokale verbindingsweg uit de Franse tijd en van oorsprong een agrarisch bebouwingslint.

Het bedrijventerrein Lage Weide is vanaf begin jaren vijftig ontstaan nadat de stad Utrecht in de wederopbouw-periode na de Tweede Wereldoorlog uitbreidingsruimte zocht voor havens, industrie en elektriciteit. De keuze destijds voor de locatie aan de noordwestzijde van de stad valt goed te begrijpen als je inzoomt op de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht na de industriële revolutie.

Spoorlijnen en waterwegen

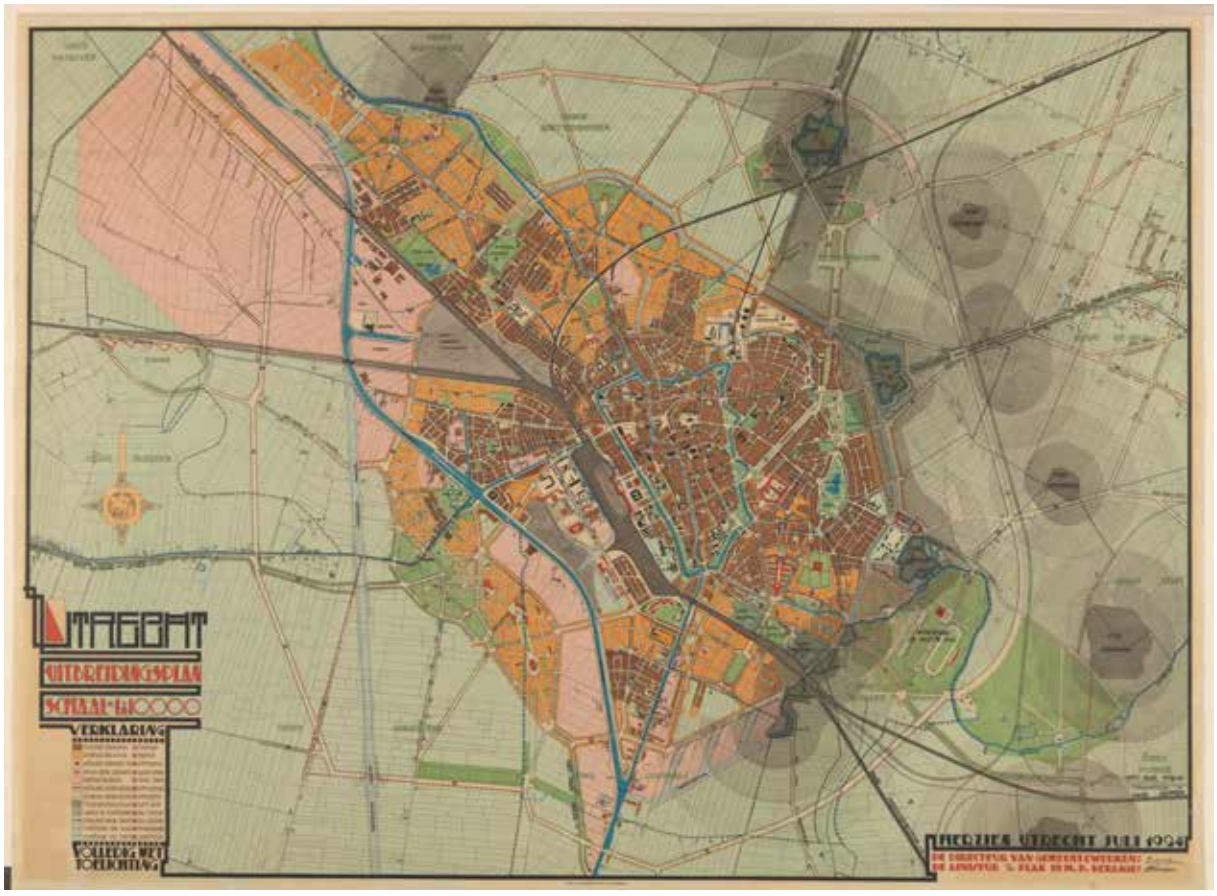
De industrialisatie van Utrecht begon met de aanleg van spoorlijnen en waterwegen. Na de opening van de spoorlijn naar Amsterdam in 1843 volgden spoorlijnen naar alle windstreken, en ontwikkelde Utrecht zich in korte tijd tot het belangrijkste spoorwegknooppunt van Nederland. De spoorlijnen leverden Utrecht een sterk verbeterde bereikbaarheid op. Maar paradoxaal bezorgden de spoorlijnen de stad ook nieuwe barrières. Vanwege de veiligheid werden de verschillende spoorlijnen al snel op taluds gelegd, en deze dijklichamen hadden relatief weinig kruisingen in de stad. Zo kent het lange spoortracé in Lage Weide richting Maarssen slechts enkele onderdoorgangen.

In 1892 werd het Merwedekanaal aangelegd aan de westzijde van de toenmalige stad. Utrecht had er belang bij om deze waterverbinding tussen Amsterdam en de Lek over haar grondgebied te laten lopen. Bepalend voor de tracékeuze was de geografische ligging van Utrecht tussen de waterlinieforten en de hoge gronden van de Utrechtse Heuvelrug aan de oostzijde en het laaggelegen veengebied aan de westzijde. In 1952 kwam het Amsterdam-Rijnkanaal gereed, dat het te smal geworden Merwedekanaal verving.

Spoor en water bleken sterke aanjagers voor nieuwe industrieën, die op hun beurt weer leidden tot nieuwe uitbreidingen van de stad. Zo vestigden industriële bedrijven als Werkspoor en Demka zich tussen het kanaal en het spoor aan de noordwestzijde van de stad. Op hun hoogtepunt boden deze bedrijven werk aan ruim 10.000 mensen, wat een grote impact had op de aanleg van arbeiderswijken nabij de fabrieken. Zo werden in Zuilen met steun van de gemeente voor de arbeiders onder andere de tuindorpen Elinkwijk en de Lessepsbuurt aangelegd.

Het uitbreidingsplan van Berlage en Holsboer (1924)

Om de ligging en de ontwikkeling van Lage Weide te begrijpen is het uitbreidingsplan van Berlage en Holsboer uit 1924 zeer informatief, hoewel het plan niet letterlijk is uitgevoerd. Dit plan was een gevolg van de verplichting vanuit de Woningwet (1901) om uitbreidingsplannen te maken ten behoeve van de groei van de stad, met name met het oog op de slechte volksgezondheid. Het uitbreidingsplan voorzag in een groei van de toenmalige 140.000 naar 450.000 inwoners. Het plan had een sterke focus op verkeer, met onder andere de introductie van een dubbele ringstructuur. Daarmee ademde het plan de tijdgeest, zonder dat kon worden voorzien hoe explosief het verkeer, met name de auto, zou groeien en hoe bepalend dit zou worden voor de stedelijke ontwikkeling. Ook de huidige vorm en omvang van het snelwegennet kon in 1924 nog niet worden voorzien. Net als voor het spoor werd Utrecht ook voor de snelwegen het landelijke knooppunt. In 1939 werd knooppunt Oudenrijn als eerste in zijn soort in Nederland geopend. Berlage en Holsboer voorzagen het belang en de schaalvergroting van de infrastructuur en de daaruit voortvloeiende belemmeringen. Zij tekenden als eerste op de plek van het huidige Lage Weide, in de periferie van de toenmalige stad, een nieuwe binnenhaven en industriegebied.



Uitbreidingsplan Utrecht van Berlage en Holsboer (1924)

Aanleg van Lage Weide

Om in de verwachte groei te kunnen voorzien zocht Utrecht na de Tweede Wereldoorlog naar uitbreidingsruimte voor havens, industrie en elektriciteit. In navolging van het plan van Berlage en Holsbroek werd deze ruimte gevonden in het laaggelegen veenweidegebied aan de westzijde van de stad, mede doordat de Hollandse Waterlinie aan de oostzijde niet mocht worden aangetast. De aanleg van het nieuwe industrieterrein Lage Weide startte begin jaren vijftig met de aanleg van een grote binnenhaven met veel kaderuimte voor grote schepen. Eind jaren vijftig kwam hier de tweede elektriciteitscentrale van de stad.
Naast een directe aansluiting op het water kreeg Lage Weide ook een directe aansluiting op de nieuwe rijksweg 2 (de huidige A2), de autosnelweg tussen Amsterdam en Utrecht die in 1954 werd geopend. Voorts kreeg Lage Weide een aantakking op het spoor naar Amsterdam met een eigen (nog steeds bestaande) spoorlijn door het gebied. Vanwege de lage ligging werd het terrein grotendeels met een laag zand opgespoten. Ter plaatse van de enkele historische restanten in het gebied zijn de verschillen in hoogte tussen het oude en nieuwe peil nog goed te zien.

In verschillende ontwikkelperiodes is Lage Weide vervolgens uitgebouwd tot het huidige grootschalige bedrijventerrein. Het meer kleinschaliger noordwestelijke deel van Lage Weide is ontstaan als gemengd bedrijventerrein voor de gemeente Maarssen (het huidige Stichtse Vecht), en bij een grenscorrectie in 2001 bij Utrecht gevoegd. De twee delen verschillen nog altijd in schaal en bedrijfstypen, en zijn van elkaar gescheiden door een groenzone en water. Al met al is een zeer divers bedrijventerrein ontstaan van 308 ha netto. Een bedrijventerrein dat echter nooit stil staat, en steeds weer verandert door bijvoorbeeld de komst van nieuwe bedrijvigheid. Zo zien we in de laatste jaren een snelle groei van het aantal grootschalige distributiecentra op Lage Weide, die hier landen vanwege de centrale ligging van Utrecht en de directe aansluiting op de A2.

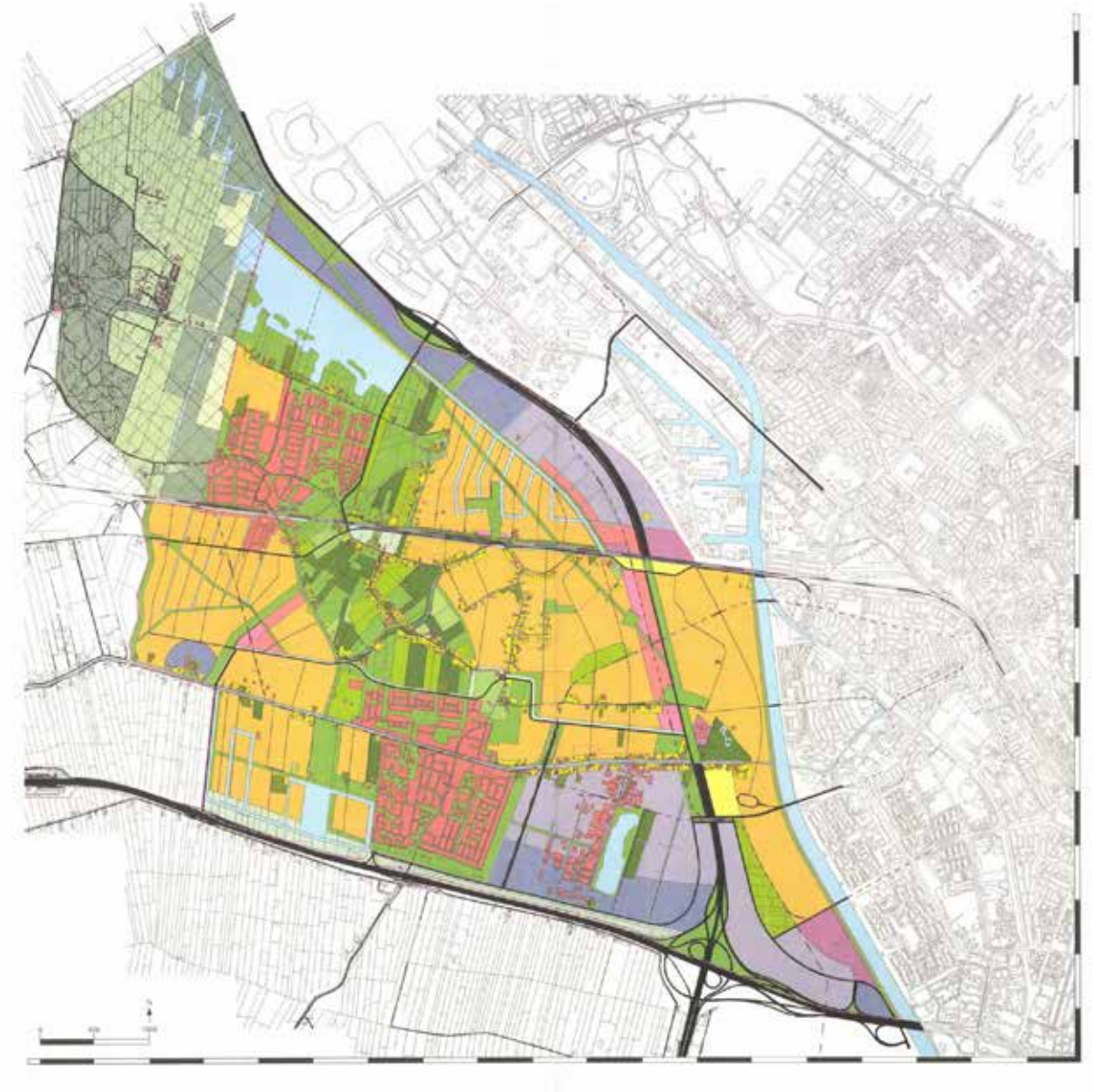


Luchtfoto van Lage Weide uit 1977

Van perifere naar binnenstedelijke ligging

Lage Weide is vandaag de dag geen perifeer bedrijventerrein meer. Door de verdergaande verstedelijking van Utrecht en Maarssen ligt Lage Weide inmiddels midden in stedelijk gebied. Dit begon voor Lage Weide in de jaren tachtig met de ontwikkeling van de woonwijk Maarssenbroek, die een begrenzing ging vormen van het bedrijventerrein aan de noordwestzijde. Van een nog veel grotere schaal is Leidsche Rijn, de grootste nieuwbouwwijk van Nederland, die in verschillende fases is aangelegd vanaf eind jaren negentig. Het Masterplan Leidsche Rijn (1995) vormde het begin hiervan. Met de komst van deze wijk aan de westzijde van de stad is Lage Weide geheel tussen woongebieden komen te liggen. De (verdergaande) ontwikkeling van Leidsche Rijn heeft op verschillende manieren impact op Lage Weide.

- Door de ontwikkeling van woningbouw rondom het bedrijventerrein moeten we goed rekening houden met geluid, geur, stof en veiligheidsrisico's. Om de belangen van bewoners én bedrijven te waarborgen wordt op Lage Weide daarom gewerkt met een zogenaamde 'inwaartse zonering' waarbij de bedrijven met de zwaarste milieuhinder zoals de recycling-activiteiten en de energiecentrale in het midden van Lage Weide zitten, rondom de haven.
- Door de barrièrewerking van de A2, het Amsterdam-Rijnkanaal en het spoor heeft Lage Weide geen goede verbindingen met de omliggende stadsdelen. Zo is het bedrijventerrein als het ware een groot geïsoleerd 'eiland' geworden midden in het stedelijke gebied. Ook kun je niet goed door Lage Weide heen wanneer je je wilt verplaatsen tussen Leidsche Rijn en Zuilen/ Overvecht. Deze stadsdelen zijn nu niet goed met elkaar verbonden omdat in Lage Weide het stedelijke netwerk wordt onderbroken. De ambitie is om Lage Weide weer integraal onderdeel te laten uitmaken van de stad.
- In 2012 is de aansluiting en oriëntatie van Lage Weide op de A2 gewijzigd met de komst van de Leidsche Rijntunnel onder Leidsche Rijn Centrum en de verbreding van de A2. De oude aansluiting op de stad via de zuidzijde van Lage Weide is daarbij vervangen door een nieuwe aansluiting in het midden van Lage Weide. Om de stad via deze route te ontsluiten kwam er vervolgens een nieuwe ontsluitingsweg parallel aan de A2, de Wolfgang Pauliweg, die bij Leidsche Rijn Centrum onder het spoor door kruist en aansluit op de Vleutensebaan en de Gele Brug richting binnenstad.
- De A2-tunnel heeft nog een ander gevolg voor Lage Weide. De tunnel kent een zogeheten tunneldosering, die maatgevend is voor de verkeersintensiteiten op Lage Weide. In gewone woorden: om files in de tunnel te voorkomen mag het aantal auto's en vrachtwagens dat Lage Weide in- en uitrijdt niet hoger worden dan het huidige aantal. In de praktijk houdt dit in dat er in de spits geen auto's en vrachtwagens meer bij kunnen. Het gevolg hiervan is dat bedrijven op dit moment alleen kunnen groeien wanneer dit niet leidt tot extra autoverkeer. Het betekent dat we op zoek moeten naar alternatieven voor verplaatsingen, zoals de fiets en het openbaar vervoer voor werknemers, en het water en het spoor voor goederenvervoer.
- Een belangrijke ontwikkeling waar we nu voor staan is de doorontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum. Dit centrumgebied ligt op de kruising van de A2 en het spoor en grenst dus direct aan Lage Weide. De komende jaren wordt het centrum verder uitgebreid met het zogeheten Vierde Kwadrant. Hierbij wordt het meest zuidelijke deel van Lage Weide herbestemd naar een gemengd gebied van kantoren, bedrijfsruimtes, cultuur, onderwijs en centrumvoorzieningen, en krijgt de buitenruimte veel meer het karakter van een aangenaam verblijfsgebied. Het betekent dat de werelden van Lage Weide en Leidsche Rijn elkaar nog veel meer gaan raken. En is het de uitdaging om deze 2 deelgebieden met elkaar te verweven zodat het ook kwalitatief goed op elkaar aansluit en elkaar versterkt.



Masterplan Leidsche Rijn (1995)

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

In 2021, ruim vijfentwintig jaar na het Masterplan Leidsche Rijn, is Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vastgesteld. Dit moment markeert een belangrijke omslag in het denken over de verdere ontwikkeling van de stad. We weten dat Utrecht snel blijft groeien de komende jaren, en de stad kiest ervoor om dit zoveel mogelijk binnen bestaand gebied te doen. Tegelijk willen we dat de stad voor iedereen prettig, gezond en leefbaar blijft, en niet verder dichtslibt met autoverkeer. Om te zorgen dat iedereen dichtbij voorzieningen en groene buitenruimte kan wonen, en we veel minder de auto gaan gebruiken, willen we groeien naar een tien-minutenstad. De RSU 2040 heeft op meerdere aspecten betekenis voor Lage Weide. In de eerste plaats wordt de waarde van het bedrijventerrein voor de circulaire economie, duurzame energie-opwek en toekomstbestendige werkgelegenheid onderschreven.

In de tweede plaats is er de bijzonderheid van de locatie waar we rekening mee moeten houden. Onderdeel van de ruimtelijke strategie is dat Utrecht, naast de binnenstad, meerdere stedelijke centrumgebieden krijgt in een zogeheten polycentrisch model. Met Leidsche Rijn Centrum grenst het bedrijventerrein aan een van deze centra, en met de transformatie van het Vierde Kwadrant wordt Lage Weide er zelfs een beetje onderdeel van. Het benadrukt ook de noodzaak om de barrières tussen de stadsdelen te slechten.



Kaartbeeld RSU 2040 met polycentrische stad

Bijlage 2
Samenwerkingsverslag

Samen stad maken

De Uitgangspuntennotitie (deel)Omgevingsvisie Lage Weide 2040 is in juni 2024 vastgesteld en is de basis voor de Omgevingsvisie Lage Weide 2040. In dit samenwerkingsverslag geven we aan hoe we samen met de stad de omgevingsvisie voor Lage Weide maakten. Het doel is om de ambities uit de (deel)Omgevingsvisie Lage Weide samen te realiseren en Lage Weide verder te versterken. De gemeente is eigenaar van de openbare ruimte. Het overgrote deel van Lage Weide is in bezit van de ondernemers en grondeigenaren. De gemeente is dus zeker niet alleen aan zet. Daar hebben we ondernemers, eigenaren, werknemers, bewoners en andere overheden bij nodig. Voor Lage Weide hebben we de volgende samenwerkingsvormen gekozen:

Samen aan zet
Met ILW, Eneco en enkele sleutelbedrijven kozen we ervoor om op gelijkwaardige basis samen te werken.

Peilen
Voor de meerderheid van de circa 900 bedrijven (vastgoedeigenaren en ondernemers) en voor de bewoners op Lage Weide, omwonenden, voor werknemers en voor anderen die gebruik maken van het gebied (fietsers, voetgangers, OV-reizigers) kozen we voor peilen.

We startten vanuit de gemeente als proceseigenaar waarin we met ‘velen’ komen tot vertaling van ambities, wensen en afwegingen. Om vervolgens op thema’s of deel-gebieden te komen tot gezamenlijk eigenaarschap waarin met elkaar de ambities worden gerealiseerd. Daarbij zijn er verschillende rollen voor ondernemers, eigenaren en ook voor de gemeente of andere overheden.









Voorgeschiedenis

Voordat we starten, is er kennis genomen van de Visie Industrievereniging Lage Weide. ILW heeft enige tijd geleden een eigen visie voor Lage Weide gemaakt. Daarnaast is Lage Weide focusgebied voor het plaatsen van windmolens. Comité Zuilen tegen Windmolens op Lage Weide is actief op dit thema. De fietsersbond heeft ons vooraf ook hun ideeën, wensen en overwegingen meegegeven.

Doelgroepen/betrokkenen



- Ondernemers en grondeigenaren Lage Weide
- Industrievereniging Lage Weide (ILW), belangenvertegenwoordiger
- Bewoners Lage Weide
- Werknemers werkzaam op Lage Weide
- Omwonenden Zuilen, Maarssen en Leidsche Rijn
- Gemeente en andere overheden: Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat,
- Andere stakeholders: ProRail, Fietsersbond, Eneco, NS



Samenwerkingstraject

Het voeren van het gesprek (offline)

- Werksessies (gesprekken) op locatie (ondernemers, vastgoedeigenaren en experts), 28 mei, 3 juni en 5 juni 2024
- Informatiemarkt (bewoners/ondernemers en omwonenden), 4 juni 2024
- Stakeholdersmeeting, 12 september 2024

Aansluiten bij bestaande activiteiten (offline)

- Algemene ledenvergadering ILW, 13 juni 2024
- Speciale aandacht voor jonge ondernemers en werknemers (18- tot 27-jarigen), tijdens het Padeltoernooi van 6 juni 2024

Individuele gesprekken met belanghebbenden (offline)

Gedurende het gehele traject van de omgevingsvisie hebben er gesprekken plaatsgevonden met vertegenwoordigers van ILW. Daarnaast hebben gesprekken plaatsgevonden met onder andere het mbo, Theo Pouw en Eneco door de projectleider en ambtelijke ondersteuning.

Online peilen via Denk Mee

Van juni-september 2024 was er de mogelijkheid om een vragenlijst in te vullen op Denk Mee. De vragenlijst was onderverdeeld in vragen voor werknemers en voor bewoners van aangrenzende wijken: Zuilen, Leidsche Rijn en Maarssen.



Communicatie

Het communicatietraject

Er is gekozen om zoveel mogelijk op locatie persoonlijk het gesprek aan te gaan met de verschillende belanghebbenden. We hebben daarbij de ondernemersvereniging ILW gevraagd om advies en voor het bepalen van de tijden en locaties voor bijeenkomsten en activiteiten en voor het onder de aandacht brengen van de verschillende activiteiten. We hebben daarnaast bestaande contacten in Lage Weide benaderd om hun netwerk te attenderen op de participatiemogelijkheden voor de omgevingsvisie.

De verschillende bijeenkomsten zijn op de volgende wijze aangekondigd:

Offline communicatie-instrumenten:

- Wijkbericht verspreid op Lage Weide, in Zuilen, Maarssen en Lage Weide
- Grote bouwborden in het gebied
- Inzet netwerk van ILW
- Verspreiden van digitale en fysieke flyers om werknemers te informeren over Denk Mee vragenlijst
- Naar werknemers op Lage Weide toe om samen de vragenlijst in te vullen.



Online communicatie-instrumenten:

- Projectpagina op de gemeentelijke website
- Denk Mee platform op de website van de gemeente Utrecht
- Mails aan het netwerk van betrokken professionals en belanghebbenden
- Mails van samenwerkingspartner ILW aan de achterban van ILW



Opbrengst participatie

Online vragenlijst Denk Mee

- Er is een grote behoefte aan groen: beleving van het gebied en voor verblijf in het gebied, zoals ommetjes maken.
- Behoefte aan betere en veilige fietsverbindingen: als alternatief voor auto en fijne fietservaring in het gebied en door/naar het gebied.
- Behoefte aan schoon en veilig: beleving van het gebied, verblijf en fietsen, sociale veiligheid, wandelen en wandelpaden.
- Behoefte aan beter openbaar vervoer als alternatief voor de auto.
- Behoefte aan horeca overdag (ontmoetingsplekken, bankjes).

Gesprekken met ondernemers/eigenaren

- Voor de ondernemers is bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers (Demkabrug) en openbaar vervoer punt van aandacht.
- Daarnaast zien zij graag vergroening in de openbare ruimte.

Andere belangrijke thema's die spelen:

- Veiligheid
- Diversiteit aan bedrijven is verminderd
- Gekwalificeerd personeel vinden is erg moeilijk
- Graag verdichten en intensiveren
- Duurzame energie moet ook gaan over distributie
- Onderverdeling in gebieden is een goed idee, maar formuleer de randvoorwaarden zorgvuldig.

Gesprekken jonge werknemers padeltoernooi

De belangrijkste punten die wij hoorden voor de toekomst van Lage Weide waren:

- Behoefte aan plekken om elkaar te ontmoeten
- Meer groen eveneens om te ontmoeten.
- Behoefte aan voorzieningen als: koffietentje, supermarkt en bankjes.

De omgeving wordt als onprettig/onveilig ervaren vooral voor fietsers en voetgangers. En verkeersveiligheid kan beter, er wordt hard gereden. De bereikbaarheid met de fiets en openbaar vervoer naar en op Lage Weide verdient veel meer aandacht. De uitstraling van het gebied mag hipper zodat dit ook voor jonge werknemers aantrekkelijk wordt.

Informatiemarkt Lage Weide op 4 juni

Voor deze markt waren omwonenden vanuit Zuilen, Leidsche Rijn en Maarssen uitgenodigd, als ook de bewoners/ ondernemers in Lage Weide. Voor deze bijeenkomst was weinig belangstelling. We kregen ook geen vragen naar aanleiding van het wijkbericht.
Daaruit leiden we af dat dit onderwerp niet echt leeft. Genodigden die wel zijn geweest noemden de bereikbaarheid, onveiligheid met de fiets en de geur- en lichtoverlast van het gebied. Daarnaast zouden ze graag meer groen willen als buffer voor de ervaren overlast.

Stakeholdersmeeting 12 september

Bij deze bijeenkomst waren vertegenwoordigers aanwezig van: Solgu, Provincie Utrecht, HDSR, Gasunie, Stedin, Eneco, Rijne Energie, OMU, ILW, Rijkswaterstaat en de Rabobank.

Aandachtspunten die we uit dit gesprek ophaalden:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van Lage Weide (ook voor mensen met een beperking).
- Lage Weide moet een functioneel bedrijventerrein blijven, waarbij groen ten dienste staat van het terrein.
- De bestaande hoge milieucategorie (HMC) beter benutten, kijk daarbij naar stapeling van functies (niet allemaal HMC-categorie onder de Omgevingswet is meer mogelijk).
- Enkele andere aanwezigen zijn voorstander van versoepelen van regels rondom milieucategorieën.
- Sport en horeca zorgen voor levendigheid en aantrekkelijkheid van het gebied. Tegelijk kan dit een dilemma zijn vanwege de beperkte ruimte

Atelierbijeenkomsten met ILW juni 2025

Thema's Economie, Mobiliteit en Groen en aantrekkelijk Lage Weide.

Workshops februari – april 2025 - thema's: economie, mobiliteit, groen/verblijven.

Workshops met ILW, Port of Utrecht, TLN, gemeente.

Belangrijkste punten:

- Belang van goede en veilige fietsverbindingen op Lage Weide en uit de stad naar Lage Weide.
- Groen en vertraagd Lage Weide als pijler voor het versterken van de verblijfskwaliteit.
- Stationsgebied Lage Weide/ 4e kwadrant als hét entreegebied voor Lage Weide.
- Uitvoeren praktische maatregelen: maaibeheer, toevoegen straatmeubilair.

Inzichten uit het samenwerkingstraject

De betrokkenheid bij de toekomst van Lage Weide is groot bij ILW, ondernemers, eigenaren, omwonenden en andere stakeholders. Zoals beschreven in deel C en in eerder in deze bijlage is er op verschillende momenten gedurende het traject actief meegedacht en zijn veel ideeën ingebracht. Het is verheugend vast te stellen dat betrokkenen een warm hart toedragen aan een sterke toekomst voor Lage Weide, en de krachten van het gebied zien als een blijvende aanwinst voor de stad. Veel bijval is er voor de aandacht voor fietsers,

Tabel: Inzichten Scherper economisch profiel Lage Weide

Welk belangrijk inhoudelijk inzicht is opgedaan uit de samenwerking met Utrechters?	Door wie is dit inzicht ingebracht?	Hoe hebben we dat gewogen?
Bedrijvigheid; divers blijven en gekwalificeerd personeel aantrekken.	Ondernemers, stakeholdersmeeting, ILW	Zwaar gewogen
Bedrijvigheid op Lage Weide verdichten en intensiveren	Ondernemers, ILW, stakeholdersmeeting	Dit hebben we zwaar gewogen.
Maak beter gebruik van de hoge milieucategorieën.	Ondernemers, ILW stakeholdersmeeting en provincie	Dit hebben we zwaar gewogen
Ruimte voor Hoge Milieu Categorie wordt niet benut.	Stakeholdersmeeting	Idem vorige punt
Onderwijs (mbo Techniek) als gewenste aanvulling op de functionaliteiten.	Ondernemers, ILW	Dit hebben we zwaar gewogen
Havens zoveel mogelijk in stand houden en gebruiken.	RWS, ILW, provincie Utrecht, diverse bedrijven	Dit is zwaar gewogen.
Duurzame energie moet ook gaan over distributie van energie.	Eneco, ILW	Dit is meegewogen

voetgangers en openbaar vervoer, het fors vergroenen van het gebied en het veraangenamen van de omgeving. Vanzelfsprekend zijn er ook zorgen geuit. Die gaan met name over ruimte om te kunnen groeien, bereikbaarheid, veiligheid, schaarste aan groen en omgevingskwaliteit. In onderstaande tabel wordt ingegaan op de inhoudelijke inzichten die naar voren zijn gekomen in het samenwerkingstraject. Er wordt ook aangegeven hoe in deze omgevingsvisie daarmee is omgegaan.

Wat heeft dit inzicht en de weging bijgedragen of veranderd aan de plannen?	Verwerkt in welk hoofdstuk van de visie
We versterken de identiteit en verscheidenheid van Lage Weide door een indeling in deelgebieden met ieder een eigen identiteit en profiel. Zo wordt duidelijk dat Lage Weide bedoeld is voor een breed scala aan bedrijven en personeel. De focus ligt op technisch en praktisch geschoold personeel. Lage Weide is hiermee zeer belangrijk voor veel Utrechters voor financiële bestaanszekerheid en een volwaardig bestaan.	B.2
In de omgevingsvisie staat uitgewerkt hoe we de ruimte op Lage Weide zo optimaal mogelijk willen benutten. Onderdeel daarvan is intensiveren.	B.2
In de omgevingsvisie staat uitgewerkt hoe we de ruimte op Lage Weide zo optimaal mogelijk willen benutten. Onderdeel daarvan is het benutten van de milieucategorieën. Dit noemen we juiste bedrijf op de juiste plaats.	B.2
Zie vorige punt.	B.2
In het deelgebied Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant is de ambitie opgenomen voor mbo-onderwijs (praktijkgericht beroepsonderwijs), die aansluit bij de arbeidsmarkt van Lage Weide.	B.2
Lage Weide is uniek met zijn grote binnenhaven. De havens blijven in de omgevingsvisie in stand en we zetten in op intensiever gebruik van de havens. De havens bieden een alternatief voor vervoer over de (drukke) weg en dragen bij aan de noodzakelijke mobiliteitstransitie. (Dit geldt ook voor het bestaande goederenspoor). Voorts is in de omgevingsvisie uitgewerkt hoe we de ruimte op Lage Weide zo optimaal mogelijk willen benutten. Onderdeel daarvan is het benutten van de kades. Dit noemen we ook wel juiste bedrijf op de juiste plaats.	B.2
In hoofdstukken B.1 en B.2 wordt ingegaan op opwek, opslag én distributie van duurzame energie: met ruimte op Lage Weide zelf, bij onderlinge energie-uitwisseling van bedrijven en bij de distributie van energie naar de stad, die deels op Lage Weide wordt opgewekt.	B.2

Welk belangrijk inhoudelijk inzicht is opgedaan uit de samenwerking met Utrechters?	Door wie is dit inzicht ingebracht?	Hoe hebben we dat gewogen?
Logistiek is meer dan alleen distributiecentra	ILW	Dit is zwaar meegewogen
Wederzijdse versterking bedrijventerrein Lage Weide en ontwikkeling van het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant	Stakeholdersmeeting	Dit is zwaar gewogen.

Tabel: Inzichten Verbonden Lage Weide

Welk belangrijk inhoudelijk inzicht is opgedaan uit de samenwerking met Utrechters?	Door wie is dit inzicht ingebracht?	Hoe hebben we dat gewogen?
Bereikbaarheid: betere fiets- en wandelverbindingen; als alternatief voor de auto (en om door LW te gaan) Betere OV verbindingen (alternatief voor de auto) Dit alles ook voor mensen met een beperking	Online, jonge werknemers, werknemers, Ondernemers ILW, Fietsersbond, omwonenden, SOLGU	Dit wegen we zwaar omdat verbeteren van de bereikbaarheid voor fietsen, lopen en openbaar vervoer een zeer veel gehoord onderwerp is. Dit is niet alleen relevant voor de huidige bezoekers en werknemers van Lage Weide, maar ook om meer arbeidsplaatsen toe te kunnen voegen.
Wens uitbreiding Lage Weide betekent beperken autoverkeer	Eigenaren, ondernemers, ILW	Dit is zwaar gewogen bij het opstellen van de visie.

Wat heeft dit inzicht en de weging bijgedragen of veranderd aan de plannen?	Verwerkt in welk hoofdstuk van de visie
In het deelgebied Logistieke Zone gaan we hier uitgebreid op in. In dit deelgebied staan de duurzame stadslogisitiek en de distributiecentra met een bovenregionale functie centraal. Alsook andere bedrijven met een lokale of regionale reikwijdte die vaak al lang in dit deelgebied zijn gevestigd en die we ook koesteren.	B.2
Dit is uitgewerkt in B.2 - het gebiedsprofiel van Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant. Ook in B.3 en B.4 wordt hier op ingegaan. Dit gebied is het enige deelgebied dat heel anders zal worden ingericht. Het stationsgebied wordt hét entreegebied voor Lage Weide. Hier ligt het accent op langzaam verkeer, en op de overstap vanuit de trein om met de bus, te voet of per fiets verder Lage Weide in te gaan in een aantrekkelijke en veilige omgeving. Verder is hier ruimte voor beroepsonderwijs (mbo) en onderzoeken we welke bestaande bedrijven op Lage Weide in de toekomst juist in dit deelgebied beter op hun plek zitten. Denk aan kantoorhoudende bedrijven, die in de toekomst elders op Lage Weide niet meer passen.	B.2, B.3 & B.4

Wat heeft dit inzicht en de weging bijgedragen of veranderd aan de plannen?	Verwerkt in welk hoofdstuk van de visie
Maatregelen als het verbeteren van het fietsnetwerk en het toevoegen van nieuwe verbindingen zijn een belangrijk onderdeel van de omgevingsvisie en ook opgenomen in de projectenagenda. De noodzaak om alternatieven voor de auto te verbeteren en in te zetten op een mobiliteitstransitie zien we als randvoorwaardelijk voor de versterking van de functie van Lage Weide. Noodzakelijke maatregelen zoals het verbeteren van het fietsnetwerk, het toevoegen van nieuwe verbindingen zijn benoemd en opgenomen in de projectenagenda en de urgentie is aangegeven.	B.3
Om Lage Weide uit te breiden/ te intensiveren mag het autoverkeer niet groeien. Dit is randvoorwaardelijk. Daarom zetten we in de omgevingsvisie met ingrijpende maatregelen in op een mobiliteitstransitie, zowel voor personen- als voor goederen-verkeer.	B.3

Tabel: Inzichten Aantrekkelijk en groen Lage Weide

Welk belangrijk inhoudelijk inzicht is opgedaan uit de samenwerking met Utrechters?	Door wie is dit inzicht ingebracht?	Hoe hebben we dat gewogen?
Beleving; behoefte aan fijn verblijf met o.a. ontmoetingsplekken en bankjes in de openbare ruimte. Lage Weide is momenteel op veel plaatsen geen aantrekkelijke werkomgeving. De wens om hier verbetering in aan te brengen is breed geuit.	Online, jongeren, stakeholdersmeeting, Rabobank	Dit is zwaar gewogen.
(Dag)horeca, boodschappen kunnen doen, commerciële sport.	Online, jonge werknemers	We wegen dit licht en met name vanuit de bestaande situatie.
Schoon en heel	Online, jonge werknemers, werknemers, Ondernemers ILW, Fietsersbond, omwonenden,	We wegen dit licht in het kader van de omgevingsvisie, omdat het vooral aansluit bij beheer. Waar het gaat om schoon en heel van de openbare ruimte wegen we het zwaar.
Geur- en lichtoverlast en de wens voor meer groen als buffer voor de ervaren overlast.	Online en bewoners Amsterdamsestraatweg	Dit is meegewogen.

Wat heeft dit inzicht en de weging bijgedragen of veranderd aan de plannen?	Verwerkt in welk hoofdstuk van de visie
De omgevingsvisie zet in op een aantrekkelijk en groen Lage Weide (zie hoofdstuk B.4). De ILW voert al met diverse acties hierop verbeteringen door. Deze worden door de gemeente ondersteund. Grote groene zone, voor wandelen, rust en ecologie zijn een belangrijk onderdeel van de omgevingsvisie.	B.4
Commerciële sport is op een aantal plekken op Lage Weide aanwezig. Een supermarkt is niet mogelijk op een bedrijventerrein vanwege het Detailhandelsbeleid. Horeca is onder voorwaarden mogelijk, zoals staat uitgewerkt in het Ontwikkelkader Horeca Utrecht.	B.4
We beseffen dat dit aansluit bij de behoefte aan een aantrekkelijk Lage Weide. Dit ingebrachte punt sluit aan bij beheer, en valt onder de lopende aanpak via het traject keurmerk veilig ondernemen. Deze aanpak wordt voortgezet. Het verbeteren van de veiligheid en kwaliteit voor fietsers en wandelaars is een essentieel punt. Om werknemers en bezoekers te stimuleren te fietsen in plaats de auto te pakken. Om Lage Weide verder te kunnen ontwikkelen is de randvoorwaarde dat het autoverkeer niet groeit.	B.3 & B.4
Lage Weide is een bedrijventerrein waar hoge milieu categorieën zijn toegestaan, het enige in de regio. Het is voor het functioneren van de stad en regio belangrijk dat bedrijven waarvoor een hogere milieucategorie nodig is, zich hier kunnen vestigen. En worden in de toekomst alleen maar belangrijker. In de visie behouden we ze daarom. Bij het mogelijk maken van bedrijven met een bijbehorende milieucategorie is milieuzonering van belang. Er wordt dan gekeken welke minimale richtafstand aangehouden moet worden van een bedrijf (met een bepaalde milieucategorie) tot milieugevoelige functies. Dat zijn bijvoorbeeld woningen. Geur is onderdeel van de milieuzonering. Daarnaast is een geurcontour onderdeel uit van bestemmingsplan Lage Weide. En dit bestemmingsplan is weer onderdeel van het tijdelijk deel van het omgevingsplan. Voor lichtoverlast zijn geen regels opgenomen. Voor milieubelastende activiteiten gelden algemene regels of een specifieke omgevingsvergunning met voorschriften. Hier moeten bedrijven zich aan houden. Wanneer dit niet gebeurt dan kan hiertegen handhavend opgetreden worden. Waar mogelijk, en met uitzondering van de aanlegkades, willen we de bomenrijen langs het kanaal uitbreiden.	B.2 & B.4

Welk belangrijk inhoudelijk inzicht is opgedaan uit de samenwerking met Utrechters?	Door wie is dit inzicht ingebracht?	Hoe hebben we dat gewogen?
Veiligheid; sociale veiligheid en verkeersveiligheid (veilig kunnen wandelen en fietsen)	Online, ondernemers, jonge werknemers, gebruikers, Fietsersbond	Veiligheid weegt zwaar mee in de visie.
Groen: groene ommetjes kunnen maken en ook als buffer voor de ervaren overlast, ook om te ontmoeten. Groen staat ten dienste van de bedrijvigheid	Online, ondernemers, jonge werknemers, stakeholdersmeeting	Dit wegen we zwaar.
Klimaatadaptatie: Lage Weide bestaat voor een groot deel uit bebouwing en asfalt (wegen, grote parkeerterreinen) Combineren aantrekkelijkheid met klimaatadaptatie	Ondernemers, werknemers, HDSR	Zwaar gewogen.
Lage Weide moet een functioneel bedrijventerrein blijven, waarbij groen ten dienste staat van het terrein.	Stakeholdersbijeenkomst	Dit is meegewogen

	Wat heeft dit inzicht en de weging bijgedragen of veranderd aan de plannen?	Verwerkt in welk hoofdstuk van de visie
	Veiligheid komt terug in de ambities van de omgevingsvisie. Met de voorgestelde herinrichting van de wegenstructuur en het ruimtelijk raamwerk zetten we in op veilige routes op Lage Weide en van/naar Lage Weide.	B.3 & B.4
	Zie hoofdstuk B.4 Aantrekkelijk en groen Lage Weide.	B.4
	Zie hoofdstuk B.4 Aantrekkelijk en groen Lage Weide. De gemeente neemt dit mee in het ontwerp openbare ruimte. We vragen ook aan ondernemers om te vergroenen. De gemeente kan dit niet alleen heeft hiervoor de eigenaren nodig. Hierin trekken we op met o.a. ILW.	B.4
	Op Lage Weide is ondernemen de kernactiviteit en dat blijft zo. Tegelijk is Lage Weide ook versteend, warm, niet klimaatbestendig en niet altijd prettig om te verblijven. In de omgevingsvisie gaan we uit van en/en. Dus zowel blijvend ruimte geven aan ondernemen als ruimte geven aan vergroening. Daarom versterken we het groen in de openbare ruimte, bijvoorbeeld bij wegen en de groene zone rond de Plas. Ondernemers kunnen daarnaast natuurlijk ook hun kavel vergroenen - dat stimuleren we, samen met ILW. Zo blijft Lage Weide een goed terrein om te ondernemen én versterken we de verblijfskwaliteit	B.4

Gemeente Utrecht

Kernteam

Joris van Haaften	Stedenbouw
Huub Kloosterman	UrbanXchange
Rienie Sonnevelt	Projectassistent
Dirk Iede Terpstra	Mobiliteit
Steyn Tielemans	Economie
Belinda van Woerkom	Projectmanagement

En met inzet van veel andere collega's.

Opdrachtgever
Wim Greijn, Judith Zuidgeest

Vormgeving
Vormgeving OntwerpStudio Ruimte

Foto Trechterweide	Thomas Harmens
Foto Demkaspoorbrug	Tom Philip Janssen
Overige foto's	Gemeente Utrecht

Utrecht.nl



Reactienota Omgevingsvisie Lage Weide 2040

Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

1. Inleiding **3**
1.1 Doel reactienota 3
1.2 Opbouw reactienota 3
1.3 Inspraak en participatieproces 3
1.4 Reacties 4
1.5 Wijze van beoordeling reacties 4
1.6 Aanpassing van Ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040 4
1.7 Wijze van vaststelling 4

2. Samenvatting van reacties en beantwoording **5**
2.1 Vragen over de concreetheid van ambities en financiering van de uitvoering 5
2.2 De ambities met betrekking tot distributie en logistiek op Lage Weide 6
2.3 Reacties die ingaan op ontwikkelingen op specifieke kavels 7
2.4 Onderzoek naar de mogelijkheid voor windturbines op Lage Weide 8

3. Aanpassingen in de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 **9**

Bijlage 1: Reacties en beantwoording **15**

1. Inleiding

1.1 Doel reactienota

De ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040 lag vanaf 12 december 2025 tot en met 22 januari 2026 ter inzage. Gedurende deze periode van zes weken kon iedereen reageren door een reactie (zienswijze) aan de gemeente te versturen. Ook is er op 15 januari 2026 een inloopbijeenkomst gehouden. In deze Reactienota vindt u de ingediende reacties van bewoners, vastgoedeigenaren, ondernemers en andere belangstellenden met onze antwoorden daarop. Door deze reacties hebben we de ontwerp visie op een aantal punten aangescherpt. Ook dat staat in deze Reactienota, samen met de ambtelijke aanpassingen. De Reactienota maakt deel uit van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040. De volgende stap is dat het college B&W de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 aan de gemeenteraad ter vaststelling voorlegt.

1.2 Opbouw reactienota

In hoofdstuk 1 beschrijven we beknopt de uitleg over het participatieproces, de belangrijkste onderwerpen uit de reacties, hoe we deze hebben beoordeeld en wat de volgende stappen zijn voor de vaststelling van de Omgevingsvisie Lage Weide.
In hoofdstuk 2 vatten we de reacties samen aan de hand van thematische onderwerpen van de reacties. We lichten op hoofdlijnen onze antwoorden toe.
In hoofdstuk 3 bieden we een overzicht van de verbeteringen en wijzigingen die in de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 zijn doorgevoerd naar aanleiding van de reacties.

In bijlage 1 van deze Reactienota vindt u een overzicht van alle reacties en de beantwoording per reactie.

1.3 Inspraak en participatieproces

Bij het opstellen van de Omgevingsvisie pasten we de principes van Samen Stad Maken toe om samen met de stad de Omgevingsvisie voor Lage Weide 2040 te maken. Het doel was en is om samen met partners de Omgevingsvisie op te stellen. En daarna te realiseren om zo Lage Weide verder te versterken. Voor het opstellen van de Omgevingsvisie hebben we de volgende samenwerkingsvormen gekozen:

- Samen aan zet: met Industrievereniging Lage Weide (verder genoemd ILW), Eneco en enkele sleutelbedrijven;
- Peilen: voor de meerderheid van de circa 900 bedrijven (vastgoedeigenaren en bewoners), voor bewoners op Lage Weide, omwonenden, voor werknemers en voor anderen die gebruik maken van het gebied.

Bijlage 2 van de Omgevingsvisie bevat het Samenwerkingsverslag voor het traject tot en met het opstellen van de ontwerp Omgevingsvisie.

Deze Reactienota beschrijft de ingediende reacties op de ontwerp Omgevingsvisie en de beantwoording daarvan. De definitieve Omgevingsvisie is op een aantal punten gewijzigd naar aanleiding van de ingediende reacties.

1.4 Reacties

Er zijn in totaal 12 reacties binnengekomen. Het gaat om de reacties van bewoners, ondernemers, eigenaren van vastgoed en infrastructuur en belangenorganisaties.

1.5 Wijze van beoordeling reacties

Een reactie bevat de mening, zorgen, wensen en suggesties van een indiener. De meningen in een reactie of de reactie zelf zijn nooit te beoordelen als goed of fout. Elke reactie is bestudeerd en van een antwoord voorzien. Ook beoordeelden we of de ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040 wordt aangepast vanwege de reactie. De Reactienota wordt aan de gemeenteraad voorgelegd, als bijlage bij de Omgevingsvisie Lage Weide 2040, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en in de raad transparante besluitvorming plaatsvindt over de Omgevingsvisie Lage Weide 2040.

De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen in de Omgevingsvisie naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3. Als een reactie een specifieke vraag bevat, wordt deze in bijlage 1 van deze Reactienota beantwoord.

1.6 Aanpassing van Ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040

Naar aanleiding van de reacties en aanvullende ambtelijke opmerkingen is de ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040 op meerdere punten aangepast en aangescherpt. In hoofdstuk 3 geven we de aanpassingen weer.

1.7 Wijze van vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders legt de definitieve versie van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 ter besluitvorming voor aan de gemeenteraad. Voordat de gemeenteraad de plannen vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie. In de raadscommissie vindt een politieke discussie plaats. Ook kan de raad besluiten om een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren, waarin ze zich breder laat informeren en bewoners en andere belanghebbenden vraagt hun mening te geven over de plannen.

Na vaststelling wordt de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 toegevoegd aan de Omgevingsvisie Utrecht. De volgende stap, na vaststelling van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040, is het opstellen van een gebiedsprogrammering met een investeringsstrategie. Deze bouwt voort op de Omgevingsvisie, en geeft het overzicht weer van de projecten om de Omgevingsvisie uit te kunnen voeren. Hiermee kan vervolgens de programmering worden gestuurd. Niet alle projecten kunnen (direct) worden opgestart en uitgevoerd. Dat hoeft ook niet, want de looptijd van de omgevingsvisie is 15 jaar. En er is ook nog geen budget beschikbaar om de projecten te kunnen starten. In de Gebiedsprogrammering werken we een voorstel voor de prioritering van projecten verder uit, samen met de aan te vragen budgetten hiervoor. Dat gebeurt bij de Voorjaarsnota.

In de Gebiedsprogrammering geven we aan welke projecten uit de Omgevingsvisie wanneer worden opgestart en hoe hiervoor budget wordt aangevraagd. Dit is bedoeld als indicatie, afhankelijk van de financiële middelen die op basis van de toekomstige integrale afweging bij de Voorjaarsnota beschikbaar worden gesteld.

2. Samenvatting van reacties en beantwoording

Dit hoofdstuk bevat per thema een samenvatting van de inhoud van de reacties. De reacties zijn qua toon inhoudelijk en constructief. Een aantal keer wordt complimenten gegeven over het ambitie-niveau en de kwaliteit. Veel instemming is er ook over de ambities op het gebied van fietsen en het beter verbinden met de stad. Een aantal thema's komt meerdere keren terug .

Per thema staat een beknopte samenvatting, onze reactie, en is aangegeven of de reactie heeft geleid tot aanpassingen in de Omgevingsvisie.

Alle wijzigingen die zijn doorgevoerd zijn zichtbaar in hoofdstuk 3. In bijlage 1 (2-kolommenstuk) zijn alle reacties los terug te lezen en is per vraag of opmerking op iedere reactie een antwoord gegeven.

2.1 Vragen over de concreetheid van ambities en financiering van de uitvoering

Reacties

Een aantal reacties gaat in op het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Gevraagd wordt naar concrete maatregelen bij onder andere grondbeleid, fietsroutes, ecologie en milieuaspecten. In het verlengde daarvan wordt gevraagd naar de wijze van financiering van de maatregelen.

Beantwoording

Bij een Omgevingsvisie is het gebruikelijk dat er wel beoogde maatregelen of projecten worden benoemd, en dat er nog geen dekking voor is. De dekking zal, gezien de omvang van de bedragen en het belang van de projecten, moeten komen van zowel de gemeente als andere overheden en partners.

Vervolgstap is het opstellen van een Gebiedsprogrammering, waar we nader ingaan op de projecten en de mogelijke financiële dekkingsbronnen. Uiteindelijk besluit het bestuur over de start van projecten en de prioritering, bij de Voorjaarsnota.

De Omgevingsvisie Lage Weide is geen Beleidsnota, op grond van De Utrechtse Standaard (DUS) voor Sturen en Verantwoorden. In een Beleidsnota of Beleidsnota Omgevingsvisie staan de kaders en doelen, en wordt met indicatoren gestuurd op de uitvoering. Voorbeelden in de gemeente Utrecht hiervan zijn de Beleidsnota Werklocaties en de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht.

De Omgevingsvisie Lage Weide benoemt de ambities voor de ontwikkeling, in plaats van kaders en doelen. Dat is op een abstracter niveau. In deel C Monitoren, Sturen en Verantwoorden benoemen we om die reden ook geen indicatoren, planning, et cetera.

Dat is gedaan omdat dat beter aansluit bij het karakter van de ontwikkelingen en bij de projectenagenda.

Aanpassing

We passen de Omgevingsvisie niet inhoudelijk aan met het benoemen van maatregelen en de wijze van financiering. Na vaststelling van de Omgevingsvisie stellen we een Gebiedsprogrammering op waarin we de beoogde projecten en maatregelen benoemen, samen een voorstel voor wijze van financiering en fasering in de tijd.

2.2 De ambities met betrekking tot distributie en logistiek op Lage Weide

Reacties

Een aantal reacties benoemt de vestigingsmogelijkheden voor distributie en logistiek. Welke vormen van logistiek zijn wel en welke minder gewenst op Lage Weide.

Beantwoording

De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 benoemt Lage Weide als essentieel terrein voor het functioneren van de stad en de regio. Ook is Lage Weide van groot belang voor de arbeidsmarkt voor praktische en technisch geschoolden. In navolging van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 en de Beleidsnota Werklocaties (2025) hebben we de ambitie om 4.000 banen toe te voegen voor dit segment van de arbeidsmarkt. Deze ambities bepalen voor een belangrijk deel de profilering van de onderscheiden deelgebieden. De Omgevingsvisie Lage Weide richt zich op bedrijven die van belang zijn voor stad en regio. En veel minder op bedrijven van (inter-)nationaal belang, wanneer die niet bijdragen aan de lokale en regionale arbeidsmarkt.

Voor het functioneren van de stad is stadsdistributie een belangrijke sector, waar voor nieuw te vestigen bedrijven plaats is in de Logistieke zone. Deze sector draagt ook in de toekomst steeds meer bij aan de circulaire economie, waarin goederenvervoer zal toenemen.

Tegelijk zien we dat Lage Weide, door de ligging direct aan de A2 ook erg aantrekkelijk is voor (inter-)nationale logistieke bedrijven. Bedrijven die niet altijd bijdragen aan de regionale ontwikkeling en arbeidsmarkt. Nieuwe vestigingen van deze bedrijven passen dan ook minder goed in de koers die we inzetten met de Omgevingsvisie. Temeer omdat een verdere groei van de automobiliteit niet mogelijk is op en om Lage Weide.

Aanpassing
De Omgevingsvisie passen we op dit onderwerp aan.
We omschrijven de functie van logistiek preciezer.

Op Lage Weide zetten we niet in op nieuwe (inter-)nationale distributiebedrijven. We zien dat Lage Weide zeer aantrekkelijk is voor deze sector. We constateren ook dat deze sector onvoldoende bijdraagt aan twee belangrijke doelen van de Omgevingsvisie, namelijk een goede bijdrage aan toekomstbestendige banen en een evenwichtige lokale arbeidsmarkt en ten tweede bijdragen aan de lokale en regionale economie. Nieuwe vestigingen in het deelgebied Logistieke Zone richten zich op duurzame stadsdistributie en bedrijven in de hogere milieucategorieën.

2.3 Reacties die ingaan op ontwikkelingen op specifieke kavels

Reacties
Een aantal indieners reageert op specifieke ontwikkelingen en ontwikkelingsmogelijkheden op specifieke kavels.

Beantwoording
In de Omgevingsvisie Lage Weide doen we geen uitspraken op het niveau van een individueel bedrijf of bedrijfskavel.
In de Omgevingsvisie Lage Weide kunnen we dus geen uitgespraken doen over specifieke gebouwen en functies op een kavel.

Daarvoor is – indien een ontwikkeling niet binnen het geldende omgevingsplan valt – het Utrechts Planproces voor Gebiedsontwikkeling (UPG) het geëigende instrument. Daarin bepalen eigenaar/ondernemer en de gemeente de concrete invulling van een kavel, als voorbereiding op het ontwerp en de aanvraag omgevingsvergunning dan wel omgevingsplanwijziging.
De Omgevingsvisie is hierbij een belangrijk afwegingskader.

Aanpassing
De Omgevingsvisie passen we niet inhoudelijk aan op de ontwikkeling van specifieke kavels.

2.4 Onderzoek naar de mogelijkheid voor windturbines op Lage Weide

Reacties

In de ontwerp Omgevingsvisie noemen we de locatiestudie naar de mogelijkheden voor windturbines op Lage Weide. Een aantal reacties gaat inhoudelijk in op de mogelijke uitkomsten.

Beantwoording

Het onderzoek naar de mogelijkheden voor windturbines is later klaar dan het (inhoudelijk) afronden van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040. Daarom benoemen we in de omgevingsvisie het onderzoek naar windturbines. Resultaten van het onderzoek zijn namelijk nog niet bekend. In de uiteindelijke besluitvorming over de komst van windturbines speelt de Omgevingsvisie Lage Weide een belangrijke rol bij de ruimtelijk-economische afweging.

Aanpassing

We passen de Omgevingsvisie niet inhoudelijk aan op het onderwerp windturbines.

3. Aanpassingen in de Omgevingsvisie Lage Weide 2040

Naar aanleiding van de ingediende reacties heeft de gemeente de Ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040 op meerdere punten aangepast of verduidelijkt. In de onderstaande tabel zijn de wijzigingen bijgehouden per onderwerp en pagina. De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 is ook aangepast op basis van ambtelijke reacties. Deze staan ook in de onderstaande tabel.

Onderwerp	Pagina ontwerp	Pagina definitief	Aanpassing	Reactie of ambtelijk
Omslag foto is niet actueel.	1	1	Nieuwe omslag foto.	Reactie
De projectenagenda en de financiële raming zijn aangepast en meer in lijn gebracht met het abstractieniveau van de ambities en speerpunten. Paragraaf C.2 ‘Projectenagenda en financiën’ is aangepast en de aanpassingen komen terug in de samenvatting.	7 en 89-94	7 en 89-92	De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 geeft richting aan de gewenste ontwikkeling van het gebied op de lange termijn en bevat de integrale ambities voor Lage Weide. Ook onderdeel van de visie is een globale financiële raming van de investeringsambities, als een eerste indicatie voor de omvang van de toekomstige investeringen. In de visie worden vervolgstappen op hoofdlijnen beschreven; kosten en dekking zijn in een visie nog niet concreet aan te geven. In de Omgevingswet is geen verplichting opgenomen voor een uitvoeringsparagraaf. Gezien het abstractieniveau van deze visie is dat ook nog niet goed mogelijk. Om het verschillende abstractieniveau tussen de visie en gebieds-programmering scherper vorm te geven kiezen we ervoor om de projectenagenda en financiële paragraaf in de Visie minder uitgebreid te beschrijven en de volgende stap verder uit te werken. De Omgevings-visie vormt het startpunt voor een gebiedsprogrammering en investeringsstrategie, waarin maatregelen, fasering, kosten, dekkingsmogelijkheden en prioriteiten nader worden uitgewerkt. De realisatie van de investeringsambitie is afhankelijk van het beschikbaar komen van budget. *Vervolg op volgende pagina.*	Ambtelijk

Onderwerp	Pagina ontwerp	Pagina definitief	Aanpassing	Reactie of ambtelijk
Vervolg projectenagenda en de financiële raming	7 en 89-94	7 en 89-92	*Vervolg van vorige pagina.* Het gaat om lange termijn ambities, waarvoor dekking in fases gevonden kan worden. Voor ruimtelijk beleid verloopt de toekenning van dit budget voor een belangrijk deel via de integrale afweging in het MPR, als onderlegger bij de Voorjaarsnota. Gezien de omvang van de opgave en de beperkte financiële ruimte zijn daarbij integrale afwegingen noodzakelijk. Voor een aantal maatregelen, waaronder nieuwe fietsverbindingen, is bovendien cofinanciering door andere overheden en partners essentieel. De gemeente gaat daarom actief inzetten op samenwerking, lobby en het aantrekken van externe middelen.	Ambtelijk
Bron van de afbeelding op pagina 12 is in conceptversie niet vermeld.	12	12	De bron is nu toegevoegd: (Bron: verdeling fiets-openbaar vervoer-motorvoertuigen uit de monitor mobiliteit; verdeling motorvoertuigen in auto-bestelbus-vrachtauto is een inschatting op basis van tellingen.)	Ambtelijk
‘Natuurlijk zal dit per deelgebied verschillen, rekening houdend met het profiel en het functioneren van de bedrijven. Met een netwerk van sociaal veilige voetgangers paden, een beperkt aantal publieksvoorzieningen (zoals horeca en sport) en een stelsel van verblijfsplekken op interessante locaties in de buitenruimte, ontstaat een werklandschap waar het werken wordt gecombineerd met ontspannen en bewegen.’	30	30	‘Natuurlijk zal dit per deelgebied verschillen, rekening houdend met het profiel en het functioneren van de bedrijven. Met een netwerk van sociaal veilige voetgangerspaden, een beperkt aantal publieksvoorzieningen, zoals sport en een kleine uitbreiding van horeca (de mogelijkheden staan beschreven in Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018), en een stelsel van verblijfsplekken op interessante locaties in de buitenruimte, ontstaat een werklandschap waar het werken wordt gecombineerd met ontspannen en bewegen.’	Reactie
Langs de Sophialaan moet een veilige fietsroute worden aangelegd die aansluit op de West Kanaaldijk. Misschien moet die deels in het talud van de spoordijk liggen. Aanleg van deze verbinding is minder urgent dan de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Rutherfordweg en Isotopenweg, maar we willen in ieder geval dat de ruimte voor een fietsroute langs de Sophialaan gereserveerd wordt, zodat aanleg hiervan in de toekomst mogelijk blijft.	32-33, 64-65	32-33, 64-65	Naar aanleiding van deze reactie hebben we de Sophialaan opgenomen in de kaarten als ‘toekomstige fiets- en wandelroute’. Prioriteit ligt echter bij de routes over de Atoomweg en over de Isotopenweg – Rutherfordweg.	Reactie

Onderwerp	Pagina ontwerp	Pagina definitief	Aanpassing	Reactie of ambtelijk
Hoe verhoudt deze visie zich tot de huidige marktwerking voor diverse activiteiten alsmede de eigendomsrechten van de percelen. Dit i.v.m. de genoemde schuifruimte in de omgevingsvisie.	34-35	34-35	We scherpen de visie hierop aan. Hierbij de aangepaste alinea: '**Schuifruimte** Door toekomstige ontwikkelingen elders in de stad mogelijk te kunnen maken, komt het soms voor dat daar gevestigde bedrijven verplaatst moeten worden. We verkennen of het mogelijk is om op Lage Weide schuifruimte te creëren om bedrijven te huisvesten die op de huidige plek niet meer (gaan) passen. Daarbij realiseren we ons dat de schuifruimte zeer beperkt zal zijn omdat alle kavels zijn uitgegeven en de marktontwikkelingen hierin leidend zijn. Wenselijk is wel dat het verplaatsen van bedrijven van elders in de stad naar Lage Weide alleen mogelijk is als het een waardevolle toevoeging is voor Lage Weide. Het verplaatsen levert dan een win-win situatie op voor de stad.'	Reactie
'De centrale maakt gebruik van water voor warmtelozing *op het Uraniumkanaal.*'	44	44	'De centrale maakt gebruik van water voor warmtelozing in de Energiehaven.'	Reactie
In de ontwerp omgevingsvisie wordt voor de terreinen rondom Uraniumkanaal, Meson-, Proton- en Kernhaven) de focus gelegd op grootschalige watergebonden bedrijvigheid. Dit is in lijn met de Europese TEN-T verordening en het zijn van een kernhaven vanuit Europese optiek en de genoemde verordening.	49	49	De Europese TEN-T verordening en dat Lage Weide een kernhaven is vanuit Europees optiek en de genoemde verordening is bij ons bekend. Goed om dit ook expliciet te noemen in de visie. Dit voegen wij toe: 'Lage Weide is door de Europese Unie erkent in de TEN-T verordening (Trans-Europees Transportnetwerk) als een Kern Binnenhaven. Dit houdt in dat de haven van Lage Weide van het allerhoogste strategische en economische belang voor de Europese Unie is. Lage Weide ligt aan de Rhine-Alpine Corridor, die de havens van Rotterdam en Amsterdam via de Rijn verbindt met Duitsland (Duisburg) en Zwitserland (Basel).'	Reactie
Aanpassen introductie deelgebied Logistieke zone naar aanleiding van reactie van ILW over logistiek	52	52	Aangepaste alinea: 'Elke dag gaat er een grote stroom goederen naar Utrecht. En ook weer terug. Dat zijn ontelbare vrachtwagens, bestelwagens en laadauto's die de stad en regio bevoorraden en laten functioneren. Het deelgebied huisvest sinds de jaren '60…'	Reactie

Onderwerp	Pagina ontwerp	Pagina definitief	Aanpassing	Reactie of ambtelijk
Er is de vraag naar een meer concrete omschrijving hoe om te gaan met lokale en regionale distributie en met (inter-) nationale distributiebedrijven.	Meerdere pagina's, o.a. 53	Meerdere pagina's, o.a. 53	We omschrijven in de Omgevingsvisie de functie van logistiek preciezer. Dat doen we op meerdere pagina's. Specifiek op pagina 53: **'Toekomstige situatie** …..om de grootschalige logistiek te huisvesten. Op Lage Weide zetten we niet in op nieuwe (inter-)nationale distributiebedrijven. We zien dat Lage Weide zeer aantrekkelijk is voor deze sector. We constateren ook dat deze sector onvoldoende bijdraagt aan twee belangrijke doelen van de Omgevingsvisie, namelijk een goede bijdrage aan toekomstbestendige banen en een evenwichtige lokale arbeidsmarkt en ten tweede bijdragen aan de lokale en regionale economie. Nieuwe vestigingen in dit deelgebied richten zich op duurzame stadsdistributie en bedrijven in de hogere milieucategorieën. Het gaat bij het wensbeeld….'	Reactie
Met name vinden wij het belangrijk dat de huidige ontsluiting vanaf de Isotopenweg richting het hoofdwegennet behouden blijft, mede vanuit verkeersveiligheid en logistieke betrouwbaarheid.	64-65	64-65	De huidige ontsluiting van het gebied rond de Isotopenweg richting de A2 blijft in de visie behouden. Dit is inderdaad niet helemaal duidelijk in de mobiliteitskaart. We voegen een pijl richting Isotopenweg toe in de mobiliteitskaart.	Reactie
Op mobiliteitskaart missen we een aantal verbindingen. We zien dat er op die plekken al wél recreatieve wandelommetjes staan ingetekend, dus dat de verbindingen ontbreken ligt niet aan het detailniveau van de kaart; de verbindingen staan gewoon echt niet ingetekend.	64-65	64-65	Met de omgevingsvisie Lage Weide doen we uitspraken over de netwerken op Lage Weide en de verbindingen met de omgeving. Deze visie gaat echter niet over de netwerken in het omliggende gebied. Om hierin consequent te zijn hebben we in de omgevingsvisie ook de recreatieve wandelommetjes buiten Lage Weide uit de kaarten verwijderd.	Reactie
Busverbinding	64-65	64-65	Busverbindingen naar Maarssen ingetekend conform huidige routes via Ruimteweg en Floraweg.	Ambtelijk
Er wordt gesproken over het feit dat een IC status voor station Utrecht Leidsche Rijn randvoorwaardelijk is voor de gebiedsontwikkeling.	69	69	Onder de kop '**Met het OV naar Lage Weide**' wijzigen we in de tekst van de omgevingsvisie het woord 'randvoorwaardelijk' door 'een gemeentelijke ambitie'.	Reactie

Onderwerp	Pagina ontwerp	Pagina definitief	Aanpassing	Reactie of ambtelijk
Toevoeging	74	74	Deze kaart bevat ambities. Concrete initiatieven worden getoetst aan de geldende juridische kaders.	Ambtelijk
Op pagina 76 opgenomen ambitie voor een verbinding tussen Atoomweg en Maarssenbroeksedijk.	76	76	Hoewel het een interessante fietsroute is, hebben we er toch voor gekozen om deze route niet in de visie op te nemen. Dat deden we in de kaart. We hebben in de definitieve omgevingsvisie de verwijzing in de tekst naar deze route ook weggehaald (‘Onze ambitie is om voor fietsers vanaf de Atoomweg een directe verbinding te maken met de Maarssenbroeksedijk door het noordelijke deel van de Logistieke Zone.’).	Reactie
Voor de biodiversiteit benoemen wij tenslotte nog twee bijzondere plekken op Lage Weide: ’Op de plot van Theo Pouw Groep vormen de grote zandbulten interessante plekken voor die-ren als oeverzwaluwen en grondnestelende bij-ensoorten. De oeverzwaluw broedt in kolonies in zelfgemaakte gangen in zandoevers en zandho-pen. Buiten het broedseizoen (april – augustus) kan de zandhoop weer schuin worden afgewerkt of afgedekt met folie om een nieuwe broedplaats te voorkomen en de zand bult weer te kunnen gebruiken.”	83	83	We wijzigen deze alinea. ‘Als voorbeelden van de biodiversiteit op Lage Weide noemen wij tenslotte nog twee bijzondere plekken: • Op de plot van Theo Pouw Groep vormen de grote zandbulten interessante plekken voor dieren als oeverzwaluwen en grondnestelende bijensoorten. De oeverzwaluw broedt in kolonies in zelfgemaakte gangen in zandoevers en zandhopen. Om te zorgen voor continuïteit van werkzaamheden en tevens natuurinclusief te werken en schade aan nesten te voorkomen, kan men zorgen dat op ongebruikte stukken en randen van de kavels kansen voor oeverzwaluwnesten worden gecreëerd. Dit kan bijvoorbeeld door één zandhoop steil te houden of door een verplaatsbare oeverwand. Door alternatieven aan de randen te maken wordt er tegemoet gekomen aan de behoefte van oeverzwaluwen om te nestelen in de buurt van voormalige nestplekken. Daarnaast kan men in de zandhopen die voor de bedrijfsvoering nodig zijn nesten voorkomen door jaarrond te werken met flauwe wanden (minder dan 45 graden) of het zand af te dekken.’	Reactie

Onderwerp	Pagina ontwerp	Pagina definitief	Aanpassing	Reactie of ambtelijk
In de risico tabel bij C3 voegen we een risico toe over intensief vergroenen op Lage Weide.	95	93	Intensief en drastisch vergroenen op Lage Weide is een ambitie die niet altijd goed te combineren is met andere ambities. Dat geldt met name voor het vergroten van grote aaneengesloten groenstructuren. Er zijn juist wel veel kansen voor vergroenen bij bijvoorbeeld het opnieuw inrichten van de infrastructuur en het vergroenen op kavels. Per initiatief wordt een afweging gemaakt en onderbouwd.	Ambtelijk
Uitvoeringsprogramma, ontwikkelstrategie	meerdere pagina's	meerdere pagina's	Deze term vervangen we door 'Gebiedsprogammering', om mogelijke verwarring in terminologie te voorkomen.	Ambtelijk
Toevoeging colofon	116	116	En met inzet van veel andere collega's.	Ambtelijk

Bijlage 1: Reacties en beantwoording

De reacties zijn per indiener gegroepeerd, reactie A1 is het eerste punt van persoon of organisatie A.

Nr	Reactie	Antwoord
A1	We zijn blij dat in de visie de verschillende delen van Lage Weide een verschillende functie krijgen. En dat daarbij goed wordt gekeken naar de mogelijkheden en kansen op het gebied van bereikbaarheid. De omgeving van het station krijgt het karakter van kantorenwijk, met meer werknemers per vierkante meter dan de logistieke sector aan de noordkant. Dat biedt kansen voor het stimuleren van actieve modaliteiten zoals te voet en op de fiets. De bereikbaarheid van Lage Weide vanaf het station moet sterk verbeterd worden, om de genoemde kansen daadwerkelijk te kunnen benutten. Nu is de verbinding tussen het station en het bedrijventerrein nogal hopeloos. Je kunt te voet vanaf het station op Lage Weide komen, maar daar is ook alles wel mee gezegd. We willen dat het station ook op de fiets uitstekend bereikbaar wordt. Aan de kant van Lage Weide moet een uitstekende, inpandige, verlichte en bewaakte fietsenstalling komen met voldoende stallingsruimte, ook voor fietsen met kratjes, zitjes en zgn. hulpfietsen. Hier ligt een grote opgave. Dit is niet alleen erg belangrijk, maar ook urgent, zodat nieuw in te richten werklocaties op Lage Weide direct uitstekend bereikbaar zijn op de fiets.	Fijn dat u het eens bent met de aanscherping van de profielen van de deelgebieden. Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant zien wij als zeer belangrijk entreegebied voor langzaam verkeer, in combinatie met trein en bus. Ook het programma zal veranderen. Dat vergt een grootschalige transformatie. Hiervoor wordt momenteel (2026) een Nota van Uitgangspunten voor dit gebied gemaakt, als eerste stap. We onderschrijven de opmerking van de Fietsersbond dat dit een belangrijke en urgente ontwikkeling is en de kansen die dit gebied heeft voor actieve modaliteiten.
A2	**Algemeen** De meeste fietspaden op Lage Weide zijn niet breed (voldoen ook niet aan de geldende richtlijnen) en de staat van onderhoud is niet best. Het gebied wordt buiten kantooruren als sociaal onveilig ervaren, mede door de slechte staat van onderhoud, de niet al te fraaie omgeving en de stankoverlast. Buiten kantooruren wordt er nogal eens geracet op sommige wegen. Dit geeft een heel onveilig gevoel.	**Algemeen** Plezierige routes gecombineerd met veiligheid voor fietsers en voetgangers is een belangrijk thema in de Omgevingsvisie. De ambitie is een inrichtingsplan voor het ruimtelijk raamwerk op te stellen, waarin dit voor de hoofdinfrastructuur wordt aangepakt. Op kleinere schaal werken we aan wandelommetjes.

Nr	Reactie	Antwoord
vervolg A2	**Van 50 naar 30 km/u** Veel wegen op Lage Weide hebben op dit moment een maximumsnelheid van 50 km/uur. Er rijdt veel vrachtverkeer. Als mensen hier fietsen zijn de verschillen in massa en snelheid enorm waardoor fietsen niet veilig is. In juli 2026 gaan gelukkig al veel wegen naar 30 km/uur, daar zijn we blij mee. Een aantal wegen met vrijliggende fietspaden blijft wel 50-km-wegen. Het oversteken van deze wegen, bijvoorbeeld omdat jouw werkplek bij een bedrijf aan de overzijde van de weg is, blijft erg gevaarlijk. Afslaand verkeer heeft een hoge snelheid, fietsers die parallel aan deze hoofdwegen fietsen kunnen door afslaand vrachtverkeer gemakkelijk over het hoofd worden gezien. Dat betreft de Atoomweg, het westelijke deel van de Niels Bohrweg, de Maarssenbroeksedijk, de Isotopenweg, de Elektronweg en een stukje Thoriumweg. Volgens het Mobiliteitsplan moeten deze wegen ook naar 30 km. Wat ons betreft: hoe eerder hoe beter. Een maximum snelheid van 30 km/u vergroot de veiligheid voor fietsers bij het oversteken en bij afslaand verkeer. We onderschrijven de ambitie uit het Mobiliteitsplan en vragen de gemeente om hiervoor een project te starten.	**Van 50 naar 30 km/u** De omgevingsvisie geeft, in lijn met het mobiliteitsplan, aan waar we naar 30 km/uur willen. De invoer van 30 km/uur op meer wegen na de wijzigingen in juli 2026 zijn afhankelijk van gemeente brede afspraken in het kader van versneld invoeren van 30 km/uur en bijvoorbeeld de onderhouds-/ vervangingsplanning van wegen. Een planning is nu nog niet te geven.
vervolg A2	**Niels Bohrweg** Er lopen twee doorfietsroutes over Lage Weide: de doorfietsroute van Dom tot Dam en de doorfietsroute Houten – Lage Weide. De doorfietsroutes zijn onderling verbonden door de Niels Bohrweg. De Niels Bohrweg ligt in de Logistieke zone, wat zorgt voor spanning tussen vrachtwagenbewegingen en kwetsbare fietsers. Gezien de verwachte ontwikkelingen van de logistieke bedrijvigheid in dit gebied en de ambitie op het gebied van doorfietsroutes op Lage Weide is sprake van een toenemende spanning. De Niels Bohrweg krijgt binnenkort een vrijwillig fietspad en deze weg wordt bij de herinrichting ook naar 30 km/uur gebracht, daar zijn we blij mee. Maar het nog aan te leggen fietspad langs de Niels Bohrweg heeft geen “doorfietskwaliteit”. Op het oostelijk deel van de Niels Bohrweg kan die kwaliteit binnen de bestaande ruimte voor infrastructuur worden gerealiseerd door de Kantonnaleweg in te richten als doorfietsroute, in elk geval in de richting van de Maarssenbroeksedijk. Daarom vragen we de gemeente om deze mogelijkheid te onderzoeken.	**Niels Bohrweg** Het inzetten van de Kantonnaleweg als doorfietsroute en het verbeteren van de kruispunten is onderzocht in het project Niels Bohrweg verkeersveiliger maken. Er is in dat project een afweging gemaakt en er is gekozen voor het realiseren van een 2-richtingsfietspad langs de Niels Bohrweg. Naar verwachting starten de werkzaamheden in 2026. Bij het opstellen van de Omgevingsvisie hebben we ook een directe fietsverbinding vanaf de Atoomweg (via de Fermiweg) naar de Maarssenbroeksedijk verkend. Hoewel aantrekkelijk als directe route in het fietsnetwerk, hebben we grote twijfels of deze route haalbaar is (deel tussen Fermiweg en Maarssenbroeksedijk ontbreekt) en echt aantrekkelijk kan worden. Daarom hebben we in de Omgevingsvisie de keuze gemaakt om in te zetten op de parallelle routes via de Rutherfordweg en via de Atoomweg. In de ontwerp Omgevingsvisie is de verbinding via Fermiweg niet in de kaarten opgenomen, helaas is er wel een zin in de tekst op pagina 76 blijven staan. In de definitieve omgevingsvisie is deze zin verwijderd (‘Onze ambitie is om voor fietsers vanaf de Atoomweg een directe verbinding te maken met de Maarssenbroeksedijk door het noordelijke deel van de Logistieke Zone.’).

Nr	Reactie	Antwoord
vervolg A2	Verder blijft het oversteken van de (steeds drukker wordende) Niels Bohrweg een gevaarlijke onderneming. We herhalen hier ons pleidooi voor de aanleg van middeneilanden in de Niels Bohrweg bij de kruisingen met de Maarssenbroeksedijk en de Rutherfordweg, zodat fietsers in twee stappen kunnen oversteken. Mooi alternatief voor de Niels Bohrweg: in de groenparagraaf (geweldig!), op pagina 76, wordt aangegeven dat de gemeente de ambitie heeft om vanaf de Atoomweg een directe verbinding voor fietsers te maken met de Maarssenbroeksedijk. Die ambitie delen we!	*Zie vorige pagina*
vervolg A2	**Rutherfordweg en Isotopenweg** De verbinding Maarssenbroeksedijk – Niels Bohrweg – Rutherfordweg – Isotopenweg wordt door veel scholieren uit Maarssen gebruikt om naar scholen in Utrecht te gaan. We willen dat de veel te smalle fietsstrookjes langs de Rutherfordweg en Isotopenweg worden vervangen door een vrijliggend fietspad. De saaie, lelijke en vaak stinkende (afvalverwerking) route langs de Isotopenweg moet veel beter. We zien mogelijkheden voor een fraaiere en ecologisch betere inrichting van de spoordijk. Zodat er nog eens een vogel zingt als je langsfietst.	**Rutherfordweg en Isotopenweg** Naast de plannen voor de aanpassingen aan de Niels Bohrweg onderzoeken we op dit moment de mogelijkheden om ook de Rutherfordweg-Isotopenweg te verbeteren.
vervolg A2	**Uraniumweg en Atoomweg** De Uraniumweg is onprettig om te fietsen, er is geen fietsstrook gemarkeerd en er zijn veel uitritten van de bedrijventerreinen, dat is onveilig voor de fietsers richting Maarssen. Fietsers vanaf de Elektronweg richting Maarssen kunnen ervoor kiezen: • Om via het fietspad aan de westkant van de Atoomweg te rijden. Om op de Niels Bohrweg uit te komen, moeten ze altijd ergens de Atoomweg oversteken. Dat kan bij de kruising met de Plutoniumweg, waar ze eerst de Plutoniumweg en daarna de Atoomweg moeten oversteken, dus twee keer wachten voor de verkeerslichten. Na de Plutoniumweg richting Maarssen doorrijden aan de westkant van de Atoomweg kan ook, maar dan komen fietsers op de westelijke parallelweg uit. Dit is toegestaan, maar je fietst hier tegen de richting van het autoverkeer in en dat is onveilig.	**Uraniumweg en Atoomweg** Wij herkennen de genoemde problemen rond Uraniumweg en Atoomweg. Het fietspad is jaren geleden weggehaald (onder andere vanuit veiligheid) en kan in de huidige situatie niet eenvoudig worden teruggebracht. Wel werken we op dit moment aan maatregelen om de Atoomweg en Uraniumweg ook voor fietsers te verbeteren. Vanuit de doorfietsroute Houten-Lage Weide wordt nu, 2026, vooral gekeken naar het fietspad aan de westzijde. Op de Uraniumweg kijken we onder andere naar het vrachtwagenparkeren.

Nr	Reactie	Antwoord
vervolg A2	*Vervolg vorige pagina* • Vanaf de Elektronweg kunnen fietsers ook aan de oostkant van de Atoomweg fietsen, maar het fietspad loopt niet door, je moet vervolgens over de Uraniumweg fietsen. Dat is niet veilig, want er zijn aan de rechterkant veel uitritten van bedrijfsterreinen en er rijdt veel vrachtverkeer. Wat kan helpen is om langs de Atoomweg het oostelijke fietspad terug te brengen, dat daar parallel aan de Uraniumweg heeft gelegen. De plek waar het fietspad is opgebroken, is gemarkeerd met een hekje. Als het fietspad weer wordt teruggelegd kunnen fietsers richting Maarssen gewoon het hele stuk aan de oostkant van de Atoomweg blijven rijden. De benodigde ruimte kan worden vrijgemaakt door de Atoomweg als éénrichtingsweg in te richten, zie ook de volgende alinea.	*Vervolg vorige pagina* In de Omgevingsvisie hebben we opgenomen dat het zuidelijke deel van de Atoomweg meer kwalitatieve ruimte moet krijgen voor voetgangers, fietsers, bussen en bestemmingsverkeer. Daarvoor stellen we ook veranderingen in de autostructuur van dit gebied voor. Hoe dat er precies uit moet gaan zien werken we na vaststelling van de Omgevingsvisie uit in de Nota van Uitgangspunten stationsgebied Leidsche Rijn Centrum en in een inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Als we gaan ontwerpen, verkennen we deze suggestie van het oostelijke fietspad lang de Atoomweg .
vervolg A2	**Wolfgang Pauliweg en Reactorweg** We lezen dat de capaciteit voor het autoverkeer van de parallel liggende Wolfgang Pauliweg, Reactorweg en Atoomweg beter benut kan worden en de verblijfskwaliteit kan worden versterkt. We denken dat dit betekent dat deze wegen samen met minder rijstroken toekunnen. Wij doen vast een voorzet: de Reactorweg zou een eenrichtingsweg richting Maarssen kunnen worden. De Atoomweg zou op dit deel ook een eenrichtingsweg kunnen worden, richting Utrecht. Daarmee komt ruimte vrij langs de Atoomweg om de fietsroute aan de oostkant van de Atoomweg terug te brengen, zoals we hiervoor hebben bepleit. Als de Reactorweg drukker wordt, kan niet meer worden volstaan met fietsstroken. De Kernweg en Nucleonenweg vormen dwarsverbindingen tussen de Reactorweg en de Atoomweg. We stellen voor dat dit wegen ook worden ingericht als éénrichtingsweg. In welke richting dat het beste kan, dient nader te worden onderzocht. Het inrichten van een eenrichtingscircuit in dit deel van Lage Weide is een opgave op zichzelf. We worden graag bij het project betrokken.	**Wolfgang Pauliweg en Reactorweg** Dank voor de voorzet. Bij de verdere uitwerking van de openbare ruimte onderzoeken en ontwerpen we een verkeersstructuur die aansluit bij de koers in de Omgevingsvisie en een goed functionerend bedrijventerrein met ruimte voor goederenvervoer, autoverkeer en langzaamverkeer. Het is een complex onderwerp om zonder onderzoek uitspraken over te kunnen doen.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg A2	**Bariumweg, Savannahweg, Zonnebaan** De doorgaande fietsroutes Savannahweg en Zonnebaan hebben fietsstroken, veel vrachtverkeer en veel parkeerplaatsen langs de fietsstrook. Zelfs haaksparkeerplaatsen, terwijl die echt niet thuishoren langs fietsroutes. Kan hier ruimte worden gevonden voor een vrijliggend fietspad? De Bariumweg richting Atoomweg heeft aan beide kanten een ventweg. Fietsers lijken te mogen kiezen waar ze rijden. Op alle drie de rijbanen rijdt vrachtverkeer. Op de ventwegen heeft het (vracht)verkeer een herkomst of bestemming bij één van de bedrijven, wat zorgt voor onveiligheid bij de in- en uitritten van de bedrijfsterreinen. De ventwegen zijn door de klinkerverharding oncomfortabel voor fietsers. De Bariumweg zelf wordt overdag gebruikt als parkeerplaats voor opleggers, ook onveilig voor fietsers. Er zijn goede fietsroutes nodig over de Bariumweg.	**Bariumweg, Savannahweg, Zonnebaan** Het klopt dat straten als de Bariumweg, Savannahweg en Zonnebaan niet goed zijn ingericht voor fietsers. Zeker in relatie tot vrachtverkeer en geparkeerde (vracht)auto's. Verbeteren van deze routes vraagt om relatief grote aanpassingen. Dit werken we uit in een op te stellen inrichtingsplan. Dat maakt onderdeel uit van de Gebiedsprogrammering, het vervolg van de Omgevingsvisie.
vervolg A2	**Sophialaan: ruimtereservering** Langs de Sophialaan moet een veilige fietsroute worden aangelegd die aansluit op de West Kanaaldijk. Misschien moet die deels in het talud van de spoordijk liggen. Aanleg van deze verbinding is minder urgent dan de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Rutherfordweg en Isotopenweg, maar we willen in ieder geval dat de ruimte voor een fietsroute langs de Sophialaan gereserveerd wordt, zodat aanleg hiervan in de toekomst mogelijk blijft.	**Sophialaan: ruimtereservering** Een fietsroute langs de Sophialaan kan een goede verbinding zijn in het fietsnetwerk. Prioriteit ligt echter bij de route Isotopenweg – Rutherfordweg. Naar aanleiding van deze reactie hebben we de Sophialaan opgenomen in de kaarten als 'toekomstige fiets- en wandelroute'.
A3	Op pagina 64 van de visie is een de mobiliteitskaart afgedrukt. Op de kaart missen we een aantal verbindingen. We zien dat er op die plekken al wél recreatieve wandelommetjes staan ingetekend, dus dat de verbindingen ontbreken ligt niet aan het detailniveau van de kaart; de verbindingen staan gewoon echt niet ingetekend. We geven hieronder eerst een aantal constateringen over de aansluitingen van het fietsnetwerk in Lage Weide op de fietsnetwerken in Maarssen, Leidsche Rijn en Utrecht (stad). In het vervolg op deze opsomming beschrijven we onze wensen.	De Omgevingsvisie heeft ten aanzien van de fiets zeker een hoog ambitieniveau. Dit is nodig om de noodzakelijke mobiliteitstransitie te kunnen realiseren. In de omgevingsvisie Lage Weide zijn daarom veel ingrepen in het netwerk opgenomen en vooral ook veel verbindingen met de rest van de stad. We zijn het met eens dat de (nieuwe) fietsinfrastructuur op Lage Weide goed moet aansluiten op de huidige netwerken buiten Lage Weide. Ook zal op een aantal plaatsen buiten Lage Weide nodig zijn nieuwe fietsverbindingen te maken om zo goed mogelijk aan te sluiten op de nieuwe verbindingen met Lage Weide. Deze visie gaat echter niet over de netwerken in het omliggende gebied. De suggestie die de fietsersbond in haar reactie doet voor verbindingen in de omgeving van Lage Weide kunnen we dan ook niet overnemen in deze visie. Om hierin consequent te zijn verwijderen we in de definitieve versie van de omgevingsvisie de recreatieve wandelommetjes buiten Lage Weide op de kaarten.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg A3	**Aansluitingen aan de noordkant van Lage Weide** Vanaf de Maarssenbroeksedijk richting Maarssen kun je rechtsaf langs de Zuilense Ring naar Maarssen en richting Maarsseveenseplas. Die verbinding moet ingetekend worden op de definitieve kaart. Vanuit Maarssenbroek is Lage Weide vlot (zij het niet altijd veilig) bereikbaar via de Zonnebaan en via de Maarssenbroeksedijk. Vanuit Breukelen is Lage Weide bereikbaar via de Westkanaaldijk. Vanaf Maarssen en Zuilense Vecht is Lage Weide bereikbaar via het fietspad langs de Zuilense Ring (Jan van Wijkpad) of via de Maarssensebrug en Maarssenbroeksedijk. Er is een trap met fietsgoot tussen dat pad en de Oostwaard. **Aansluitingen van en naar stad Utrecht en Leidsche Rijn** We vinden de bestaande routes van en naar Utrecht en Leidsche Rijn allemaal problematisch. Vanaf Lage Weide kun je via de Plutoniumweg richting Leidsche Rijn over het Lage Weide viaduct. Als je de A2 bent overgestoken, kun je met een vrij steile trap met fietsgoot naar de Proostwetering. We zijn blij met de trap met fietsgoot, die afgelopen jaar is gerealiseerd en waarvoor we langdurig hebben gelobbyd. Om vanaf het Lage Weide viaduct diverse bestemmingen in Leidsche Rijn te bereiken, moet je flink omfietsen, omdat er maar weinig mogelijkheden zijn om de Liesveldsewetering te kruisen. Dat kan alleen bij de Burt Bacharachstraat, de Musicalkade en de Walter Kollolaan. De volgende mogelijkheid is voor fietsers pas bij de Ien Daleshaghe, 1,3 km verder. Daardoor moeten mensen uit bijvoorbeeld Vleuterweide flink omfietsen om naar Lage Weide te gaan. De Gele brug zit aan het maximale aantal fietsers dat veilig van deze verbinding gebruik kan maken. Er rijden nu zo'n 8.000 fietsers per etmaal. Met name op de brug zelf is het bruikbare deel van het fietspad maar 3,5 m breed. Het is de verwachting dat de drukte nog zal toenemen. Lage Weide wordt in de omgevingsvisie genoemd als toplocatie voor last mile stadslogistiek. Indien er bak- en vrachtfietsen van Lage Weide naar Utrecht gaan, zullen ze ook van deze drukke verbinding gebruik moeten maken. Daarnaast moet er behoorlijk worden omgefietst om de Gele brug vanuit Lage Weide te bereiken.	*Zie pagina 19*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg A3	De Demkabrug heeft een smalle en sociaal onveilige oprit. De haarspeldbocht is voor veel mensen niet te fietsen. De brug zelf is erg smal. Je kunt door het hek heen het water in kijken, wat veel mensen hoogtevrees geeft. Het hek is lager dan de huidige normen voor fietsroutes op bruggen. Grote mensen op hoge fietsen hebben het gevoel dat ze over de reling heen kunnen vallen. De afrit aan de kant van Lage Weide is wat breder en wat beter. Maar onderaan de helling moeten mensen onder een viaduct door met onoverzichtelijke kruisingen en een toenemende hoeveelheid vrachtverkeer. Ook ligt hier vaak zwerfvuil en is de tunnel beklad met graffiti. Dat mensen nu weinig van de fiets gebruik maken om op Lage Weide te gaan werken, is niet verbazingwekkend. De omgevingsvisie noemt een groot aantal nieuwe bruggen en tunnels naar Lage Weide. We zijn blij met het hoge ambitieniveau. De nieuwe fietsverbindingen moeten goed op het bestaande fietsnetwerk worden aangesloten, zodat er niet ver hoeft te worden omgereden om van zo'n brug of tunnel gebruik te kunnen maken. Net zoals er nu een mogelijkheid is om vanaf de Maarsserbrug (Burgemeester Waverijnweg in Maarssen) naar de Westkanaaldijk te komen, al is die route wel erg steil. Concreet willen we: • De verbinding Kantonnaleweg – Zonnebaan – A2 – De Wetering moet doorgetrokken worden tot aan het Lint. Daarvoor is een brug over de Liesveldsewetering nodig. In de tekst staat het wel genoemd, maar op de afbeelding staat het stuk Lint – de Wetering alleen als wandelverbinding ingetekend. Het Lint is vanuit veel wijken bereikbaar. De geel gemarkeerde routes op deze kaart hiernaast worden dan mogelijk, in plaats van de paars gemarkeerde route. Tevens moet deze fietsbrug goed bereikbaar zijn vanaf de Proostwetering. Op Lage Weide zijn aansluitingen nodig naar de Kantonnaleweg en de Zonnebaan en Savannahweg. • Zoals hiervoor al genoemd, er ligt nu een goed gebruikte trap met fietsgoot bij het Lage Weide viaduct, waar we flink voor gelobbyd hebben. Maar als het fietsgebruik uit Leidsche Rijn flink omhoog moet, dan is een fietsgoot niet aantrekkelijk genoeg, dan is het noodzakelijk om daar een fietsbare helling te maken. Daar profiteren gebruikers van de rood- en geel gemarkeerde routes in bovenstaande afbeelding van.	*Zie pagina 19*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg A3	• De fietsbrug naar het Werkspoorkwartier moet zowel aansluiting geven op de Cartesiusweg als op de Keulse kade. Er is zowel een aansluiting nodig op de Atoomweg als op de route naar de nieuwe fietsbrug naar Leidsche Rijn/Terwijdesingel. • De fietsbrug over de A2 bij Leidsche Rijn centrum, moet aansluiting geven op de Jazzsingel, de Terwijdesingel, de Soestwetering en de Reykjavikstraat. Op Lage Weide moet hij aansluiten op de Reactorweg en de Atoomweg. • De nieuwe fietsverbinding langs het spoor, naar de Isotopenweg, (“Nieuwe Demkabrug”) moet zowel aansluiten op een route naar station Zuilen als aansluiting geven op de Keulse Kade en de Muyskenweg. • Vanaf de Anton Geesinkbrug over het Amsterdam Rijnkanaal moet er een fietsverbinding zijn naar de Atoomweg, de Rutherfordweg en de Isotopenweg. In de schetsen die we tot nu toe hebben gezien zou deze brug aanlanden aan op de Plutoniumweg. Nu lijkt hij ingetekend bij de Otto Hahnweg. Tegelijk staat er een busroute ingetekend op de Otto Hahnweg. We willen dat deze brug via fietspaden bereikbaar is vanaf Lage Weide. Dat pleit voor een aanlanding op de Plutoniumweg. Aan de Zuilense kant is er een verbinding nodig naar de Amsterdamsestraatweg en naar het fietsnet in het sportpark. • Tenslotte zien we op de kaart een toekomstige verbinding staan voor fiets en voetganger onder het spoor door bij station Leidsche Rijn. Er is zelfs nog een tweede voetgangersverbinding ingetekend. Deze fietsverbinding is hard nodig, zodat mensen uit Leidsche Rijn (Parkwijk, Rijnvliet) via deze verbinding naar Lage Weide kunnen fietsen. In de tekst wordt er alleen gesproken over een fietsverbinding naar (tot) Station Leidsche Rijn. Ook in de financiële paragraaf op pagina 93 is slechts sprake van een voetgangers- en fietsverbinding “richting Leidsche Rijn centrum”. Deze verbinding moet (fietsbaar) doorgetrokken worden naar de andere kant van het spoor en daar goed worden aangesloten op het fietsnetwerk van Leidsche Rijn. Het is niet alleen een entree naar Lage Weide vanaf het station, het moet een belangrijke toegang worden naar Lage Weide voor de 100.000 inwoners van Leidsche Rijn en (via de Gele brug en Daphne Schipperbrug) inwoners van Utrecht.	*Zie pagina 19*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg A3	We hebben de benodigde aansluitingen in geel op de kaart toegevoegd. Omdat de bruggen en tunnels (soms flinke) hoogteverschillen overbruggen, is een aansluiting met kruisende routes niet altijd vanzelfsprekend. Maar ze zijn wel nodig om het maximale resultaat te behalen met de (dure) nieuwe verbinding. Pas als deze verbindingen goed aansluiten op de fietsnetten in de wijken om Lage Weide heen én in Lage Weide zelf, raakt Lage Weide voor de fiets goed verbonden.	*Zie pagina 19*
Vervolg A3	**Onze prioriteiten** De omgevingsvisie kent een hoge ambitie voor wat betreft aanleg van nieuwe fietsbruggen. Dat zal niet vanzelf gaan, vanwege de hoge kosten en krapte aan personeel bij de gemeente en in de markt. We willen als Fietsersbond altijd alles nu, maar we denken dat het belangrijk is om wel prioriteiten te stellen. Niet alles kan nu. De volgorde waarin investeringen in met name de fietsbruggen gedaan kunnen worden is belangrijk. We geven onze ideeën over de prioriteiten. We horen in de reactie van de gemeente graag in hoeverre zij denkt dat het nodig is om prioriteiten te stellen en hoe ze daarin de afweging gaat maken. Qua prioriteit vinden we dat een betere verbinding via de Demkabrug (Dom-Dam route) topprioriteit heeft. De verbinding tussen Lage Weide en Leidsche Rijn bij station Leidsche Rijn staat op nummer twee. Die biedt een verbinding vanuit grote delen van Leidsche Rijn naar Lage Weide én hij maakt de verbinding vanuit Utrecht (via de Gele brug) veel korter. Op nummer drie staat de verbinding vanuit het Werkspoorkwartier naar de Atoomweg en verder naar Leidsche Rijn noord. Omdat de Gele brug te druk wordt.	Voor de verdere ontwikkeling van Lage Weide zijn veel maatregelen benoemd. Die brengen hoge kosten met zich mee. En inderdaad, niet alles kan nú worden uitgevoerd. In de Omgevingsvisie hebben we daarom een aantal projecten als prioriteit benoemd. Aangezien het terugdringen van automobiliteit randvoorwaardelijk is voor de verdere kavelontwikkeling, ligt de nadruk op projecten die het gebruik van de fiets, OV, goederenvervoer over water en spoor stimuleren. Vanuit het thema ‘Scherper economisch profiel’ is het belangrijk om te starten met de eerste maatregelen. We blijven hierbij de prioritering hanteren uit de ontwerp Omgevingsvisie: Een belangrijk prioritair project is het verbinden van Lage Weide met de stad door langzaam verkeerbruggen over het Amsterdam Rijnkanaal en de A2. U scherpt dit aan met een prioritering van de bruggen. In 2026 onderzoeken we de prioritering van de bruggen, als onderdeel van de op te stellen gebiedsprogrammering. Een brug tussen het Lint en De Wetering is een belangrijke schakel in het fietsnetwerk zoals dat ook in het Mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht is opgenomen. Er is echter nog geen financiering voor de aanleg van deze brug. Deze schakel ligt buiten het gebied Lage Weide, daarom is deze schakel niet opgenomen in deze Omgevingsvisie

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg A3	De Anton Geesinkbrug en de brug over de A2 naar De Wetering staan op 4 en 5. Ze vervullen beide ook een functie in de verbinding Overvecht – Leidsche Rijn (inclusief Vleuten en Vleuterweide). Een brug tussen het Lint en De Wetering maakt Lage Weide nu al veel beter bereikbaar vanuit grote delen van Leidsche Rijn. Gezien de betrekkelijk lage kosten voor zo'n brug, zien we dat als Quick win. Er is in de omgevingsvisie (pag. 93) sprake van een tijdelijke veerverbinding, die tot de Anton Geesinkbrug wordt aangelegd. Zo'n verbinding heeft alleen zin als ook het spoor kan worden gekruist. Gezien de kosten van zo'n verbinding en de urgentie van de andere fietsverbindingen, vinden we dat zo'n veerverbinding alleen moet worden gemaakt als de financiering is geregeld van de bruggen met hogere urgentie dan de Anton Geesinkbrug.	*Vervolg vorige pagina* De tijdelijke veerverbinding is niet bedoeld op de plek van de Anton Geesinkbrug maar op de plek van de Energiebrug. Daarmee kan deze verbinding mogelijk al op korte(-re) termijn worden gemaakt. De veerverbinding is ook nadrukkelijk bedoeld als tijdelijke maatregel omdat de realisatie van één of meer bruggen nog vele jaren zal gaan duren.
A4	Bedrijven dienen te zorgen voor veilig bereikbare goede stallingen voor werknemers en bezoekers. Dat wil zeggen: overdekt, afgesloten, met oplaadmogelijkheden, lockers, kleedruimte douche. Bedrijven moeten de maximale onbelaste financiële vergoeding voor fietskilometers aan hun werknemers verstrekken. Samen met https://goedopweg.nl/nl-nl moeten ze het fietsgebruik door werknemers en bezoekers stimuleren, bijvoorbeeld door e-bikes voor een aantal weken uit te lenen aan werknemers. Zodat mensen kunnen proberen of dat iets voor hen is.	We zien een scala aan mogelijkheden voor het stimuleren van het gebruik van de fiets voor woonwerk verkeer. Als gemeente ligt het primaat bij goede verbindingen met de stad en een aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk op Lage Weide. Daarnaast hebben ook bedrijven op Lage Weide een belangrijke rol in het stimuleren van de fiets. Zowel aan de HR kant (fietsvergoeding bijvoorbeeld) als het faciliteren van voorzieningen zoals stallingen, deelmobiliteit, etc. in diverse samenwerkingen, zoals Goed op Weg, blijven we hierop inzetten.

Nr	Reactie	Antwoord
B1	Goodman is sinds augustus 2023 eigenaar van de gronden aan de Protonweg 8 — 15 te Utrecht gelegen op het bedrijventerrein Lage Weide (“Locatie”). Goodman heeft deze locatie gekocht van Agrifirm. Zij gebruikten de Locatie voornamelijk voor opslag, distributie en logistieke activiteiten met betrekking tot mengvoer voor vee en kunstmest. Goodman is van plan — indachtig de wens van de gemeente Utrecht om het bedrijventerrein Lage Weide te intensiveren — om op de Locatie een duurzame meerlaagse stadshub te realiseren die ruimte biedt voor onder andere (last mile) stadsdistributie, maakindustrie, MKB en op- en overslag van goederen (“Harbour Hub). Hierover worden al meer dan 2 jaar uitgebreide en intensieve gesprekken gevoerd met de gemeente, waarbij het laatste gesprek heeft plaatsgevonden op 8 december 2025, 3 dagen voor de bekendmaking van het ontwerp. Het ontwerp kwam als een verrassing, zeker aangezien de opdrachtgevers van het ontwerp ook de contactpersonen van Goodman zijn en Goodman op geen enkele wijze (actief) bij het ontwerp is betrokken. Goodman maakt zich zorgen over de inhoud van het ontwerp en ziet gelet op de inhoud als ook de totstandkoming van het ontwerp aanleiding om te reageren door middel van deze zienswijze.	Dat de ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide voor u als een verrassing komt, verbaast ons. In de gesprekken die de gemeente met medewerkers van Goodman heeft gehad, is verteld dat er gewerkt werd aan een omgevingsvisie voor Lage Weide. We hebben destijds de Uitgangspuntennotitie met u gedeeld en in voorbereiding op en tijdens het werken aan de omgevingsvisie hebben verschillende gesprekken plaatsgevonden met belanghebbenden, waaronder uw organisatie. Bovendien zijn ook medewerkers van Goodman aanwezig geweest tijdens de bekendmaking van de start van de uitwerking van de Omgevingsvisie op een ALV van het ILW. En is Goodman via een wijkbericht uitgenodigd voor een participatiebijeenkomst. Voorts wordt er op gewezen dat de terinzagelegging ontwerp omgevingsvisie in lijn met artikel 10.7a van de Omgevingsregeling op 11 december 2025 in het Gemeenteblad bekend is gemaakt. U geeft terecht aan dat de gemeente wil gaan sturen op de vestiging van bedrijven die bijdragen aan de circulaire economie en energietransitie en bedrijven die een positieve bijdrage leveren aan de werkgelegenheid in de stad en de regio. En dat het ontwerp inzet op intensiveren en optimaliseren van het ruimtegebruik op Lage Weide. Deze onderwerpen zijn niet nieuw, maar een bekrachtiging van beleid dat al door de Raad is vastgesteld. In onder andere de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en de Beleidsnota Werklocaties 2035.

Nr	Reactie	Antwoord
B2	Het ontwerp onderscheidt zes deelgebieden binnen Lage Weide die elk een eigen profiel en eigen karakteristieken hebben. Eén van deze zes deelgebieden is het Havengebied. De locatie is gelegen binnen dit Havengebied. In het ontwerp wordt aangegeven dat de gemeente Utrecht actief wil gaan sturen op de vestiging van bedrijven die bijdragen aan de circulaire en energietransitie, zoals duurzame last mile stadslogistiek en een positieve bijdrage leveren aan de werkgelegenheid in de stad en de regio.4 Bovendien zet het ontwerp in op intensivering en optimalisatie van ruimtegebruik op de kavels binnen Lage Weide. Uit het ontwerp volgt verder dat de gemeente Utrecht specifiek het Havengebied nog exclusief wenst te gebruiken voor (de realisatie van) grondstofverwerkende recyclelaars en watergebonden activiteiten in de hogere milieucategorieën. Uw college geeft in het ontwerp daarom aan strenger te zullen zijn en meer strategische afwegingen te zullen maken bij de doorontwikkeling van Lage Weide.	Het maximaal aantal vervoersbewegingen in de spits op Lage Weide is bereikt waardoor intensiveren van bedrijfsvastgoed helaas zeer beperkt mogelijk is. Dit is een van de grootste uitdaging op Lage Weide en wordt daarom als prioritair project opgepakt bij de doorvertaling van de visie in uitvoering. Daarnaast is de keuze in het Havengebied voor grondstofverwerkende recyclaars en watergebonden activiteiten in de hogere milieucategorieën een bekrachtiging van reeds bestaand beleid. Bijvoorbeeld in de RSU, de Beleidsnota Werklocaties 2035 en de Beleidsnota Circulair 2030. Ook in het vigerende bestemmingsplan staat dat op deze kavel een minimale milieucategorie van 3.2 geldt. Deze keuzes heeft de gemeente gemaakt omdat bedrijfskavels, van een groot formaat, met een hoge milieucategorie en gelegen aan het water uniek zijn in de provincie. Bedrijvigheid in de milieucategorie 3.1 kan op vele andere plekken in de gemeente gevestigd worden.
B3	Ten eerste: Ontwerp schetst vertekend beeld en wijst ten onrechte (enkel) naar logistiek als veroorzaker van problemen in functioneren Lage Weide Het ontwerp bevat diverse aannames, oorzaken en stellingen over het (huidige) functioneren van Lage Weide, het gewenste toekomstbeeld als ook kansen voor de toekomst, die wat Goodman betreft niet aansluiten bij de stand van zaken van de markt en een gedegen onderbouwing missen. Het zorgvuldigheidsvereiste verlangt dat de gemeente haar omgevingsvisie baseert op een gedegen (economische) onderbouwing en daarbij alle omstandigheden betrekt die leiden tot de in de omgevingsvisie te maken (beleids)keuzes. Goodman vraagt hiervoor, zoals hierna nader wordt toegelicht, uw uitdrukkelijke aandacht. In het ontwerp wordt — kort samengevat — beschreven dat de hoeveelheid logistieke bedrijvigheid en distributiecentra op de Lage Weide (in handen van beleggers) tot een prijsopdrijvend effect van de bedrijfskavels leidt en heeft geleid. Ook wordt gesteld dat maakbedrijven worden verdreven uit de stad en dit te wijten is aan de logistieke sector. Hiermee wordt wat Goodman betreft een vertekend en negatief beeld geschetst van de logistieke sector. Goodman wijst erop dat stijging van prijzen een gevolg is van marktwerking.	Wij herkennen het geschetste beeld niet dat de gemeente de visie heeft opgesteld zonder gedegen (economische) onderbouwing. In het Samen Stad Maken traject is met meerdere ondernemers gesproken, en tevens met economische en logistieke experts zoals Cees-Jan Pen en Merten Nefs . Daarnaast zijn gemeentelijke experts economie en goederenvervoer betrokken geweest bij de uitwerking van de Visie Lage Weide. Ook is de Omgevingsvisie opgesteld in lijn met de Provinciale Omgevingsvisie waar sterk ingezet wordt op ruimte voor de circulaire transitie en het optimaal gebruik van de milieuruimte op bedrijfskavels. En in juni 2025 stuurde de EZ-minister het rapport over de Ruimtelijke Economische Visie aan de Tweede Kamer waarin het belang van het zorgdragen voor voldoende ruimte voor de juiste bedrijvigheid op de juiste plek eveneens wordt onderstreept. Voor de reactie over de onderbouwing verwijzen we naar de reactie hierboven. Tenslotte staat in de Visie ook dat schaarste aan bedrijfskavels een oorzaak is van de stijgende prijzen: ‘De schaarste aan bedrijfskavels is een groot risico voor een toekomstbestendige groei van Lage Weide. Het zorgt voor ruimtetekort bij bestaande bedrijven en zeer hoge prijzen voor bedrijfskavels.’

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg B3	*Vervolg vorige pagina* Het enkel aanmerken van logistiek en distributiecentra als de (enige) veroorzaker daarvan is dan ook niet juist. Bovendien mist daarvoor een gedegen onderbouwing. Dat dit zou komen omdat deze kavels in handen zijn van “beleggers”, mist wat Goodman betreft ook feitelijke grondslag, nu ook voor (veel) van de overige kavels die niet voor logistieke doeleinden worden gebruikt geldt dat deze in handen zijn van beleggers. Dat kavels (steeds) duurder worden past in algemene zin bij de ontwikkelingen in de (bedrijfs) vastgoedmarkt. Daarnaast wijst Goodman erop dat in het kader van prijsopdrijvende effecten ten onrechte niet is betrokken dat het feit dat de ruimte die binnen de gemeente Utrecht over is gebleven voor bedrijven(terreinen) schaars is, juist doordat door de gemeente (gedeeltelijk) bedrijventerreinen zijn opgeofferd voor woning(bouw)ontwikkeling, zonder (opnieuw) ruimte voor bedrijvigheid te creëren. Het is van belang voor een gedegen omgevingsvisie om alle relevante omstandigheden en oorzaken in beeld te hebben, voordat beleid en keuzes worden gemaakt. In de optiek van Goodman ontbreekt een gedegen beoordeling.	*Zie vorige pagina*
Vervolg B3	Het ontwerp stelt verder dat ingezet dient te worden op maak- en verwerkingsindustrie, omdat daarmee mee werkgelegenheid wordt gecreëerd. Dit in tegenstelling tot logistiek, waar voornamelijk robotisering en automatisering zou plaatsvinden en zodoende minder werkgelegenheid door zou ontstaan. Goodman meent dat ook deze stelling onderbouwing mist, nu juist (ook) in de maak- en verwerkingsindustrie robotisering en automatisering plaatsvinden.	In de visie zetten we met het onderscheid in deelgebieden in op het bieden van ruimte aan verschillende bedrijfssectoren, met hun specifieke wensen en karakter. Dit doen we om een scherpere identiteit per deelgebied te ontwikkelen en Lage Weide overzichtelijker te maken. En zo per deelgebied de specifieke kansen te benutten en een brede economische structuur voor de stad te behouden. Werkgelegenheidstrends houden we constant in de gaten, waar nodig sturen we bij. Voor de onderbouwing verwijzen we naar eerder gegeven antwoorden.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg B3	*Vervolg vorige pagina* Daarnaast wordt in het ontwerp aangegeven dat wordt ingezet op bedrijven uit een hogere milieucategorie (4.1 en hoger) en watergebonden activiteiten. Goodman wijst erop dat het grootste gedeelte van het Havengebied nu echter niet voor zulke bedrijven of activiteiten wordt gebruikt. Om het in het ontwerp geschetste toekomstbeeld voor het Havengebied te kunnen realiseren, zouden daarom ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn, wat niet duidelijk volgt uit het ontwerp. Daarnaast wordt in het ontwerp niet duidelijk gemaakt van welke bedrijven met een hogere milieucategorie dan 4.1 — bedrijven tot en met milieucategorie 4.1 zijn momenteel immers vrijwel overal in Lage Weide zijn toegestaan — de gemeente graag ziet dat zij zich binnen het Havengebied vestigen. De meeste bedrijven met milieucategorie 5 hebben immers geen stadsgerichte functie of een zodanige milieu impact dat vestiging ervan op Lage Weide onwenselijk is. Ook hier ontbreekt daarom een gedegen onderbouwing bij de in het ontwerp geformuleerde doelstelling. In het ontwerp wordt ook gesteld dat er veel kansen bestaan voor circulaire bedrijven en/of bedrijven die veel gebruik maken van vervoer over water en spoor. Goodman is — als internationale investeerder en ontwikkelaar van bedrijfsvastgoed — bij uitstek op de hoogte van de behoefte van de markt. Goodman wijst erop dat er geen / weinig vraag is naar water- en haven gebonden activiteiten als ook afwikkeling via spoor. Het ontwerp geeft ten onrechte geen blijk van een gedegen analyse naar behoefte in de markt en lijkt (uitsluitend) gebaseerd te zijn op wensdenken. Dit wreekt zich temeer nu partijen — zoals Goodman — niet actief betrokken zijn in de voorbereidingen van het ontwerp, zoals nader toegelicht in r.n. 1.17 - 1.18. Ook het aspect verkeersafwikkeling op Lage Weide blijft wat Goodman betreft onderbelicht in het ontwerp. Het minder goed functioneren van Lage Weide komt wat Goodman betreft doordat het gebied verkeerstechnisch op slot lijkt te zitten. Goodman mist aandacht voor de verkeersafwikkeling nu aandacht en ingrijpen op die verkeerssituatie in positieve zin zou bijdragen aan de (ontwikkel)mogelijkheden van Lage Weide.	*Vervolg vorige pagina* Enkele voorbeelden van rapporten die laten zien dat grote kavels, aan het water en met een hoge milieucontour in de toekomst nodig zijn voor de circulaire economie is het rapport van het PBL Ruimte voor de Circulaire Economie en de Ruimtelijke Economische Visie van het Ministerie van Economische Zaken. Omdat dit type kavels op Lage Weide uniek is in de provincie Utrecht, is ons wensbeeld dat deze kavels worden gebruikt door specifieke bedrijven die daar optimaal gebruik maken van de mogelijkheden. Dat zijn grondstofverwerkende recyclelaars en watergebonden bedrijfsactiviteiten in de hogere milieucategorieën, die essentieel zijn voor het functioneren van de stad. Tijdens de gesprekken die de gemeente met u heeft gevoerd over uw bedrijfskavels heeft de gemeente u in contact gebracht met circulaire bedrijven in de gewenste milieucategorie. Er is nu en in de toekomst veel vraag naar grote watergebonden bedrijfskavels met een hoge milieucategorie (3.2 en hoger). Als we nu de beperkt beschikbare deze unieke bedrijfskavels niet reserveren voor (circulaire) bedrijven in die hoge milieucategorie, kunnen deze bedrijven zich niet meer vestigen in stad /regio en draagt dat ook niet bij aan de circulaire ambities. We erkennen dat het gebruik van het spoor ambitieus is. Echter gezien de noodzaak voor een rigoureuze mobiliteitstransitie willen we de mogelijkheid naar de toekomst wel open laten. Er hebben zich ook een aantal partijen gemeld die interesse hadden, maar waarbij dit prijstechnisch nog niet is gelukt. In eerdere antwoorden is al beschreven wat de gemeente heeft gedaan aan Samen Stad Maken. In tekstdeel B1 is ook beschreven hoe u hierbij betrokken bent of had kunnen zijn geweest. Het gebied functioneert verkeerstechnisch wat betreft de hoeveelheid autoverkeer slecht. Groei van Lage Weide kan niet als dit ook betekent dat het autoverkeer gaat groeien. Daarom zetten we met de Omgevingsvisie in op een mobiliteitstransitie naar fietsen/openbaar vervoer voor personen en naar efficiënter vervoer van goederen en vervoer over water en spoor. We kiezen er, in lijn met het gemeentelijk mobiliteitsplan, nadrukkelijk niet voor meer ruimte te geven aan de verkeersafwikkeling van autoverkeer.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg B3	*Vervolg vorige pagina* Om ruimte te houden voor ondernemerschap-, ontwikkeling van de markt en maatwerk(projecten) die een bijdrage leveren aan de gemeente, meent Goodman dat juist meer flexibiliteit mogelijk zou moeten worden gemaakt. Door een dusdanige differentiatie en opsplitsing in functies toe te passen in mogelijkheden blijven positieve ontwikkelingen achter. Kortom: Goodman verzoekt om gedegen onderzoeken te verrichten naar functioneren, behoefte van de markt, analyse van toekomstmogelijkheden en bedreigingen en eerst daarna tot vaststelling van een omgevingsvisie te komen.	*Vervolg vorige pagina* Voor de onderbouwing verwijzen we u naar de eerdere reactie hierop. In de visie zetten we met het onderscheid in deelgebieden en ook onderscheid in profiel van de deelgebieden in op het bieden van ruimte aan verschillende bedrijfssectoren. Dit doen we ook om een monofunctioneel gebruik van Lage Weide tegen te gaan en een brede economische structuur voor de stad te behouden.
B4	**Ten tweede: onvoldoende rekenschap van de huidige situatie** Het ontwerp geeft aan dat in het Havengebied de zwaardere circulaire en grondstofverwerkende activiteiten geconcentreerd zijn. Alleen bepaalde delen van het gebied, waarbij specifiek de Uraniumweg wordt genoemd, zouden op dit moment worden benut door lichtere bedrijven die weinig binding hebben met water of de stad. De afbeelding van het Havengebied, die de huidige situatie van het gebied aan zou moeten geven, toont op de Locatie — een centrale kavel binnen het Havengebied — echter nog de (contouren van de) oude gebouwen van Agrifirm. Het ontwerp sluit dus niet aan bij de feitelijke en werkelijke situatie. Uw college lijkt bij het opstellen van het ontwerp daarom niet (volledig) uit te zijn gegaan van de actuele situatie in het Havengebied. De gebouwen van Agrifirm op de Locatie zijn namelijk reeds sinds oktober 2022 gesloopt en het gehele terrein is in augustus 2023 als een bouwterrein aan Goodman geleverd. De Locatie is momenteel dus bouwrijp. Uiteraard was dit ook al bekend bij uw gemeente gezien de vele gesprekken die Goodman de afgelopen jaren heeft gevoerd. In zoverre vinden op een centrale kavel binnen het Havengebied duidelijk geen zwaardere circulaire en grondstofverwerkende activiteiten plaats. Wij vragen daarom uw aandacht voor de huidige situatie waarin de Locatie verkeert bij de vaststelling van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040. De te betrachten zorgvuldigheid vereist dat de actuele situatie — en zeker als die al meerdere jaren is wat die per de dag van vandaag is — wordt betrokken bij de vaststelling van de Omgevingsvisie.	Goed dat u ons wijst op de omslagfoto. We voegen een nieuwe foto toe.

Nr	Reactie	Antwoord
B5	**Ten derde: Geen rekening gehouden met inpasbaarheid lopend project** Zoals reeds genoemd is het (vooralsnog) de intentie van Goodman om een (eventueel meerlaags) bedrijfsgebouw te realiseren dat ruimte kan bieden voor (last mile) stadsdistributie, maakindustrie, MKB en op- en overslag van goederen Goodman verzoekt om in de omgevingsvisie aandacht te besteden aan functiemenging en mogelijkheden bedrijfskavels meerlaags in te kunnen zetten. Al lange tijd lopen er gesprekken tussen de gemeente Utrecht en Goodman over de beoogde ontwikkeling en de Omgevingsvisie lijkt onvoldoende blijk te geven van deze gesprekken en ontwikkeling. Reeds op 7 juni 2022 heeft een eerste kennismakingsgesprek plaatsgevonden tussen een projectteam van Goodman en de medewerkers van de gemeente Utrecht over de mogelijke ontwikkeling van de Harbour Hub. Het plan voor de Harbour Hub is vervolgens op 16 december 2022 gepresenteerd aan wethouder mw. (Susanne) Schilderman. In 2023 heeft nog een vijftal gesprekken plaatsgevonden met verschillende ambtenaren van de gemeente. Deze gesprekken hebben uiteindelijk geleid tot een indicatieaanvraag voor de Harbour Hub die Goodman in november 2023 bij uw college heeft ingediend. Goodman heeft op 29 juli 2024 een (eerste) reactie ontvangen van de gemeente Utrecht op deze indicatieaanvraag. Hierna hebben nog verschillende gesprekken plaatsgevonden waaruit — kort samengevat - is gebleken dat de gemeente (in algemene zin) openstaat voor het door Goodman beoogde initiatief, met enkele (niet onoverkomelijke) kanttekeningen. De Harbour Hub past goed binnen verschillende doelstellingen van het ontwerp (vestiging van bedrijven die bijdragen aande circulaire en energietransitie, inzet op intensivering en optimalisatie van ruimtegebruik). Bovendien wordt over de realisatie van de Harbour Hub al' ruim drie jaar met de gemeente overlegd. Het ontwerp lijkt echter (te) weinig ruimte te bieden voor realisatie van de Harbour Hub binnen het deelgebied Havengebied, nu volgens het ontwerp de focus wordt gelegd op de realisatie van grondstofverwerkende recyclelaars en watergebonden activiteiten in de hogere milieucategorieën. Wij verzoeken u daarom om — aansluitend bij het lopende initiatief en de vergevorderdheid van de gesprekken met Goodman daaromtrent — te voorzien in meer flexibiliteit op de Locatie in de vast te stellen Omgevingsvisie Lage Weide 2040.	Er hebben de afgelopen jaren veelvuldig gesprekken plaatsgevonden tussen Goodman en de gemeente over de mogelijke herontwikkeling van de betreffende percelen. Het doel van de Omgevingsvisie is om op hoofdlijnen de voorgenomen ontwikkeling van Lage Weide te beschrijven en niet om keuzes op kavelniveau of individuele bedrijfssituaties te maken. Met de visie wordt een stip op de horizon gezet voor het jaar 2040. Daarnaast zijn de bredere ambities en wensen voor het gebied in de omgevingsvisie opgenomen. Het gaat om beschrijvingen van de gewenste profielen en ambities voor de deelgebieden. De omgevingsvisie (lange termijn) en de mogelijke aanvraag om een omgevingsvergunning (kortere termijn) zijn wat dat betreft apart lopende trajecten. De wensen van Goodman en de gemeente liggen tot nu toe nog te ver uiteen om te kunnen spreken van een concreet plan. Aanvullend wordt opgemerkt dat wij –in lijn met de Omgevingsvisie- in dit gebied de ambitie hebben om exclusief te kiezen voor grondstofverwerkende recyclaars en watergebonden activiteiten in de hogere milieucategorieën. Ook het nu geldende bestemmingsplan 'Lage Weide', dat onderdeel uitmaakt van het tijdelijk deel van het omgevingsplan, biedt de mogelijkheid om bedrijven in minimaal milieucategorie 3.2 t/m 5.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten op de betreffende percelen te vestigen. Dit was al zo toen Goodman de percelen in 2023 verwierf.

Nr	Reactie	Antwoord
B6	**Ten vierde: gebrekkige participatie** Tot slot wijzen wij nog op het volgende. In het ontwerp (en de bekendmaking daarvan) staat aangegeven dat voor het opstellen ervan is samengewerkt met de in Lage Weide gevestigde ondernemers en het ontwerp ook in nauwe samenspraak met hen is opgesteld. Ook zouden belanghebbenden en betrokkenen actief zijn gevraagd naar hun meningen, verwachtingen en ideeën over de ontwikkeling van Lage Weide. Hoewel Goodman al enige tijd in overleg is met de gemeente Utrecht over de ontwikkeling van de Locatie (zie S 1.14), heeft uw college Goodman niet geïnformeerd over of om input gevraagd op het ontwerp. Dit terwijl de opdrachtgevers van het ontwerp ook de contactpersonen van Goodman zijn en die in feite bij elk gesprek in de afgelopen drie jaar aanwezig of betrokken waren. In dit kader is tevens relevant dat, nadat Goodman een reactie had ontvangen op haar indicatieaanvraag, nog op vijf momenten overleg heeft plaatsgevonden met de gemeente Utrecht (namelijk op 14 oktober 2024, 6 januari 2025, 16 februari 2025, 26 mei 2025 en 12 februari 2025). In zoverre heeft uw college dus (actief) nagelaten om Goodman, een belangrijke partij binnen het bedrijventerrein Lage Weide, bij het opstellen van het ontwerp te betrekken of hierover te informeren. Gedegen participatie is vereist op grondslag van afdeling 10.3 van het Omgevingsbesluit, waaronder ook een motivering hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen betrokken zijn bij de voorbereiding en wat de resultaten daarvan zijn. Hoewel het ontwerp een opsomming geeft van informatiebijeenkomsten, had het op de weg van het college gelegen om de eigenaren/ exploitanten van Lage Weide actief uit te nodigen en met een gerichte uitnodiging op de hoogte te stellen van het (voor)ontwerp. Temeer nu deze eigenaren over belangrijke (markt)kennis beschikken die betrokken dient te worden bij de omgevingsvisie. Van afdoende participatie lijkt — gelet op het voorgaande — evenwel geen sprake te zijn en Goodman vraagt hiervoor uw aandacht.	Voor een reactie verwijzen wij naar de reactie op punt B1.

Nr	Reactie	Antwoord
C1	Met belangstelling nam DHL eCommerce kennis van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040. Dat hierbij gevraagd wordt vanuit partijen om via participatie hierin een bijdrage te leveren is voor DHL zeer wenselijk, aangezien wij al jaren als een van de grootste werkgevers (met meer dan duizend medewerkers) op Lage Weide een belangrijke positie innemen. Deze positie is niet alleen voor DHL van groot belang maar ook voor de gemeente Utrecht. Om die reden hebben wij al ingezet om onze locaties verder door te ontwikkelen tot een 'DHL Campus'. In deze opzet willen wij aansturen op een duurzame toekomst als werkgever op Lage Weide waarbij een lange termijn commitment kan worden gegarandeerd op deze locatie. Om u alvast een beeld te geven van onze plannen per locatie heb ik deze in onafhankelijke volgorde hieronder kort uitgewerkt. • Op de Rutherfordweg staat ons grote B2B sorteercentrum voor zakelijke klanten in de regio Utrecht; • Aan de Atoomweg exploiteren we twee grote eCommerce sorteercentra, die B2C bedrijven en consumenten bedienen. Vanuit zowel Rutherfordweg als Atoomweg bezorgen we nationaal en internationaal pakketten van bedrijven en consumenten die we ophalen in de stad Utrecht en de regio Utrecht; • Aan de Kernkade bevindt zich een DHL CityHub, vanuit waar we dagelijks pakketten bezorgen bij consumenten en bedrijven in en rond de stad Utrecht (met elektrische voertuigen); • Op de Reactorweg staat het hoofdkantoor van DHL eCommerce Nederland. Hier werken dagelijks honderden medewerkers aan de innovatie en kwaliteit van onze logistieke netwerken. In de komende jaren staan er vanuit DHL projecten ingetekend, die wij graag op de een of andere manier opgenomen zouden zien in de nader vast te stellen omgevingsvisie. • Het sorteercentrum aan de Rutherfordweg zal in de komende jaren gerenoveerd of herbouwd worden;	Goed om te lezen dat u op Lage Weide verder wilt ontwikkelen en wilt blijven investeren. In de Omgevingsvisie Lage Weide doen we geen uitspraken op het niveau van een individueel bedrijf of bedrijfskavel. In de Omgevingsvisie Lage Weide kunnen we dus geen uitgespraken doen over specifieke gebouwen en functies van uw bedrijf. U bent met de gemeente in gesprek over uw plannen voor het hoofdkantoor. We volgen hiervoor het gebruikelijke Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling. Dit gesprek zetten we graag voort. In dit gesprek nemen we ook graag uw andere plannen mee.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg C1	*Vervolg vorige pagina* • Een van de sorteercentra aan de Atoomweg wordt in 2026 gerenoveerd. Er komt ook een volledig nieuwe sorteerinstallatie in. De werkzaamheden zijn in januari 2026 gestart. We verwachten deze investering (van miljoenen euro's) nog vele jaren te kunnen gebruiken. Deze logistieke activiteiten zijn gelokaliseerd op het deel van Lage Weide dat in de omgevingsvisie 2040 is beoogd als top-kantorengebied (het 'Het Vierde Kwadrant'); • Het gebied aan de Kernkade gaat worden herontwikkeld. We zullen voor de DHL CityHub een nieuwe locatie moeten vinden – bij voorkeur op Lage Weide, en bij voorkeur als onderdeel van de DHL Campus; • Het hoofdkantoor van DHL is sterk verouderd. We zijn in januari gestart om nieuwbouwopties te verkennen. We willen met ons hoofdkantoor op Lage Weide blijven, met een sterke voorkeur om de DHL Campus (Reactorweg/Atoomweg) te versterken. We hebben hoge duurzaamheidsambities met hoofdkantoor. Momenteel is het hoofdkantoor gelokaliseerd op het deel van Lage Weide dat in de omgevingsvisie 2040 is beoogd als logistieke zone. Vanaf dit jaar werken we samen met Drees & Sommer voor de ontwikkeling van ons nieuwe hoofdkantoor als onderdeel van de 'DHL Campus'. Zij zullen DHL eCommerce ondersteunen in het vertalen van onze visie naar heldere doelen en te nemen stappen, waarbij wij met ook gezamenlijk wensen op te trekken met de gemeente om deze doelen te kunnen gaan bespreken en vervolgens ook te kunnen borgen in de nieuw vast te stellen omgevingsvisie. Het zou voor DHL eCommerce en voor de stad/regio Utrecht zeer onwenselijk zijn als we onze bedrijfsactiviteiten binnen 15 jaar zouden moeten verhuizen. Daarom zijn wij verheugd om onze plannen op te kunnen laten nemen in de nader vast te stellen Omgevingsvisie 2040. Om die reden gaan wij graag binnenkort met de gemeente in gesprek op te bespreken op welke manier we elkaar kunnen vinden in de nog vast te stellen doelen van de omgevingsvisie zodat wij de daarop volgende jaren met elkaar kunnen gaan werken aan de uitvoering hiervan.	*Zie vorige pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
D1	**Speerpunt 1: scherper economisch profiel van Lage Weide en de deelgebieden** De omgevingsvisie onderscheidt 6 deelgebieden, die ieder een eigen ontwikkelrichting meekrijgen. Doel van deze gebiedsgerichte aanpak is scherper te sturen op vestiging/doorontwikkeling van door de gemeente met prioriteit gewenste bedrijven: • Bedrijven die bijdragen aan de circulaire- en energietransitie • Bedrijven die bijdragen aan de werkgelegenheid (met name voor technisch en praktisch geschoolden) Eén van deze deelgebieden (1) zal echt gaan transformeren, dat is het stationsgebied Lage Weide. Hier komt 'een aantrekkelijke, gemengde entreezone met kantoren, bedrijfsruimtes, voorzieningen en mbo-onderwijs dat aansluit op de bedrijvigheid op Lage Weide'. Standpunt ILW: 1. Een gebiedsgerichte (en daarmee: doelgroepgerichte) aanpak is goed en sluit aan op hoe ook Parkmanagement Lage Weide haar activiteiten organiseert. 2. Deelgebied 6 vinden wij een niet-logische entiteit. Sowieso is het niet één gebied omdat de Kanaaldijk en de Sophialaan fysiek van elkaar gescheiden zijn (beide wegen lopen dood en zijn niet onderling verbonden). We stellen voor het gebied Kanaaldijk (de drie dc's van AH, Bol en HEMA) toe te voegen aan deelgebied 4 (logistiek) (noot: de nog aanwezige langshaven bij de Kanaaldijk heeft voor het functioneren van deze drie dc's geen functie en is buiten gebruik). En we stellen voor het gebied Sophialaan, met een hoge milieucategorie en met de belangrijke en wél in gebruik zijnde langshaven van het gemeentelijk grondstoffendepot (Trechterweide), toe te voegen aan het havengebied. 3. Wij herhalen ons standpunt dat wij een andere, positievere kijk op de positie van Lage Weide als distributiecentrum hebben. Wij denken dat de kant die de gemeente hiermee op wil (meer stedelijke/regionale distributie) al ingezet is, denk aan nieuwe spelers als AH Home Shop Centre en de verschillende vestigingen van Picnic.	**Speerpunt 1:** 1. Het is fijn te lezen dat u het eens bent met de gebiedsgerichte aanpak. 2. Deelgebied 6, Zone Amsterdam Rijnkanaal is inderdaad een gebied met een grote diversiteit aan bedrijven. We noemen het dan ook een 'gemengde bedrijvenstrook', met 'uiteenlopende bedrijfsactiviteiten'. We nemen uw suggestie niet over om een deel toe te voegen aan het deelgebied logistiek en een ander deel aan het Havengebied. De reden hiervoor is dat we de mogelijkheid willen openlaten voor toekomstige bedrijven om gebruik te maken van de aanwezige kades voor transport over water, voor het gebruiken van de hoge milieucategorieën en voor het toevoegen van toekomstbestendige werkgelegenheid. 3. In de Omgevingsvisie omschrijven we dat Lage Weide zich niet alleen vandaag, maar ook in 2040 richt op lokale- en regionale distributie in het logistieke deelgebied (hoofdactiviteit van de bedrijfsvestiging van het bedrijf). In andere deelgebieden sturen we op andere hoofdactiviteiten van de bedrijfsvestiging van de bedrijven. Uiteraard kan het zo zijn dat deze bedrijven wel logistieke activiteiten uitvoeren, niet zijnde hoofdactiviteiten. Op Lage Weide zetten we niet in op (inter-)nationale distributie. We zien dat Lage Weide zeer aantrekkelijk is voor deze sector. We constateren dat deze sector onvoldoende bijdraagt aan twee belangrijke doelen van de Omgevingsvisie. Ten eerste aan een goede bijdrage aan toekomstbestendige banen en een evenwichtige lokale arbeidsmarkt. En ten tweede aan de lokale en regionale economie. Bovendien is de hoge m2-prijs in de logistieke sector één van de oorzaken van verdringing van andere bedrijfssegmenten, die veel ruimte nodig hebben, maar minder kunnen betalen (denk bijvoorbeeld aan recycle bedrijven) In de definitieve versie van de omgevingsvisie omschrijven we scherper hoe we omgaan met lokale en regionale distributie en met (inter-) nationale distributiebedrijven. Daarnaast is het zo dat in de logistieke zone bedrijven zitten met soms een lange historie op Lage Weide en veel banen voor Utrechters. Die willen we helemaal niet kwijt.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg D1	*Vervolg vorige pagina* 4. Wij leggen in dit kader de vraag van een logistiek bedrijf uit de regio Utrecht voor (wij spraken de directeur tijdens de inloopbijeenkomst d.d. 15 januari jl.), namelijk de vraag aan welke criteria hij moet voldoen om zich op Lage Weide te mogen vestigen met een logistieke hub. 5. Wij wijzen er verder op dat de omgevingsvisie zelf benoemt dat de circulaire economie, specifiek het hergebruiken van materialen, tot een toename van logistieke stromen zal leiden. Daar heb je dus logistieke bedrijven voor nodig. Wij bieden aan samen met de gemeente, uiteraard de verschillende logistieke bedrijven op Lage Weide en Hogeschool Utrecht te onderzoeken hoe ook op Lage Weide logistiek de motor van de circulaire economie kan worden en dit onderzoek toe te voegen aan de projectenagenda. 6. De omgevingsvisie benoemt uitgebreid de kansen en toekomstideeën voor het Stationsgebied Lage Weide. Ook wordt gesproken over ‘grondbeleidsinstrumenten’ die de gewenste sturing van bedrijfsvestiging mogelijk moet maken. Maar onbesproken blijft hoe voor de stad belangrijke bedrijven die nu in dit deelgebied aanwezig zijn en niet passen in het nieuwe profiel, geholpen worden een goede nieuwe goede bedrijfslocatie te krijgen. Concreet gaat het dan om DHL, Modern en de betoncentrale van Heidelberg Materials (v/h Mebin).	*Vervolg vorige pagina* Bovendien levert Utrecht met de aanwezige distributiecentra ook een bijdrage aan de grote regionale en nationale puzzel om de grootschalige logistiek te huisvesten. Daarom kiezen we ervoor dat bestaande (inter) nationale distributiecentra in dit deelgebied hun plek hebben en niet in andere deelgebieden. En er daarnaast ruimte is voor duurzame stadsdistributie en bedrijven in de hogere milieucategorieën. Het gaat bij het wensbeeld dus niet om het actief verplaatsen van bedrijven, maar om het verzetten van de bakens voor toekomstige ontwikkelingen. 4. In het omgevingsplan is vastgelegd welke bedrijven zich wel of niet mogen vestigen op het terrein. Op het moment dat er een initiatief is dat niet past binnen het omgevingsplan (voorheen: bestemmingsplan) dan toetst de gemeente het initiatief aan haar beleid, o.a. de Omgevingsvisie Utrecht. 5. De ambitie is dat Lage Weide een terrein is en blijft voor de stedelijke en regionale economie en arbeidsmarkt. Hét gebied in de regio met werk voor praktisch en technisch geschoolden. Daar hoort een gemengde bedrijventypologie bij die aansluit bij een goed functionerende economie en arbeidsmarkt, ook in de transitie naar de circulaire economie. De verschillende deelgebieden sluiten hierop aan We sturen bij nieuw te vestigen bedrijven onder andere op de hoofdactiviteit van de bedrijfsvestiging. Voor nieuw te vestigen bedrijven met een stedelijke en/of regionale focus en met hoofdactiviteit logistiek is het deelgebied Logistieke zone bedoeld. 6. De gemeente werkt aan een Nota van Uitgangspunten voor het gehele Stationsgebied van Leidsche Rijn Centrum, waaronder Lage Weide/Vierde Kwadrant. Daarin wordt het ontwikkelprogramma en het stedenbouwkundig ontwerp van het gebied uitgewerkt. In dit document en in de verdere planontwikkeling zal ook de vraag worden beantwoord welke huidige bedrijven passend zijn in het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant, en welke bedrijven beter passen op een andere plek. Hoe eventuele bedrijven verplaatst moeten worden, wordt in de verdere planontwikkeling van Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant uitgewerkt.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg D1	7. Hoewel wij het prima vinden als het stationsgebied Lage Weide een belangrijk OV-knooppunt wordt, maken wij ons zorgen dat het een soort parkeermagneet wordt en dat Lage Weide er door extra autoverkeer meer last dan lust van heeft.	7. Mooi dat u onderschrijft dat het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant een belangrijk OV-knooppunt wordt en dat de rest van Lage Weide hiervan ook moet profiteren. Het is nadrukkelijk niet het doel van de planontwikkeling dat het een parkeer aantrekkende werking zal hebben voor parkeerders met een andere bestemming dan het Stationsgebied Lage Weide.
D2	**Speerpunt 2: verbonden Lage Weide als randvoorwaarde** De omgevingsvisie benoemt goed de mobiliteitsproblemen die Lage Weide kent door de te grote gerichtheid op autoverkeer, wat geleid heeft tot de huidige bouwstop. De omgevingsvisie erkent dat een drastische mobiliteitstransitie randvoorwaardelijk is voor alles wat in de omgevingsvisie als toekomstbeeld staat. De prioriteit van de gemeente is duidelijk: 'voor woon-werkverkeer is het noodzakelijk dat Lage Weide, net als de rest van Utrecht, aantrekkelijk en veilig wordt om te fietsen, het ov te nemen en te lopen. Erg belangrijk in de mobiliteitstransitie is het doorbreken van de geïsoleerde ligging met nieuwe bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2 voor fietsers en licht elektrisch vervoer.' Standpunt ILW: • Wij onderschrijven wat de omgevingsvisie stelt ten aanzien van mobiliteit / woonwerkverkeer. Het sluit goed aan op onze in 2025 ingezette fietslobby en op onze wens Lage Weide aantrekkelijker en volwaardig onderdeel van de 'tienminutenstad' te maken. • Wij missen in zowel de plannen voor deelgebied 1 (stationsgebied) als in het hoofdstuk 'Verbonden Lage Weide' een concrete en urgente verbetering, namelijk het toevoegen van een fietspad aan het gedeelte van de Wolfgang Pauliweg dat onder het spoor bij station Leidsche Rijn doorgaat. Met de door de bouw van de nieuwbouwwijk Bellevue verder verslechterde toegang van Lage Weide via de Hogeweidebrug ('gele brug') is dit een noodzakelijke en cruciale ingreep. Deze fietsverbinding lijkt wel op de visiekaart 'mobiliteit' te staan, maar verdient het om expliciet benoemd te worden. Samen met realisatie van een fietsalternatief voor de Demkabrug zijn dit voor ILW de prioriteiten als het gaat om het verbinden van Lage Weide met de stad.	Goed te lezen dat onze inzichten op elkaar aansluiten. De doorgang voor fietsers onder het spoor ter hoogte van station Utrecht Leidsche Rijn vinden wij ook van belang. We hebben het daarom ook opgenomen in de mobiliteitskaart en in de projectenagenda.

Nr	Reactie	Antwoord
D3	**Speerpunt 3: groen en aantrekkelijk Lage Weide** Dit speerpunt benoemt goed dat Lage Weide te stenig en te weinig groen is. ‘Daarom richten we ons bij het herinrichten van de openbare ruimte meer op de menselijke maat. We creëren een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte voor voetgangers en fietsers om te verblijven en te verplaatsen. Deze ambitie gaat goed samen met het vergroenen en klimaatbestendiger maken van de openbare ruimte. Met een netwerk van paden, groenere straten, verblijfsplekken in het groen nodigen we werknemers uit om meer naar buiten te gaan.’ Standpunt ILW: 1. Wij onderschrijven wat de omgevingsvisie op dit punt stelt. Het sluit aan op wat wij samen met partners ontwikkelen binnen de landelijke programma’s Beweegvriendelijk Werklandschap en Werklandschap van de Toekomst, de Green Deal Lage Weide en ons manifest ‘Lage Weide – Wijk in de tienminutenstad Utrecht’. 2. We vragen specifiek aandacht voor de functie parkeren in relatie tot de herinrichting van de openbare ruimte. Op sommige plekken kunnen parkeerplaatsen makkelijker gemist worden dan op andere plekken. Dit vraagt om maatwerk. Ook om het draagvlak bij ondernemers voor vergroening en ontstening te behouden of te vergroten. Wij vragen hiermee rekening te houden bij het in de projectenagenda opgevoerde ‘onderzoeken en realiseren verminderen parkeerplaatsen in ruimtelijk raamwerk’ en dit proces te starten met een analyse van het belang van parkeerplaatsen voor (de verschillende deelgebieden van) Lage Weide. Deze analyse is ook relevant voor het al genomen besluit tot invoeren van betaald parkeren in de hele stad (dus ook Lage Weide), namelijk om op basis van deze analyse betaald parkeren op een voor Lage Weide passende manier in te voeren (planning: 2031-2034). 3. Wij zien het toevoegen van functies die het verblijfsklimaat verbeteren als een grote kans voor Lage Weide. Denk aan meer horeca, een kleine to go supermarkt, een sportschool. De gemeente stelt hier (via de Beleidsnota Werklocaties) strenge eisen aan. Wij stellen voor met maatwerk in te spelen op de wens naar meer van dit type functies. Het Werkspoorkwartier laat elders in Utrecht zien wat dit toevoegt aan een bedrijventerrein en hoe dit de sociale veiligheid (zeker ook ’s avonds) vergroot.	1. Goed te lezen dat de inzichten op elkaar aansluiten. 2. Goed dat u aangeeft om samen met partijen te verkennen waar en hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte kunnen worden opgeheven. Dat vraagt inderdaad om maatwerk waarbij de verschillende belangen per locatie worden afgewogen. Zowel vanuit de ambities van de gemeente als van bijvoorbeeld ondernemers. Wanneer dit project start zal een analyse van het gebruik en belang van de parkeerplaatsen worden gemaakt. Dat doen we graag in samenspraak met ILW. 3. We zijn het met u eens dat sommige publieksfuncties een bedrijventerrein aantrekkelijk kunnen maken. Bedrijventerreinen zijn en blijven wel primair bedoeld voor bedrijven. We hebben de ambitie om een goede balans aan te brengen tussen het aantal publieksfuncties (voor werknemers én inwoners van de stad en regio) én bedrijvigheid die vanwege hun aard op bedrijventerreinen aanwezig moeten zijn. Op Lage Weide zijn circa 15 sportbedrijven aanwezig, die op grond van ons gemeentelijke beleid daar mogen blijven ondernemen. Daarnaast onderzoeken we hoeveel extra ruimte we in de toekomst in het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant voor grootschalige sportbedrijven kunnen maken, die vanwege hun aard wel op bedrijventerreinen moeten ondernemen, en voor andere stedelijke voorzieningen. Hier zal maatwerk plaatsvinden. Het toevoegen van Horeca op Lage Weide kan inderdaad een kans zijn om het verblijfsklimaat te verbeteren. Het toevoegen van (ondersteunende) horecafuncties op bedrijventerreinen vraagt maatwerk, zoals omschreven in het Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018. Hierin staat dat we meer ruimte willen bieden voor horeca op werklocaties binnen het karakter van het bedrijventerrein. Extra aandachtspunt op Lage Weide blijft de situering van de horeca, omdat een aantal deelgebieden zich meer leent voor toevoeging van een horecavestiging. Op Lage Weide zijn onder het vigerende beleid nog mogelijkheden voor cafés, fastfood, restaurants en andere lichte horeca. We voegen in de visie op bladzijde 30 een verwijzing naar het Ontwikkelkader Horeca toe, zodat het duidelijk is welke mogelijkheden voor het eventueel toevoegen van horeca er zijn. Volgens ons detailhandelsbeleid is en blijft detailhandel niet mogelijk op bedrijventerreinen.

Nr	Reactie	Antwoord
D4	**Van visie naar uitvoering: vervolgaanpak en financiën** Parallel aan vaststelling van de omgevingsvisie werkt de gemeente aan een Uitvoeringsprogramma en een Projectenagen-da. Dit staat in het hoofdstuk ‘monitoren, sturen en verantwoorden’. Hierin benoemt de gemeente eerst haar overkoepelende hoogste prioriteiten: • Verbinden van Lage Weide en de stad met langzaam verkeerbruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2. • Ontwerp en realisatie van de herinrichting van de hoofdinfrastructuur en de groene openbare ruimte op Lage Wei-de. • Korte termijn mobiliteitsmaatregelen voor woon-werkverkeer. • Stimuleren van goederenvervoer over spoor en water. • Grondbeleidsinstrumenten toepassen voor het verwezenlijken van de profielen van de deelgebieden en het juiste bedrijf op de juiste plaats. Standpunt ILW: 1. Wij ondersteunen de prioritering als het gaat om verkeersbruggen, (hoofd) infrastructuur en groene openbare ruim-te (met inachtneming van hierboven bij speerpunt 2 genoemde prioriteiten, Demkabrug en Wolfgang Pauliweg). 2. Wij onderschrijven het belang van goed grondbeleid in het realiseren van de doelen van de omgevingsvisie, maar wat betekent ‘toepassen’ als prioriteit? Voor ons is dat in ieder geval het actief ondersteunen, ook financieel, van het waar nodig verplaatsen van voor de stad essentiële bedrijven (zie onze eerdere opmerking hierover bij speer-punt 1, de opmerking bij Stationsgebied Lage Weide). 3. Wij vinden het stimuleren van goederenvervoer over water zeker belangrijk, maar geen prioriteit. Goederenvervoer over spoor wordt in de omgevingsvisie ons inziens een veel te hoge waarde toegedicht gezien de beperkte potentie van het aanwezige bedrijfsspoor. Dan benoemt de gemeente indicatief de benodigde financiële middelen voor projecten, gegroepeerd naar speerpunt. De totale raming voor de investeringsambities in de periode 2026-2040 komt uit op € 193 miljoen. Standpunt ILW: 4. Het is positief dat er met deze bedragen erkend wordt dat er serieus geïnvesteerd moet worden in Lage Weide. Wij zijn benieuwd naar de dekking in toekomstige meerjarenbegrotingen. Voor uitvoering van veel van de genoemde (infra)projecten is uiteraard aanvullend overheidsbudget nodig.	1. Goed te lezen dat u de noodzaak voor de langzaam verkeerbruggen ondersteunt. In het vervolg zal de concrete prioritering van bruggen (en onderdoorgangen) plaatsvinden, en uiteindelijk zal het bestuur hierover besluiten. 2. Toepassen betekent in dit geval het onderzoeken en waar nodig en mogelijk inzetten van specifieke grondbeleidsinstrumenten met als doel om de profielen van de deelgebieden aan te scherpen. Als er voor de stad belangrijke bedrijven moeten worden verplaatst, vanuit een stedelijk belang, dan wordt dit voorbereid met grote zorgvuldigheid en in nauw overleg met die bedrijven. 3. We erkennen dat het goederenvervoer per spoor en over het water nu voor veel bedrijven niet gebruikelijk is. In het kader van de benodigde mobiliteitstransitie, met daarbij de aanwezigheid van de haven en het spoor, willen we met bedrijven verkennen wat nodig is om vervoer over water en spoor te stimuleren. Dit zijn lange termijn trajecten, zo verwachten we. Daarom is het goed om daar vroeg mee te starten. 4. Bij een Omgevingsvisie is het gebruikelijk dat er wel maatregelen of projecten worden benoemd, en dat er nog geen dekking voor is. Voor de financiële dekking van de projecten gaan we de komende jaren op zoek naar financieringsbronnen. Gezien de hoogte van de bedragen en de aard van de projecten zullen die ook van buiten de gemeente moeten komen.

Nr	Reactie	Antwoord
D5	**Conclusie** De omgevingsvisie Lage Weide is inhoudelijk een groot compliment waard. Niet eerder is zoveel gemeentelijke aandacht uitgegaan naar het bewust sturen op kwaliteit voor Lage Weide en dat heeft tot een uitstekende visie geleid. Als het om uitvoering en financiën gaat is nog veel onduidelijk. Om de noodzakelijke transities daadwerkelijk te realiseren is er de komende jaren veel bestuurlijke en ambtelijke aandacht nodig voor Lage Weide en moeten de voorgenomen projecten in de gemeentelijke meerjarenprogrammabegroting landen. Inzake de financiële onderbouwing zijn we erg benieuwd naar de planning, mede om te borgen dat de uitvoering geen luchtfietserij wordt (ook omdat de bedragen op basis van prijspeil heden zijn).	Dank u. We nemen uw complimenten van harte in ontvangst. We gaven hierboven onze reactie over de financiële dekking. In het vervolg van de gebiedsprogrammering werken we onder andere de planning verder uit. Dat doen we in samenspraak met de ILW.
E1	**1. Bescherming van het spoornetwerk en haar omgeving** ProRail ziet bereikbaarheid van steden als een samenspel tussen ruimtelijke keuzes en het mobiliteitssysteem. Ontwikkelingen in de nabijheid van het spoornetwerk kunnen de bereikbaarheid van woningen en werklocaties versterken. Echter, soms kunnen ontwikkelingen en spoor elkaar belemmeren. Om dit te voorkomen denkt ProRail graag vroegtijdig mee bij ontwikkelingen in de nabijheid van het spoornetwerk. Lees voor een verdere toelichting op ontwikkelen en verdichten nabij het spoor ook op onze website www.prorail.nl. Rondom de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) ligt een beperkingengebied (Omgevingsbesluit, artikel 3.5), ongeveer tot 1 1 tot 30 meter buiten de HSWI. Doel van dit beperkingengebied is om het huidig functioneren en de veiligheid rondom het spoornetwerk zeker te stellen. Daarom is het bouwen in dit gebied vergunningplichtig. Meer informatie over het indienen van aanvragen of het doen van meldingen onder de Omgevingswet vindt u op onze website.	Dank voor uw reactie en de herkenning van het samenspel tussen mobiliteitssystemen en ruimtelijke keuzes. Bij de verdere uitwerking en planvorming houden we ons aan de bestaande eisen en richtlijnen en volgen we de geldende wettelijke procedures

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg E1	*Vervolg vorige pagina* Daarnaast vraagt ProRail u om de instructieregel uit artikel 5.163 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bij de uitwerking van de ontwerp-omgevingsvisie in uw omgevingsplan te respecteren. Deze regel vraagt dat u in het omgevingsplan dat van toepassing is op de HSWI in beheer bij ProRail geen regels mogen worden gesteld die het gebruik, de instandhouding, de verbetering of de vernieuwing van die infrastructuur belemmeren. Voor uw ontwerp-omgevingsvisie betekent dit dat bij het ontwikkelen van nieuwe woon- en werklocaties naast het spoor, ProRail u vraagt om toekomstige uitbreidingen van het spoornetwerk mogelijk te houden en de omgevingseffecten op de woon- en werklocaties te verminderen. Dit kan door het houden van de juiste afstand tot het spoor en door een zorgvuldig ruimtelijk ontwerp. ProRail herkent in uw ontwerp-omgevingsvisie ontwikkelingen richting het spoor die een relatie hebben met het bestaande en beoogde onderhoud, gebruik en vernieuwing van het spoor. Hierbij wil ProRail u erop wijzen dat het bouwen boven of op de HSWI vergunningplichtig is, privaatrechtelijke toestemming van ProRail vereist en een exclusief recht van ProRail is. Aan de vergunning en toestemming worden voorschriften verbonden met het oog op het voorkomen van nadelige gevolgen voor de staat en werking van de hoofdspoorwegen en uitbreiding daarvan. Specifiek vraagt ProRail uw aandacht voor het volgende: 1. Het versterken van het gebied rondom station Utrecht Leidsche Rijn, ondersteunt ProRail. Een compactere inrichting met een mix aan functies gaat de leefbaarheid verbeteren. Het ontmoedigen van het autoverkeer en het stimuleren van het langzaam verkeer past binnen de ruimtelijke strategie van ProRail. Wel vragen wij u in toekomstige ontwerpen rekening te houden met de ruimte die het station nodig heeft. Zowel in fysieke zin, zodat er voldoende ademruimte rondom de aankomst- en ontvangstdomeinen is. Maar ook in ruimtelijke zin, dat er voldoende zichtlijnen zijn op het station zodat dit logisch vindbaar is in haar omgeving	Ten aanzien van de 4 specifieke aandachtspunten: 1. Aandachtspunten ten aanzien van de gevraagde ruimte rondom station Utrecht Leidsche Rijn nemen we mee in de verdere uitwerking. We werken nu aan een Nota van Uitgangspunten voor het stationsgebied. Hierin nemen we ook de bestuurlijk vastgestelde rapportage met het Handelingsperspectief voor dit station met bijbehorende vervolgacties mee.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg E1	*Vervolg vorige pagina* 2. In uw plannen is sprake van een nieuw station tussen Utrecht Zuilen en Maarssen. Gezien de ligging, 10-15 minuten fietsen van de andere omliggende stations en het gebruik van het omliggende gebied (o.a. maakbedrijven & service, haven en energie), adviseert ProRail van dit station af te zien. 3. Het versterken van de lineaire verbindingen zoals het spoor in het gebied, onderschrijft ProRail. Hierbij vraagt ProRail om haar eigendommen te respecteren. In aansluiting op het ProRail grondgebied denkt ProRail graag mee met de mogelijkheden die er zijn voor combinaties met fietspaden en het versterken van de natuur in het gebied, zodat bij deze afwegingen rekening wordt gehouden met het beheer- en onderhoud van het spoor en de bereikbaarheid ervan. 4. In het document wordt gesproken over het feit dat een IC status voor station Utrecht Leidsche Rijn randvoorwaardelijk is voor de gebiedsontwikkeling. ProRail ontvangt graag een onderzoek dat het nut en de noodzaak van deze IC-status aantoont. Pas als de gemeente dit met het rijk en de vervoerder besproken heeft en een besluit van IenW daarover is genomen, kan ProRail meewerken aan de realisatie daarvan. Daarnaast vindt ProRail het noodzakelijk om uw aandacht te vragen voor het combineren van functies dicht op het spoor in combinatie met het aanwezige goederenvervoer. Dit goederenvervoer kent afstandsbeperkingen en regels op basis van Basisnet. Het duidelijk opnemen van deze regels bij de ruimtelijke keuzes in uw gemeente is naar ons idee nodig om de verwachtingen richting de omgeving en betrokkenen te beheersen.	*Vervolg vorige pagina* 2. Zoals in de visie aangegeven zien wij, zeker in combinatie met een brug naar Zuilen, kansen voor een extra treinstation op Lage Weide (station Leidsche Rijn bedient vooral de zuidzijde van het gebied). We gaan weliswaar niet uit van realisatie binnen de tijdhorizon van deze visie (2040), maar willen een station ook niet onmogelijk maken voor de toekomst. Op het moment dat dit concreter wordt, gaan we hier uiteraard met ProRail over in gesprek. 3. Goed dat Prorail het versterken van de lineaire verbindingen onderschrijft en mee wil denken over fietsroutes en versterken van het groen in deze zone. 4. We gaan graag met I&W, ProRail, NS en Provincie Utrecht het gesprek aan over nut en noodzaak van een tussenstop van IC-treinen op dit station als een van de opties om de treinbereikbaarheid van station Utrecht Leidsche Rijn te verbeteren. We verwijzen hierbij ook naar de bestuurlijk vastgestelde rapportage Handelingsperspectief Utrecht Leidsche Rijn en naar de Spooragenda van de Provincie Utrecht die in paragraaf 4.3.3 ook voorstelt om station Utrecht Leidsche Rijn te bedienen met “Regio IC-treinen”. Naar aanleiding van uw reactie wijzigen we in de tekst van de omgevingsvisie het woord ‘randvoorwaardelijk’ door ‘een gemeentelijke ambitie’.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg E1	**2. Voorkomen belemmeringen voor functioneren en veiligheid spoornetwerk** Het spoornetwerk maakt gebruik van elektriciteit dat via onderstations, relaiskasten, ondergrondse infrastructuur en bovenleidingen naar de trein en stations wordt geleid. Deze voorzieningen zijn noodzakelijk voor de elektriciteitsvoorziening van de hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee voor het rijden van treinen. In de uitwerking van uw plannen verzoekt ProRail uw college om deze onderstations en relaiskasten niet in te sluiten door bebouwing, bebouwing te realiseren op te dichte afstand en te allen tijde bereikbaar te houden voor onderhouds- en hulpdiensten. Voor deze voorzieningen dient rekening te worden gehouden met een afstand van 5 meter gemeten vanaf de gevel met een hekwerk op de 5 meter-grens. Het functioneren van deze voorzieningen mag niet worden beïnvloed door ontwikkelingen in de omgeving. Dit geldt ook voor het overbouwen, onderbouwen of overkragen van deze voorzieningen. Uit onderzoek blijkt dat zicht op de hoofdingang de beste manier is om het station te vinden. Zichtlijnen naar het station spelen daar een belangrijke rol in en ProRail wil graag dat binnen de planontwikkelingen de zichtlijnen geborgd blijven. **3. Bescherming van de omgeving tegen effecten van het spoor** Bij het ontwikkelen in de nabijheid van het spoornetwerk, is het voor een goede leefomgeving belangrijk dat eventuele nadelige effecten van het gebruik van het spoor op een zorgvuldige wijze worden gemitigeerd. Bij de uitwerking van de ontwerp-omgevingsvisie naar omgevingsplannen, vraagt ProRail aandacht voor de volgende aspecten (in bijlage 1 zijn deze verder toegelicht): • Externe veiligheid; • Geluid; • Trillingen; • Overwegveiligheid; • Waterpeil/stabiliteit; • Windbeleving en windhinderrisico's; • Schaduwwerking op zonnepanelen; • Zonneparken / reflectie in relatie tot hoofdspoorweginfrastructuur.	Ook de verder genoemde aandachtspunten en suggesties over 'Voorkomen belemmeringen voor functioneren en veiligheid spoornetwerk', 'Bescherming van de omgeving tegen effecten van het spoor en de verwijzing naar 'Bureau Spoorbouwmeester' nemen we mee in de verdere uitwerking.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg E1	**4. Bureau Spoorbouwmeester** Bureau Spoorbouwmeester is in 2001 op initiatief van de directies van NS en ProRail opgericht als een onafhankelijk adviserend orgaan voor ontwerp en vormgevingsopgaven binnen de spoorsector. Sinds het ontstaan van het bureau wordt aan en met het Spoorbeeld gewerkt, te vinden op www.spoorbeeld.nl. Waar mogelijk kunt u hiervan gebruik maken bij de uitwerking van de ontwerp-omgevingsvisie.	*Zie vorige pagina*
F1	**1. Economisch profiel en logistiek** Wij ondersteunen het streven naar een scherper economisch profiel voor Lage Weide, met ruimte voor zware en circulaire bedrijvigheid. Voor Theo Pouw B.V. is Lage Weide juist vanwege de ligging aan water, de havenfaciliteiten en de beschikbare milieucategorieën een logische en passende locatie. De focus op vervoer over water en spoor sluit goed aan bij onze bedrijfsvoering; wij maken hier al intensief gebruik van (spoor weliswaar in zeer beperkte mate) en dragen daarmee bij aan het beperken van wegverkeer. Tegelijkertijd zien wij in de praktijk dat niet elke goederenstroom geschikt is voor last-mile distributie met kleine elektrische voertuigen. Met name bij bulk- en minerale grondstoffen kan dit leiden tot extra vervoersbewegingen en hogere kosten. Een benadering die per type goederenstroom verschilt, lijkt ons daarom helpend. Een andere relevante toevoeging is dat elektrisch transport qua vrachtinhoud op basis van gewicht vaak minder vracht meeneemt dan de huidige diesel transportmethoden. Dit i.v.m. de zwaardere gewichten van het materieel. Ten slotte zal voor de last-mile distributie in sommige gevallen ook een voorziening op / rondom de eindbestemming (bijv. stad Utrecht) aanwezig moeten zijn. Dit is logischerwijs niet in de visie voor Lage Weide meegenomen, echter wel een relevant onderdeel als gemeente Utrecht.	Wij zijn het met u eens dat verschillende goederen verschillende manieren van vervoer vereisen; niet alle goederen kunnen op alle mogelijke manieren worden vervoerd. Zowel technisch niet als ook financieel en in de logistieke keten. Uw bedrijf heeft daar veel ervaring mee. Uiteindelijk zullen bedrijven zelf tot een goede business case moeten kunnen komen. In de omgevingsvisie hebben we dat nog niet concreet uitgewerkt. Dat doen we in het vervolg. Dan doen we graag met de ervaring van u en andere bedrijven. Wij zijn het met u eens dat het wenselijk is dat de overslaghubs voor grondstoffen voort moeten bouwen op de bestaande faciliteiten en bedrijvigheid in het gebied. Dit is de reden dat wij voor het havengebied het wensbeeld hebben voor grondstofverwerkende recyclelaars en watergebonden bedrijfsactiviteiten in de hogere milieucategorieën, die essentieel zijn voor het functioneren van de stad. En dat we bijvoorbeeld in het deelgebied Maakbedrijven & Service vestigingen stimuleren van bedrijven die reststromen en materialen hergebruiken, die worden verzameld in het havengebied. De afgelopen jaren zijn de havengelden inderdaad verhoogd, om diverse redenen. Met het actief stimuleren van het gebruik van de haven, en daarmee het ontlasten van vervoer over de weg, wordt de hoogte van het havengeld een onderwerp om ook te betrekken in de totale afweging.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg F1	In ditzelfde kader merken wij op dat het gebruik van de haven gebaat is bij stabiele en voorspelbare voorwaarden. Verhogingen van havengelden kunnen het gebruik van vervoer over water juist ontmoedigen, terwijl dit vervoer in de visie terecht wordt gestimuleerd. Wij hebben gemerkt dat de havengelden de afgelopen jaren substantieel zijn verhoogd. Met name in 2025, onder redenering die volgens Pouw onjuist is. Op dit moment draagt het havengeld voor Lage Weide dus zeker niet bij aan een stimulerend effect voor goederenvervoer over water, het brengt juist het tegenovergestelde effect met zich mee. Voor de voorgestelde overslaghubs voor grondstoffen zien wij vooral kansen wanneer deze aansluiten op en voortbouwen op bestaande faciliteiten, die voor o.a. minerale grondstoffen al in ruime mate aanwezig zijn. Daarnaast zijn wij ook erg benieuwd hoe deze visie zich verhoudt tot de huidige marktwerking voor diverse activiteiten alsmede de eigendomsrechten van de percelen. Hier wordt nu niet op in gegaan, echter is volgens ons een zeer relevant onderdeel dat beschouwd moet worden voor de haalbaarheid van deze visie. Dit i.v.m. de genoemde schuifruimte in de omgevingsvisie.	De visie beschrijft de ambitie over het toekomstbeeld van Lage Weide in 2040. We hebben voor Lage Weide een nieuwe, logische en heldere indeling gemaakt in zes deelgebieden. Het helpt om het gebied overzichtelijker te maken door per deelgebied tot een duidelijke en onderscheidende profilering te komen. Dat versterkt de identiteit van elk deelgebied en van heel Lage Weide. Zo kunnen we met elkaar per deelgebied de specifieke kansen benutten, die voortkomen uit de kracht van de gevestigde bedrijven. De keuzes die gemaakt zijn per deelgebied geven ondernemers eigenaren en investeerders langjarige duidelijkheid. De scherpere profilering van de deelgebieden in de visie is bedoeld als vertrekpunt voor de gemeente om op een aantal plekken schuifruimte te creëren. En ten tweede om (met name) met publiekrechtelijke maatregelen te sturen op toekomstige gebruik, bijvoorbeeld wanneer een kavel wordt verkocht. Nadere uitwerking van het grondinstrumentarium is genoemd als een prioritair project. In deze uitwerking nemen we uiteraard de component eigendom situatie mee. We scherpen de visie hierop aan: ‘**Schuifruimte** Door toekomstige ontwikkelingen elders in de stad mogelijk te kunnen maken, komt het soms voor dat daar gevestigde bedrijven verplaatst moeten worden. We verkennen of het mogelijk is om op Lage Weide schuifruimte te creëren om bedrijven te huisvesten die op de huidige plek niet meer (gaan) passen. Daarbij realiseren we ons dat de schuifruimte zeer beperkt zal zijn omdat alle kavels zijn uitgegeven en de marktontwikkelingen hierin leidend zijn. Wenselijk is wel dat het verplaatsen van bedrijven van elders in de stad naar Lage Weide alleen mogelijk is als het een waardevolle toevoeging is voor Lage Weide. Het verplaatsen levert dan een win-win situatie op voor de stad.’

Nr	Reactie	Antwoord
F2	**2. Bereikbaarheid, infrastructuur en energie** Een goede en duidelijke ontsluiting is voor het functioneren van Lage Weide van groot belang. De kaarten in de omgevingsvisie roepen bij ons nog vragen op over de toekomstige verkeersstructuur. Met name vinden wij het belangrijk dat de huidige ontsluiting vanaf de Isotopenweg richting het hoofdwegennet behouden blijft, mede vanuit verkeersveiligheid en logistieke betrouwbaarheid. De plannen voor een collectieve laad- en losvoorziening zijn interessant, maar roepen ook praktische vragen op over eigendom, beheer en de aansluiting op bestaande logistieke processen. Hetzelfde geldt voor de aangekondigde invoering van betaald parkeren in de periode 2031—2034: duidelijkheid over de reikwijdte en gevolgen voor bedrijven zou hierbij helpend zijn. Wij delen de ambitie rondom duurzame energie opwek, opslag en uitwisseling (weliswaar onder bepaalde voorwaarden). Tegelijkertijd ervaren wij, net als veel andere bedrijven, de beperkingen van netcongestie. Investeringen vanuit de overheid in collectieve energie-infrastructuur zijn daarbij van groot belang. De aangekondigde waterstofleiding zien wij als een kansrijke ontwikkeling, zeker wanneer deze breder beschikbaar wordt voor het industriële deel (havengebied) van Lage Weide.	De huidige ontsluiting van het gebied rond de Isotopenweg richting de A2 blijft in de visie behouden. Dit is inderdaad niet helemaal duidelijk in de mobiliteitskaart. We hebben een pijl richting Isotopenweg toegevoegd. Een haalbare collectieve laad- en losvoorziening is alleen mogelijk in samenwerking met bedrijven die hiervan gebruik willen maken. Wij zijn het met u eens dat dat nog veel uitwerking nodig heeft en dat er nog veel praktische vragen zijn. In de vervolgfase gaan we graag in gesprek met u en andere bedrijven om de mogelijkheden en de haalbaarheid te verken-nen, waarbij ook de praktische kanten aan bod zullen komen. De invoer van betaald parkeren is al door de gemeente-raad besloten en is hierdoor geen onderdeel van de omgevingsvisie. Goed om te lezen dat u het belang inziet van duurzame energieopwek, -opslag en -uitwisseling, onder andere met be-trekking tot waterstofleiding die wellicht door Lage Weide gaat lopen.

Nr	Reactie	Antwoord
F3	**3. Groen, ecologie en vergunningsruimte.** Wij staan positief tegenover de ambitie om Lage Weide groener en aantrekkelijker te maken. In de verdere uitwerking lijkt het ons wel belangrijk om expliciet aandacht te hebben voor de samenhang met vergunningsruimte, milieucategorieën en geluidsruimte voor industriële en circulaire activiteiten. Juist als deze activiteiten worden gestimuleerd, is het van belang dat de beschikbare vergunningsruimte ook daadwerkelijk benut kan blijven. De vergunningen, met name rondom geluid en bouw, zijn erg kritiek op dit moment en een vereiste voor de visie die er nu ligt voor Lage Weide. Hoe kijkt de gemeente Utrecht tegen deze uitdaging aan en welke oplossingsrichtingen ziet zij? Vervolgens willen wij ingaan op de koppeling tussen biodiversiteit en zanddepots op ons terrein, bijvoorbeeld als broedlocatie voor oeverzwaluwen. Hoewel wij het ecologische belang hiervan begrijpen, is dit in de praktijk niet te combineren met onze bedrijfsvoering. Onze werkzaamheden (en andere vergelijkbare circulaire activiteiten) vereisen continue beschikbaarheid en verwerking van (grond) stromen, zonder seizoensgebonden beperkingen. Tot slot vragen wij aandacht voor de sociale veiligheid en menselijke maat van het fietspad langs de Isotopenweg bij toekomstige aanpassingen.	De huidige geluidsruimte voor de bedrijven op Lage Weide is tot stand gekomen binnen de regels van de Wet geluidhinder. Sinds 2024 is de Omgevingswet van kracht. Daarin is een nieuw systeem voor beoordeling van het totale geluid van het industrieterrein opgenomen. De omzetting naar het nieuwe systeem moet – zo beleidsneutraal mogelijk - plaatsvinden vóór 2032. Tot die tijd geldt de Wet geluidhinder nog als overgangsrecht. In de Beleidsnota Geluid en Trillingen is de volgende passage opgenomen: Ten opzichte van de oude systematiek uit de Wet geluidhinder is de rekenmethodiek gewijzigd. Dit leidt in sommige situaties tot iets meer geluidruimte voor de bedrijven. Er is vooralsnog geen aanleiding om verandering aan te brengen in de wijze waarop het geluid van industrieterreinen wordt beoordeeld. Voor wat betreft de milieucategorieën; deze zijn in het Bestemmingsplan Lage Weide vastgelegd. Er is daarbij een inwaartse zonering toegepast waardoor de centrale percelen de hoogste milieucategorie hebben. Uniek is daarbij is dat er voor die percelen ook een minimumcategorie is vastgelegd. Juist om te borgen dat die gebieden beschikbaar blijven voor zware industriële activiteiten en niet ingenomen worden door bedrijven die zich ook makkelijk op een ander kavel hadden kunnen vestigen. De oeverzwaluwen en grondnestelende bijensoorten worden als voorbeeld gegeven van natuur op Lage Weide. We beseffen het belang dat de bedrijfsvoering zoveel mogelijk moet kunnen doorgaan. Vogelnesten zijn echter beschermd en mogen niet verstoord worden. Dat deze alinea als voorbeeld dient, staat nu niet heel duidelijk. In de omgevingsvisie passen we de tekst aan: *Zie volgende pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg F3	*Zie vorige pagina*	*Vervolg vorige pagina* ‘Als voorbeelden van de biodiversiteit op Lage Weide noemen wij tenslotte nog twee bijzondere plekken: Op de plot van Theo Pouw Groep vormen de grote zandbulten interessante plekken voor dieren als oeverzwaluwen en grondnestelende bijensoorten. De oeverzwaluw broedt in kolonies in zelfgemaakte gangen in zandoevers en zandhopen. Om te zorgen voor continuïteit van werkzaamheden en tevens natuurinclusief te werken en schade aan nesten te voorkomen, kan men zorgen dat op ongebruikte stukken en randen van de kavels kansen voor oeverzwaluwnesten worden gecreëerd. Dit kan bijvoorbeeld door één zandhoop steil te houden of door een verplaatsbare oeverwand. Door alternatieven aan de randen te maken wordt er tegemoet gekomen aan de behoefte van oeverzwaluwen om te nestelen in de buurt van voormalige nestplekken. Daarnaast kan men in de zandhopen die voor de bedrijfsvoering nodig zijn nesten voorkomen door jaarrond te werken met flauwe wanden (minder dan 45 graden) of het zand af te dekken. ‘ Verbeteren van de sociale veiligheid en de menselijke maat, juist voor fietsers en voetganger, is een belangrijk onderdeel van de omgevingsvisie. Goed dat u daar ook aandacht voor vraagt.

Nr	Reactie	Antwoord
G1	Het plan geeft ons aanleiding voor het maken van de volgende opmerkingen/ verzoeken: **Ontwikkeling windturbines** In het plangebied bevinden zich momenteel assets van TenneT en daarnaast zijn wij zoals bekend bezig met het ontwikkelen van nieuwe verbindingen van station Lage Weide naar Utrecht noord. In de visie wordt op meerdere momenten gesproken over het ontwikkelen van windturbines in het initiatiefgebied. TenneT vraagt uw aandacht voor het waarborgen van de afstanden genoemd in het handboek risicozonering windturbines 2020. Wanneer aan de afstanden uit dit handboek wordt voldaan heeft TenneT geen probleem windturbines in de nabijheid van onze bestaande of toekomstige infrastructuur. Wanneer er niet aan deze afstanden wordt voldaan ontstaat er een voor TenneT in de meeste gevallen onaanvaardbaar risico voor zowel de hoogspanningsinfrastructuur als de Omgeving. Mocht er niet aan deze afstanden voldaan kunnen worden dan gaan wij graag zo vroeg mogelijk in gesprek om te kijken of er mogelijkheden zijn tot risico mitigatie. Ook kunnen wij er op deze manier zo goed mogelijk voor zorgen dat alle geplande ontwikkelingen doorgang kunnen vinden en de planprocessen geen onnodige vertraging oplopen. **Vroegtijdige afstemming** In het voorliggende plan staan meerdere ontwikkelingen genoemd in de nabijheid van de assets van TenneT, daarnaast heeft TenneT zelf ook meerdere ontwikkelingen gepland in het gebied. Allereerst willen wij benadrukken dat het intensieve overleg wat er momenteel tussen de gemeente en TenneT gaande is te waarderen. Wij benutten deze zienswijze graag om nogmaals aandacht te vragen voor vroegtijdige afstemming met alle betrokken partijen gezien de beperkte ruimte in het gebied.	De gemeente Utrecht heeft het planproces gestart naar de mogelijke realisatie van windenergie op Lage Weide. Hiervoor wordt de mer-procedure doorlopen, en uiteindelijk wordt in een Nota van Uitgangspunten een belangenafweging gemaakt of en waar windturbines op Lage Weide mogelijk zijn. De bestaande infrastructuur van TenneT is bij ons bekend en nemen we mee in de opstellingsalternatieven. We houden daarbij rekening met de afstanden voor externe veiligheid zoals voorgeschreven in het handboek risicozonering. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau, als eerste stap in de mer-procedure, wordt in maart-april 2026 ter inzage gelegd. TenneT wordt in dat kader eveneens geraadpleegd.

Nr	Reactie	Antwoord
H1	**Gebruik havens** Allereerst is het goed om te zien dat, in de ontwerp omgevingsvisie, voor de terreinen rondom Uraniumkanaal, Meson-, Proton- en Kernhaven) de focus wordt gelegd op grootschalige watergebonden bedrijvigheid. Dit is in lijn met de Europese TEN-T verordening en het zijn van een kernhaven vanuit Europese optiek en de genoemde verordening. Bij deelgebied 6 (de zone tussen het spoor en het Amsterdam-Rijnkanaal) wordt aangegeven dat door de aanwezigheid van twee laad- en losplekken (langshavens) de mogelijkheid voor watertransport aanwezig is en dat voor de kavels bij deze laad- en losplekken het wenselijk is het gebruik hiervan verplicht te stellen. Aandachtspunt hierbij is dat in, op en langs de doorgaande vaarweg (in dit geval een hoofdtransportas) overslagactiviteiten ongewenst zijn (conform de vigerende Richtlijn Vaarwegen 2020). Laden en lossen zou wat Rijkswaterstaat betreft zoveel mogelijk in insteekhavens (als Meson-, Proton en Kernhaven) moeten plaatsvinden en niet in de langshavens langs het Amsterdam-Rijnkanaal (de meest noordelijke langshaven in dit gebied is reeds buiten gebruik gesteld). **Langzaam verkeersverbindingen over Amsterdam-Rijnkanaal en A2** In de omgevingsvisie wordt op diverse plaatsen benoemd dat de ambitie is om langzaam verkeersbruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal (3 stuks) en de A2 (2 stuks) te realiseren. Allereest wil ik erop wijzen dat er (afgezien van de verbinding bij de Demkabrug) nog geen overleg met Rijkswaterstaat heeft plaatsgevonden over de (on)mogelijkheden voor dergelijke verbindingen. Verzoek is een dergelijk overleg wel op te starten.	Bedankt voor uw reactie en uw heldere punten. Het is fijn om te lezen dat u het goed noemt dat er op de terreinen rondom Uraniumkanaal, Meson-, Proton- en Kernhaven de focus wordt gelegd op grootschalige watergebonden bedrijvigheid. De Europese TEN-T verordening en dat Lage Weide een kernhaven is vanuit Europees optiek en de genoemde verordening, is bij ons bekend. Desalniettemin is het goed om dit ook expliciet te noemen in de visie. Dit voegen wij toe. We begrijpen uw aandachtspunt dat er mogelijke belemmeringen zijn voor laden en lossen in de langshavens langs het Amsterdam-Rijnkanaal. In het kader van de circulaire economie en vanuit de mobiliteitsopgaven is het echter zeer gewenst vervoer over water te stimuleren en meer ruimte hiervoor te maken. Dit is vastgesteld beleid onder andere in de Beleidsnota's Utrecht Circulair 2030, Werklocaties 2035 en het Mobiliteitsplan 2040. Deze ambitie hebben wij bekrachtigd in de ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide. Op het moment dat concrete initiatieven zich aandienen voor het gebruik van de langshaven, dan nemen we uw aandachtspunt mee in de afweging en kunnen we hierover in gesprek gaan. Wanneer het project voor een nieuwe langzaam verkeersbrug over het Amsterdam Rijnkanaal start dan nemen we contact op. Goed dat u al de onderwerpen aanstipt die dan gaan spelen, in relatie tot het functioneren van het Amsterdam Rijnkanaal, zoals de werking van de radar.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg H1	Voorts geldt voor nieuwe verbindingen over het Amsterdam-Rijnkanaal dat deze zoveel als mogelijk samen moeten gaan met bestaande verbindingen. Elke oeververbinding kan mogelijk negatieve effecten hebben op de nautische veiligheid op de vaarweg. Indien mogelijk dienen bruggen daarom zoveel als mogelijk geïntegreerd te worden. Zo heeft het bijvoorbeeld de voorkeur van Rijkswaterstaat om de nieuwe verbinding bij de Demkaspoor-/Werkspoorbrug niet als een losstaande nieuwe brug uit te voeren, maar te integreren met de bestaande spoorbrug. Voorkomen moet in ieder geval worden dat nieuwe bruggen de VTS-radar en zicht op het kanaal beperken; vanwege het krappe dwarsprofiel van het kanaal ter hoogte van Lage Weide is er sprake van scheepvaartbegeleiding.	
	In de ontwerp omgevingsvisie wordt gesproken over een tijdelijke veerverbinding, vooruitlopend op de realisatie van de genoemde langzaam verkeersbruggen. Gezien de nautische veiligheid (gezien de intensiteit en omvang van de schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal) is Rijkswaterstaat geen voorstander van een veerverbinding van de ene naar de andere kant van het Amsterdam-Rijkanaal.	In eerdere gesprekken met RWS is inderdaad aangegeven dat RWS geen voorstander is van veerverbindingen van de ene wal naar de andere wal van het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook is besproken dat er wellicht wel mogelijkheden zijn door gebruik te maken van de havens. Wij gaan de mogelijkheden verkennen en gaan hierover graag verder in gesprek.
	Optimalisatie nat profiel Amsterdam-Rijnkanaal Het Amsterdam-Rijnkanaal heeft in de huidige situatie onvoldoende nat profiel (97,2 meter breed) voor de scheepvaart tussen de Kernhaven en de Maarsserbrug. Wellicht ten overvloede wil ik u meegeven dat er vanuit Rijkswaterstaat wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn voor optimalisatie van het nat profiel, wat inhoudt dat het kanaal in breedte (lokaal) mogelijk geoptimaliseerd kan gaan worden. Zo is bijvoorbeeld de binnenkant van de Demkabocht onderdeel van dit vraagstuk. Verzoek is hier waar mogelijk rekening mee te houden.	We zijn op de hoogte van de mogelijke optimalisering van het kanaal ter hoogte van de Demkabocht. Op 30 november 2017 is door de gemeenteraad van Utrecht bestemmingsplan ‘Demkabocht’ vastgesteld. Dit bestemmingsplan is opgesteld vanwege de toekomstige verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal in deze bocht. Wanneer wij in deze buurt een project opstarten treden wij met u in overleg hierover.
	Wandelroute groenzone A2 Op de kaart op pagina 75 staat een wandelroute (groene ommetjes) aangegeven in een zone langs de A2. Uit de omgevingsvisie wordt niet duidelijk wat men hierbij precies voor ogen heeft en hoe dicht deze route op de A2 zou liggen. Verzoek om dit nader te verduidelijken en hierover het gesprek aan te gaan met Rijkswaterstaat over de (on)mogelijkheden hiervoor.	De wandelroute in de groenzone ligt tussen de Reactorweg en de Wolfgang Pauliweg. En daarmee niet in het talud bij de A2.

Nr	Reactie	Antwoord
I1	Met de ontwerp Omgevingsvisie wordt de koers voor het gebied Lage Weide uitgezet. Het is de bedoeling dat de “essentiële positie van Lage Weide” wordt behouden én versterkt. Om dat te doen zet de ontwerp Omgevingsvisie in op intensivering en optimalisatie van de (beperkte) ruimte en wordt de wens uitgesproken om op Lage Weide veel verschillende soorten functies mogelijk te maken. Zo zet de ontwerp Omgevingsvisie onder meer in op de transitie naar een circulaire economie. Ook het inzetten op de energietransitie juicht Eneco van harte toe. Eneco begrijpt de wens van de gemeente Utrecht om de beperkte beschikbare ruimte op Lage Weide zo efficiënt mogelijk te benutten. De ruimte op Lage Weide is echter beperkt en zijn op Lage Weide al meerdere bedrijven met hoge milieucategorieën aanwezig. Dat betekent dat op Lage Weide helaas niet alles kan. Eneco leest in de ontwerp Omgevingsvisie terug dat de gemeente Utrecht zich daar ook van bewust is, aangezien de ontwerp Omgevingsvisie zich ook focust op het behouden van bestaande bedrijven. Dat kan Eneco alleen maar onderschrijven. Zoals bij u bekend is, ligt op Lage Weide ook het terrein van Eneco (aan de Atoomweg) (ingedeeld als deelgebied ‘Energie-eiland’ (deelgebied 2)). Op dat terrein exploiteert Eneco meerdere opwekeenheden waaronder een energiecentrale. Die energiecentrale is, zoals ook in de ontwerp Omgevingsvisie wordt opgemerkt, de grootste energiecentrale in de regio en van nationaal belang. De locatie waar de energiecentrale wordt geëxploiteerd (het Energie-eiland), is op Rijksniveau ook aangewezen als een locatie voor grootschalige elektriciteitsopwekking, namelijk in artikel 5.156 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (het ‘Bkl’) jo. artikel 2.36 van en bijlage III bij de Omgevingsregeling.	Het thema Energie neemt op Lage Weide, en daarmee ook in de Omgevingsvisie Lage Weide, een prominente plaats in. In de Omgevingsvisie beschrijven we het wensbeeld dat Lage Weide ook in de toekomst een belangrijke locatie blijft voor de energie- en warmtevoorziening voor Utrecht en Nederland, met de focus op duurzame energie. Dat geldt voor diverse ontwikkelingen op Lage Weide, zoals de energiehub en het aardgasvrij maken van bedrijfsprocessen. Het Energie eiland is een essentieel gebied voor de energievoorziening. Dat er voor het Energie eiland een Rijksinstructieregel geldt is bekend. Dat hebben we ook in de (ontwerp) Omgevingsvisie meegenomen. Wanneer het omgevingsplan wordt gewijzigd of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit wordt verleend zijn de van toepassing zijnde instructieregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving leidend. De milieucategorieën zijn in het Bestemmingsplan Lage Weide vastgelegd. Er is daarbij een inwaartse zonering toegepast waardoor de centrale percelen de hoogste milieucategorie hebben. Uniek is daarbij is dat er voor die percelen ook een minimumcategorie is vastgelegd. Juist om te borgen dat die gebieden beschikbaar blijven voor zware industriële activiteiten en niet ingenomen worden door bedrijven die zich ook makkelijk op een ander kavel hadden kunnen vestigen. De geluidsruimte conform de milieuvergunning moet passen binnen de geluidsruimte die voor het gehele industrieterrein Lage Weide geldt conform de Wet geluidhinder. Voor de huidige vergunning is dit het geval en ook toekomstige activiteiten zullen inpasbaar moeten zijn. Overigens is in het verleden specifiek voor de centrales ‘Lage Weide’ en ‘Merwedekanaal’ de geluidszone aan de zuidkant verruimd en zijn de maximaal toelaatbare geluidsbelastingen ter plaatse van woningen in de Schepenbuurt verhoogd om zodoende meer geluidsruimte te bieden.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg I1	De aanwijzing als locatie voor grootschalige elektriciteitsopwekking heeft tot gevolg dat omgevingsplannen (i) die elektriciteitsopwekking moeten toestaan, (ii) moeten voorzien in voldoende ruimte daarvoor en (iii) geen beperkingen mogen bevatten voor het gebruik van de installaties voor de elektriciteitsopwekking. Dat volgt uit de instructieregel uit artikel 5.157 van het Bkl. Volgens de wetgever wordt met het bieden van voldoende ruimte aan grootschalige elektriciteitsopwekking niet alleen bedoeld het verzekeren van voldoende fysieke ruimte, maar ook om het verzekeren van voldoende milieugebruiksruimte. Dat betekent onder meer dat de aangewezen locaties, zoals de energiecentrale van Eneco, “steeds volledig gebruikt kunnen worden”. Ook mogen er geen “energiepolitieke maatregelen” worden opgelegd door middel van planregels. Hoewel het hier gaat om een ontwerp Omgevingsvisie en niet om de wijziging van het Omgevingsplan Utrecht, vindt Eneco het van belang op bovenstaande instructieregel te wijzen. Uiteindelijk zal de koers die wordt uitgezet met de (ontwerp) Omgevingsvisie zich laten vertalen naar wijzigingen van het Omgevingsplan en/of het verlenen van omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten.[2] In de ontwerp Omgevingsvisie leest Eneco verder verschillende wensen terug die zich niet (goed) verhouden tot de exploitatie van haar locatie. Met andere woorden, als (alle) door de Gemeente gewenste activiteiten daadwerkelijk mogelijk worden gemaakt door middel van een wijziging van het Omgevingsplan of de verlening van een omgevingsvergunning, dan is de locatie van Eneco niet meer verzekerd van voldoende milieugebruiksruimte en wordt het huidige en toekomstig gebruik van de locatie en de daarop aanwezige opwekeenheden dus wel beperkt.	*Zie vorige pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg I1	In dat kader gaat de ontwerp Omgevingsvisie er bijvoorbeeld al terecht vanuit dat rondom de locatie van Eneco geen milieugevoelige functies zoals wonen en onderwijs kunnen worden toegestaan. Dat onderschrijft Eneco volledig. Toch noemt de ontwerp Omgevingsvisie ook de volgende gewenste ontwikkelingen die het gebruik van de locatie van Eneco wel zou (kunnen) beperken: • **Fietsen en wandelen**: een nadrukkelijke wens is het verbeteren van de bereikbaarheid van Lage Weide voor voetgangers en fietsers. Ook leest Eneco de wens terug om meer groen te realiseren, zoals een “groen ommetje”. Op dit moment ziet Eneco niet in hoe aanleggen van fiets- en wandelpaden en een fietsbrug het (volledig) gebruik van locatie van Eneco niet zou beperken. Naast de fysieke ruimte die daarvoor nodig is, heeft het aanleggen van zulke paden en een brug ook een grote impact op de veiligheid rondom de locatie van Eneco en is het meer dan denkbaar dat dat ertoe zou leiden dat Eneco verschillende (voor haar beperkende) maatregelen zou moeten nemen. In de ontwerp Omgevingsvisie wordt ten onrechte nog geen aandacht besteed aan de vraag of en hoe het vergroten van de bereikbaarheid van Lage Weide voor fietsers en voetgangers zich verhoudt tot het gebruik van de locatie van Eneco. Eneco kan zich goed voorstellen dat de aanleg van paden en een brug ook andere bedrijven op Lage Weide beperkt. Uiteraard hangt dat uiteindelijk af van de locatie(s) waar die paden en brug zou worden voorzien. Eneco verwijst hiervoor ook naar haar reactie op de Uitgangspuntennotitie Beleidsnota (Deel)Omgevingsvisie Lage Weide 2040 van 22 juli 2024. • **Windturbines**: een andere wens is het inzetten op de energietransitie, onder meer door het verkennen van de mogelijkheden voor windenergie. Hoewel Eneco het inzetten op de energietransitie uiteraard onderschrijft, is het Energie-eiland niet het geschikte gebied voor windenergie. Alle ruimte op de locatie van Eneco is nodig voor het verduurzamen van de energieopwek en het beperken en verkorten van de netcongestie. Het past simpelweg niet om op de locatie ook nog windturbines te realiseren. Ook zal het toestaan van windturbines het gebruik van de opwekeenheden (en andere bedrijven in de omgeving) beperken wegens bijvoorbeeld de gevolgen van de windturbines voor veiligheidscontouren. Eneco verwijst in dit kader ook naar haar zienswijze op de ontwerp-beleidsnota Opwekgebieden voor schone energie in Utrecht van 13 juni 2024.	U beschrijft een aantal ontwikkelingen die zich (wellicht) niet goed verhouden tot de exploitatie. Per onderwerp reageren wij hierop. **Fietsen en wandelen:** In de Omgevingsvisie hebben we opgenomen dat er geen openbare fiets- en wandelpaden óp het Energie eiland komen. In de nabijheid van het Energie eiland voorzien we wel in fiets- en wandelpaden zoals nu ook al het geval is. Op voorhand zien wij niet in dat deze fiets- en wandelpaden in de openbare ruimte Eneco in haar bedrijfsvoering zal beperken. Wanneer we als gemeente het tracé van de brug gaan bepalen en gaan ontwerpen treden we in overleg met Eneco. **Windturbines:** De gemeente Utrecht heeft in 2026 het planproces gestart naar de mogelijke realisatie van windenergie op Lage Weide. Hiervoor wordt de mer-procedure doorlopen, en uiteindelijk wordt in een Nota van Uitgangspunten een belangenafweging gemaakt of en waar windturbines op Lage Weide mogelijk zijn. De assets van Eneco met de benodigde externe veiligheidscontouren worden mee genomen in de opstellingsalternatieven die in het MER worden onderzocht. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau, als eerste stap in de mer-procedure, wordt in maart-april 2026 ter inzage gelegd. Eneco wordt in dat kader eveneens geraadpleegd.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg I1	• **Biomassa**: volgens pagina 47 van de ontwerp Omgevingsvisie wil de gemeente het gebruik van biomassa zoveel mogelijk afbouwen zodra er nieuwe betaalbare warmtebronnen beschikbaar worden. Tegelijkertijd wordt (terecht) erkend dat biomassa nog steeds een belangrijke schone warmtebron is. Zoals bekend verwerkt de bio-warmteinstallatie van Eneco juist biomassa en wordt biomassa omgezet in duurzame stadswarmte. Dat doet Eneco op basis van aan haar verleende omgevingsvergunningen. Eneco beschikt wat dat betreft over bestaande rechten die niet (zomaar) kunnen worden ingeperkt, ook niet als op enig moment nieuwe betaalbare warmtebronnen beschikbaar worden. • **Water**: in de Energiehaven ziet de gemeente kansen om het onderwater-leefklimaat te verbeteren, zoals het realiseren van een onderwaterbos voor vissen en verondiepte oevers en plas-draszones. Die wensen zijn voor zover Eneco weet nog niet gedetailleerd uitgewerkt. Eneco ziet niet in hoe die wensen zich verhouden tot het feit dat Eneco oppervlaktewater inneemt ten behoeve van het koelen van haar processen op basis van een aan Eneco verleende watervergunning (inmiddels een omgevingsvergunning door het overgangsrecht). De koelwaterinlaat is gelegen in de hoek van de Energiehaven. Ook zijn er dagelijkse vaarbewegingen voor onder andere de betoncentrale. • **Oever**: de oever van de Energiehaven zou ook (deels) toegankelijk moeten worden voor het publiek. Het water zou dan kunnen worden benut voor recreatie. In die oever zijn ook (door Rijkswaterstaat vergunde) koelwaterinlaten van Eneco aanwezig. In het kader van de veiligheid kan die oever en het omringende water niet openbaar toegankelijk worden.	**Biomassa:** Zoals in de (ontwerp) Omgevingsvisie is verwoord zal biomassa de komende tijd een belangrijke bron voor warmteopwekking blijven. De ambitie is om in de toekomst warmte op te wekken met duurzame warmte bronnen. We zijn ons bewust dat Eneco hier rechten heeft. Daarmee houden we rekening en blijven we in overleg met Eneco over de ontwikkelingen. **Water en oever:** Voor de transformatie van Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant is gestart met het opstellen van de Nota van Uitgangspunten. De plannen voor de Energiehaven maken hier onderdeel van uit en zijn inderdaad nog niet concreet uitgewerkt. Goed dat u al aangeeft dat hier activiteiten plaatsvinden die de mogelijkheden voor toekomstige functies van de Energiehaven kunnen beperken. Als het ontwerp start gaan we in overleg met betrokken partijen. Voor het onderwerp oever gaan we uit van die oevers die niet in uw bezit zijn. Ook hierbij gaan we graag in gesprek over de ideeën en mogelijkheden en beperkingen hierbij.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg I1	• **Het terugdringen van auto- en vrachtverkeer:** op pagina 16 van de ontwerp Omgevingsvisie wordt als “randvoorwaarde” genoemd dat het auto- en vrachtverkeer op Lage Weide moet worden teruggedrongen. Die randvoorwaarde wordt herhaald op pagina 22. Op pagina 10 wordt ook genoemd dat ook het goederenvervoer moet worden beperkt. Tegelijkertijd wordt in de ontwerp Omgevingsvisie op pagina 67 terecht erkend dat het goederenverkeer, het werkverkeer met vrachtauto’s en bestelbusjes niet zomaar te verminderen valt. Dat verkeer maakt namelijk onlosmakelijk onderdeel uit van de bedrijven op Lage Weide. Dat geldt ook voor de locatie van Eneco. De “randvoorwaarde” dat het vrachtverkeer moet worden teruggedrongen is dus, zoals verderop in de ontwerp Omgevingsvisie ook wordt erkend, (in ieder geval voor Eneco) niet mogelijk. Voor Eneco is het ook belangrijk dat haar werknemers, indien nodig, haar locatie met de auto kunnen blijven bereiken. Dat geldt bijvoorbeeld voor werknemers die ’s avonds en ’s nachts aanwezig zijn op de locatie die op die tijden uiteraard niet met de fiets of het openbaar vervoer kunnen bereiken. De locatie moet ook altijd bereikbaar blijven voor vrachtverkeer. Het huidige auto- en vrachtverkeer van en naar de locatie van Eneco is essentieel voor haar bedrijfsvoering en bedrijfszekerheid.	**Het terugdringen van auto- en vrachtverkeer:** We begrijpen dat uw locatie 24/7 bereikbaar moet zijn. En dat werknemers niet op elk tijdstip met fiets of openbaar vervoer kunnen en willen komen. Tegelijk willen we samen met ondernemers, de ondernemersvereniging en andere partners kijken wat er mogelijk is om meer gebruik te maken van andere vervoersmiddelen. Zowel op de korte als de langere termijn. Door de omvang van Lage Weide zijn de kansen groot om hier met elkaar een verandering te realiseren. Het autogebruik zal onderdeel blijven van de mix van vervoersmiddelen, waarbij we streven naar een betere balans. Het zou fijn zijn als ook uw organisatie hieraan wil bijdragen.

Nr	Reactie	Antwoord
J1	Onze zienswijze bestaat uit drie onderdelen en sluit aan bij de opbouw van de voorlopige omgevingsvisie: 1. Scherper economisch profiel Lage Weide; 2. Verbonden Lage Weide; 3. Lage Weide als aantrekkelijk en groen werkgebied. Enkele opmerkingen vooraf: • De NMU constateert dat de Omgevingsvisie een hoog ambitieniveau kent en op hoofdlijnen goed aansluit bij de visie van de NMU. Met name de inzet op Lage Weide als gezonde, veilige en toekomstbestendige werkomgeving beoordelen wij positief. De aandacht voor verduurzaming, klimaatadaptatie en verbetering en bereikbaarheid van de werkomgeving — voor de 19.000 werknemers vormt een passend antwoord op de transitieopgaven waar de regio Utrecht voor staat. • Ondanks het hoge ambitieniveau blijft de omgevingsvisie op veel onderdelen nog te abstract Het ontbreekt vooralsnog aan: - Concrete, meetbare doelen (indicatoren) - Tussentijdse mijlpalen richting 2040; - Duidelijke koppeling tussen ambities en uitvoeringsinstrumenten. Zonder deze concretisering is ons inziens onvoldoende duidelijk hoe en wanneer de ambities worden gerealiseerd en hoe hierop kan worden bijgestuurd. • De NMU plaatst een kanttekening bij de financiële uitvoerbaarheid van de Omgevingsvisie. Het geraamde investeringsbedrag voor een periode van 14 jaar van 193 miljoen euro is substantieel. De mate waarin deze middelen daadwerkelijk en structureel beschikbaar zijn, is echter bepalend voor de realisatie van de ambities. Er ontbreekt op dit moment: - Een nadere uitwerking van de financieringsbronnen; - Een meer gedetailleerde prioritering van maatregelen (deze is nu op hoofdlijnen); - Inzicht in wat gebeurt bij tegenvallende middelen. De relatie tussen ambities en beschikbare financiële middelen verdient verdere uitwerking om de uitvoerbaarheid te waarborgen.	De Omgevingsvisie Lage Weide is geen Beleidsnota of Beleidsnota Omgevingsvisie, op grond van De Utrechtse Standaard (DUS) voor Sturen en Verantwoorden. . In een Beleidsnota of Beleidsnota Omgevingsvisie staan de kaders, doelen en wordt met indicatoren gestuurd op de uitvoering. Voorbeelden in de gemeente Utrecht hiervan zijn de Beleidsnota Werklocaties en de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht. De Omgevingsvisie Lage Weide benoemt de ambities voor de ontwikkeling, dat is op een abstracter niveau. Dat maakt het lastiger om nu al, in deze fase, indicatoren te benomen om de voortgang te gaan meten. In deel C Monitoren, Sturen en Verantwoorden benoemen we om die reden ook geen indicatoren, planning, etc. Zo sluit het beter aan bij het karakter van de ontwikkelingen en de projectenagenda. Vervolgstap is het opstellen van een gebiedsprogram-mering, waar we nader ingaan op de prioritering en de mogelijke financiële dekkingsbronnen. Bij de daadwerkelijke start van concrete projecten, zal de dekking bekend zijn. Bij een Omgevingsvisie is het gebruikelijk dat er wel maatregelen of projecten worden benoemd, en dat er nog geen dekking voor is. De dekking zal, gezien de omvang van de bedragen en het belang van de projecten, moeten komen van zowel de gemeente als andere overheden en partners. Ook de Omgevingswet, artikel 3.2, omschrijft het abstractieniveau van een Omgevingsvisie, mede voor de uitoefening van de taken en bevoegdheden: a. een beschrijving van de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving; b. de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het grondgebied; c. de hoofdzaken van het voor de fysieke leefomgeving te voeren integrale beleid. Hieruit blijkt dat het een visie op hoofdlijnen betreft en daardoor nog abstract kan zijn.

Nr	Reactie	Antwoord
J2	**1. Scherper economisch profiel van Lage Weide** De omgevingsvisie positioneert Lage Weide als een economische motor voor Utrecht met een nadruk op het verbinden van het economisch profiel aan de circulaire transitie. De gemeente wil ruimte creëren voor circulaire bedrijven en sturing geven aan vestiging van nieuwe bedrijven en ontwikkelingen die bijdragen aan hergebruik van grondstoffen en energie-efficiëntie. De NMU moedigt dit van harte aan, maar dringt er ook op aan om concreter uit te werken hoe de circulaire economie vorm zal krijgen op Lage Weide en hoe de gemeente en bedrijven (zullen) samenwerken met partners in de regio. De visie spreekt over verduurzaming van bedrijvigheid, maar: • Maakt onvoldoende duidelijk welk type bedrijvigheid op lange termijn wenselijk is; • Bevat weinig expliciete keuzes over het weren of uitfaseren van niet-duurzame functies; • Benoemt circulariteit vooral als ambitie, niet als selectiecriterium; • Het ontbreekt aan een gedegen aanpak om de luchtkwaliteit, en daarmee de leefomgeving van werknemers in en omwonenden van het gebied, te verbeteren. De NMU geeft de volgende aanbevelingen mee: • Neem in de Omgevingsvisie op wat de gemeente doet om **de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de WHO- normen** zodat gezondheid van werknemers en omwonenden geborgd kan worden.	Fijn te lezen dat u onze keuze onderschrijft om Lage Weide te positioneren als economische motor voor Utrecht; met nadruk op het verbinden van het economisch profiel aan de circulaire transitie. In de visie staan de ambities voor de circulaire economie onder hoofdstuk B.1. Per deelgebied is uitgewerkt hoe de bedrijvigheid kan bijdragen aan de circulaire transitie. De gemeente heeft in de Beleidsnota Circulair 2030 beschreven hoe zij samenwerkt met partners in de stad. Op Lage Weide specifiek werkt de gemeente als trekker op het thema circulair met partners op het bedrijventerrein aan de circulaire economie onder de vlag van de Greendeal Lage Weide. **Luchtkwaliteit** In de beleidsnota Luchtkwaliteit zijn de beleidsdoelstellingen voor Luchtkwaliteit opgenomen. In het uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit staan de concrete acties die horen bij dit beleidsdomein. Eén van de maatregelen is de uitbreiding van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtvoertuigen naar heel Utrecht in 2030, met een tijdelijke uitzondering voor een aantal nader te bepalen bedrijventerreinen, of delen daarvan, tot 2035. Dit betekent dat alle bestel- en vrachtauto's vanaf 2030 uitstootvrij de gemeente moeten betreden. Daarbij wordt een aantal bedrijventerreinen, of delen daarvan, tot 2035 uitgezonderd van de zone. Welke bedrijventerreinen dit zijn wordt nader onderzocht en in 2026 vastgelegd. Op die manier blijven de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelen grotendeels behouden, terwijl de lasten voor ondernemers beperkt blijven en de praktische haalbaarheid toeneemt. De huidige problematiek rond netcongestie werkt in op de beschreven gemeentelijke ambities. Bedrijventerreinen kennen een relatief hoog aandeel vrachtverkeer over langere afstanden, waarvoor nog niet altijd betaalbare en inzetbare uitstootvrije alternatieven beschikbaar zijn. Dit speelt niet alleen voor de bedrijven zelf, maar ook voor de vele vervoerders en toeleveranciers van buiten de stad die dagelijks toegang moeten hebben tot deze locaties.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg J2	*Zie vorige pagina*	*Vervolg vorige pagina* Met de invoering en uitbreiding van de nul-emissie zone voor stadsdistributie en de afspraken binnen het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), staan we voor een forse opgave: het voorzien van vrachtwagens en bouwmaterieel van voldoende laadcapaciteit. Dit is extra uitdagend omdat er vanwege de beperkte netcapaciteit voorlopig geen nieuwe zware netaansluitingen beschikbaar zijn, en die zijn nodig om deze voertuigen op te laden. Dit vraagt om creatieve en innovatieve oplossingen. Diverse Utrechtse bedrijven, zoals Stiho, Pouw en Kuijf Logistics, hebben reeds zware laadpalen gerealiseerd voor hun eigen bouw- en vrachtvoertuigen. Zij hebben ook buren en bekenden met laadproblemen door netcongestie uitgenodigd om gebruik te maken van deze voorzieningen. We werken samen met deze bedrijven en navigatiediensten om dergelijke laadpleinen breder toegankelijk te maken voor transportbedrijven. Om de elektrificatie van de transportsector verder te ondersteunen gaan we een contract afsluiten voor de aanschaf van laadpalen voor logistiek en bouw. Door deze laadpalen zelf in te kopen en te exploiteren is flexibele inzet mogelijk op zowel tijdelijke als permanente locaties. Zo kunnen we goed inspelen op de laadbehoefte van bouw- en transportbedrijven en op tijdelijk beschikbare netcapaciteit. De eerste locaties waar dit wordt toegepast zijn Lage Weide en De Wetering.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg J2	• Bij de vestiging en ontwikkeling van (zwaardere) bedrijvigheid kan nadrukkelijker worden gestuurd op bijdragen aan de circulaire economie. Stel **selectiecriteria** op die betrekking hebben op: - Materiaalgebruik: aandeel gerecyclede, hernieuwbare (biobased) of hergebruikte materialen versus primaire grondstoffen. - Productontwerp: ontwerp voor demontage, reparatie, hergebruik en lange levensduur - Kringloopdenken: technische/biologische kringloop in het bedrijfsproces - Circulaire businessmodellen, bijvoorbeeld leasing. Hanteer in het gebied concrete eisen of richtlijnen voor circulair bouwen, slopen en beheren en verbind deze aan regionale circulaire initiatieven en ketens; • Sluit bij nieuwbouw, renovatie en werkzaamheden in de openbare ruimte aan bij de actielijnen van de **Alliantie Cirkelregio Utrecht** en het Convenant Toekomstbestendig Bouwen (www.toekomstbestendigbouwen.nl), om circulair, duurzaam en toekomstbestendig handelen te borgen. • Zorg ervoor dat bij nieuwbouw en verbouw de daken minimaal **zo sterk zijn als een verdiepingsvloer**. Zo kunnen maatschappelijk opgaven als waterberging, biodiversiteit, opwek van duurzame energie en recreatie ook op de daken plaatsvinden en gaan we zuinig om met onze schaarse ruimte. Uiteraard dienen de daken bestand te zijn tegen de extra belasting door wind en sneeuwval (wetgeving). • Benut een expliciete rol voor **vergunningverlening, grondbeleid en aanbestedingsvoorwaarden als sturingsinstrument**. Vergunningverlening en aanbestedingsvoorwaarden bieden mogelijkheden om bedrijven te stimuleren bij te dragen aan maatschappelijke doelen, zoals verduurzaming, klimaatadaptatie en verbetering van de leefomgeving. De NMU adviseert deze mogelijkheden expliciet te benutten.	**Selectiecriteria vestiging bedrijvigheid** De gemeente werkt samen met u aan eisen aan gebouwen omtrent duurzaamheid en circulariteit. Dit doen we binnen het programma Circulair. Deze aanpak continueren we. Bij het beoordelen van een omgevingsvergunning, bij gronduitgifte of aanbestedingsvoorwaarden nemen wij –vanwege de wettelijke eisen uitdrukkelijk de Omgevingsvisie Utrecht mee. In de Omgevingsvisie staat al ons beleid, waaronder omtrent duurzaamheid. Uw advies om deze mogelijkheden te benutten nemen wij over, waarbij wel opgemerkt dient te worden dat dit altijd in afweging gaat met andere gemeentelijke doelstellingen.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg J2	• De (mogelijke) komst van windturbines op Lage Weide zullen niet alleen van invloed zijn op ondernemers die werken op het terrein, maar hebben ook effect op omwonenden. Voor ons is het belangrijk om de lusten en lasten van grootschalige energieopwek eerlijk te verdelen. Doe dat door: - Benoem scherper voor wie de duurzaam opgewekte energie wordt ingezet. Zorg ervoor dat ook inwoners van de stad Utrecht profiteren van duurzaam opgewekte energie. - Zorg voor een zorgvuldig en evenwichtig participatieproces. In verschillende gemeenten lopen participatieprocessen voor een windpark. Omwonenden zijn betrokken via een meedenkgroep of via een omgevingsadviesraad. In alle gevallen zijn bewoners betrokken op eigen initiatief. Wij zien in de praktijk dat deze groepen niet altijd een goede afspiegeling vormen van het totaal aan omwonenden. Wij adviseren u een burgerberaad (www.bureauburgerberaad.nl) onderdeel te laten zijn van het participatieproces. Neem hierbij een voorbeeld aan het Nationaal Burgerberaad Klimaat (www.burgerberaadklimaat.nl/) waar een zeer diverse groep van mensen op een constructieve manier met elkaar in gesprek ging en gezamenlijk tot gedegen adviezen kwam. • Op pagina 46 stelt de visie “er zijn weinig duurzame warmtebronnen of restwarmte van de industrie met een midden- of hoge temperatuur beschikbaar”. Ten eerste kan restwarmte met een lage temperatuur ook waardevol zijn om toe te passen bij gebouwen die voldoende goed geïsoleerd zijn. Ten tweede geven we de suggestie mee om toe te voegen welke kansen er zijn om de restwarmte van de bedrijven op Lage Weide in te zetten om aardgasvrij te worden en of er kansen zijn voor omliggende wijken om gebruik te maken van restwarmte vanaf Lage Weide.	**Duurzame energie** De gemeente Utrecht wil ook dat inwoners van de stad mee kunnen profiteren van de duurzame energie, die windmolens opwekken. In de beleidsnota opwekgebieden voor schone energie (december 2024) is opgenomen dat de omgeving mee moet kunnen profiteren door te investeren, medezeggenschap te geven en/of financieel mee te laten profiteren. We hanteren daarbij als voorwaarde voor financiële participatie dat direct omwonenden voor minimaal 50% eigenaar zijn van wind- of zonneparken. Het project Wind op Lage Weide volgt het Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling (UPG). Als onderdeel van het UPG volgen we een zorgvuldig participatieproces. Daarvoor is een Samenwerkingsplan met de stad opgesteld en gepubliceerd op onze Denk mee pagina. Dit samenwerkingsplan gaat in op de eerste vier fasen van het planproces en op welke verschillende manieren we de samenwerking vormgeven. Dank voor uw suggestie ten aanzien van het inzetten van een burgerberaad. We verkennen of het inzetten van het Utrechtse Klimaatpanel in dit traject mogelijk is. De tekst over restwarmte in de Omgevingsvisie is gekoppeld aan de tekst over het stadsbrede warmtenet in Utrecht. Het warmtenet heeft op dit moment een temperatuur van boven de 70 graden. We kijken met Eneco uiteraard naar mogelijkheden om deze temperatuur te verlagen zodat ook lagere temperatuur bronnen daar succesvol op kunnen invoeden. Dat kan pas als alle aangeslotenen (op een deel net) een lagere temperatuur aankunnen. Uiteraard kunnen gebouwen met een goede isolatie los van het net op een lage temperatuur bronnen worden aangesloten. Daarom hebben we in de Beleidsnota Warmte ook voor alle bedrijventerreinen (incl Lage Weide) als voorkeursoplossing lage temperatuuroplossingen aangegeven. Dit kan individueel of klein collectief zijn. Lage Weide (het Energie eiland) produceert bijna alle warmte voor het warmtenet en dus alle omliggende wijken maken hier al gebruik van. We zijn constant met Eneco in gesprek om dit efficiënter, netbewuster en duurzamer in te vullen; onder andere door gebruik te maken van restwarmte wanneer deze beschikbaar is.

Nr	Reactie	Antwoord
J3	**2.Verbonden Lage Weide** De omgevingsvisie streeft naar een betere verbinding van Lage Weide met de omliggende stad en regio, onder meer door verbeterde fietsverbindingen en openbaar vervoer, waardoor de afhankelijkheid van auto's kan worden verminderd en bereikbaarheid wordt verbeterd. De NMU juicht in het bijzonder de ambitie toe om -in dit gebied met 19.000 werknemers, waarvan de helft op fietsafstand van het werk woont - meer fietsverbindingen en routes te realiseren, waaronder de doorfietsroutes Lage Weide-Houten en de Dom tot Dam route. Deze maatregelen ondersteunen duurzame mobiliteit en stimuleren een gezondere leefomgeving, en een meer integrale (fysieke en mentale) verbinding met de rest van Utrecht. Ook ligt hier een kans om mobiliteit sterker te koppelen aan klimaat- en gezondheidsdoelen. De NMU geeft de volgende aanbevelingen mee: • **Grote opgave-woon-werkverkeer** (p.66): de gewenste verschuiving van autogebruik naar fiets, OV en deelmobiliteit kan sterker worden onderbouwd door de gewenste verschuiving te kwantificeren en uiteen te zetten in de tijd, te monitoren en bij achterblijvende resultaten bij te sturen; • Hoewel wordt ingezet op verbetering van OV en verbeteren van (door) fietsroutes, ontbreken maatregelen om **autogebruik structureel te verminderen**. Denk daarbij aan: - Realisatie van autoluwe zones; - Voorrang geven aan duurzame vervoerswijzen (bus, voetgangers, fietspaden) bij de inrichting van de openbare ruimte (bijv. door bredere, toegankelijkere fietspaden zonder hobbels en obstakels, aanpassing van scherpe of onoverzichtelijke bochten, veilige voetgangersbruggen en de aanleg van busbanen) en het verkeersmanagement door de gemeente; - Het doorvoeren van de reeds geplande snelheidsverlaging op 50 km/u wegen naar 30 km/u waar ook fietsers gebruikmaken van de rijbaan.	U noemt meerdere suggesties voor het veiliger en aantrekkelijker maken van Lage Weide voor fietsers, OV en voetgangers. Eén van de projecten waarvoor we op korte termijn budget willen aanvragen, een zogenoemd prioritair project, is het ontwerp van de hoofdinfrastructuur en de groene openbare ruimte op Lage Weide. Dit geheel noemen we het ruimtelijk raamwerk. Daarbij staan veilige en aantrekkelijke routes voor fietsers en wandelaars centraal. Om zo het fietsgebruik te stimuleren. In het ontwerp werken we uit hoe langzaam verkeer en vrachtverkeer op een veilige manier door Lage Weide kan worden geleid. Dat zal een andere inrichting opleveren dan in de huidige situatie. De maatregelen die u noemt herkennen wij en veel daarvan zullen in het ontwerp concreet worden uitgewerkt. Zo wordt de fietsroute onder station Utrecht Leidsche Rijn (Wolfgang Pauliweg) nader onderzocht en uitgewerkt in de op te stellen Nota van Uitgangspunten stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant. We monitoren al de mobiliteit in de economische kerngebieden, waaronder Lage Weide. En dat zullen we ook blijven doen.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg J3	• **Parkeren in de openbare ruimte en op de kavels** (p.70): de relatie tussen mobiliteit en ruimtegebruik (parkeren, logistiek) kan scherper: wat verwacht de gemeente dat de parkeermaatregelen gaan bijdragen aan het verminderen van autogebruik c.q. de bereikbaarheid van Lage Weide? • De maatregelen op **deelmobiliteit** kunnen concreter worden uitgewerkt. Zo staat op p. 63 dat de gemeente voorrang geeft aan deelmobiliteit maar wordt ons niet duidelijk hoe de gemeente dat op Lage Weide tracht te implementeren. Zet in op hubs met elektrische deelauto's welke ook functioneren als opslag van (lokaal opgewekte) energie. • **Verbeteren van fietsverbindingen naar en op Lage Weide**: Het valt ons op dat de omgevingsvisie een fietsverbinding onder station Leidsche Rijn (Wolfgang Pauliweg) onbenut laat. Terwijl een veilige fietsverbinding onder het spoor zou bijdragen aan een kwaliteitsverbetering van de duurzame bereikbaarheid van Lage Weide. Deze fietsverbinding lijkt wel op de visiekaart 'mobiliteit' te staan, maar verdient het om expliciet benoemd te worden in de omgevingsvisie. Samen met de realisatie van een fietsalternatief voor de Demkabrug (cruciaal onderdeel van de Dom tot Dam doorfietsroute) zijn dit voor de NMU de prioriteiten als het gaat om het verbinden van Lage Weide met de stad; • In afwachting van de realisatie van de Dom tot Dam route zou de haarspeldbocht aan de zuidoostkant van de Demkabrug die fietsers dwingt tot afstappen, moeten worden verbeterd; • Aandacht voor fietsveiligheid. naast nieuwe verbindingen is aandacht nodig voor de veiligheid van bestaande fietsroutes, met name waar deze samenkomen met gemotoriseerd en zwaar verkeer bij bijvoorbeeld uitritten van distributiecentra die fietspaden kruizen en/of waar routes slecht of niet zijn verlicht.	*Zie vorige pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
J4	**3. Aantrekkelijk en groen Lage Weide** De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 zet in op het vergroenen van het bedrijventerrein en het klimaatbestendig maken van de openbare ruimte. Initiatieven zoals het versterken van groen, vergroenen van werklandschappen en aandacht voor waterbeheer dragen bij aan klimaatresilience en een gezonde fysieke omgeving rondom en binnen het terrein. De ambitie om een groen werklandschap te creëren, waar ruimte is om te vertragen, moedigen wij aan. De visie bevat doelstellingen voor vergroening van het bedrijventerrein, aanleg van groenstructuren en verbetering van waterkwaliteit en -beheer. Hoewel vergroening één van de centrale speerpunten van de visie is, valt ons op dat vergroening nu vooral functioneel wordt benaderd (klimaatadaptatie, verblijfskwaliteit) en minder vanuit ecologisch herstel en natuurinclusieve visie. Hierdoor ontbreekt ons inziens een aantal belangrijke elementen: • Een ecologische visie op gebiedsniveau inclusief expliciete biodiversiteitsdoelen (bijv. soorten, habitatkwaliteit) ontbreekt; • In de ontwerp omgevingsvisie wordt nergens verwezen naar de aanleg van groene daken en gevels, noch naar het multifunctioneel gebruik van daken; terwijl dit juist op bedrijventerreinen met grote dakoppervlakken een grote bijdrage kan leveren aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en waterbeheer. Voorwaarde is uiteraard dat de daken stevig genoeg zijn om het extra gewicht te dragen; • De visie beschrijft niets over mogelijke kansen voor slimme oplossingen voor de opvang van regenwater, zoals afkoppelen. De oppervlakte van Lage Weide is 308 hectare, waarvan zeker de helft bedrijfspanden bevat. De NMU ziet dit als een gemiste kans, gezien de gigantische oppervlakte aan daken in dit gebied; • De visie besteedt aandacht aan waterberging en klimaatadaptatie, maar waterkwaliteit krijgt relatief weinig aandacht; risico's van uitloging van materialen en verontreiniging van bodem en oppervlaktewater worden beperkt benoemd; • Hergebruik van water (circulaire watersystemen) wordt niet concreet uitgewerkt.	Dank voor de aanbevelingen. Het is goed om te zien dat deze aansluiten bij de omgevingsvisie. Versterking van natuurwaarden, zoals ecologische verbindingen en het bevorderen van biodiversiteit maken deel uit van de visie en zijn benoemd in het hoofdstuk "Groen en aantrekkelijk Lage Weide." Wel blijft de primaire functie van bedrijventerrein voorop staan. De aanbevelingen hebben deels betrekking op een concrete uitwerking. Deze kan op het meer abstracte niveau van een omgevingsvisie nog niet gegeven kan worden. De uitwerkingsaspecten zullen worden meegenomen in het vervolgtraject, met name het inrichtingsplan voor het ruimtelijk raamwerk, de hoofdstructuur van de openbare ruimte van Lage Weide. Terecht benoemt u dat juist een gebied als Lage Weide met grote dakoppervlakken zich leent voor vergroening op perceelniveau. In de omgevingsvisie zetten we in op intensivering in de deelgebieden Maakbedrijven en service en het Stationsgebied Lage Weide. Meervoudig ruimtegebruik, zolang het niet verstorend werkt voor de functie van het bedrijventerrein en het collectief organiseren van voorzieningen, staat hier centraal. Het benutten van daken voor groen, waterberging, energie en verblijf maakt hier deel van uit. Ook in andere deelgebieden is het vergroenen van daken en gevels interessant. In de omgevingsvisie is dit verbeeld op meerdere van de zogenaamde tegels. Het inrichten van een robuust watersysteem is een terecht aandachtspunt en wordt in de uitwerking opgepakt. We begrijpen uw zorgen over het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen. Gemeente Utrecht gebruikt om die redenen al sinds 1992 geen chemische bestrijdingsmiddelen meer in het groenonderhoud.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg J4	De NMU geeft de volgende aanbevelingen mee: • Bij de groene inrichting van de openbare ruimte wordt geadviseerd te kiezen voor inheemse, bij voorkeur biologisch geteelde soorten die bestand zijn tegen hitte en droogte en die bijdragen aan biodiversiteit en het lokale ecosysteem. • Neem in de omgevingsvisie op dat gemeente het voornemen heeft om het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen op haar grondgebied te weren, mede vanwege risico's voor gezondheid, bodem- en waterkwaliteit. Zie de handleiding 'Regulering bestrijdingsmiddelen' • Initiatieven zoals een bijensnelweg, eetbaar groen en kleinschalige voedselbosjes dragen bij aan de biodiversiteit, klimaatadaptatie en ruimtelijke kwaliteit en bieden kansen voor betrokkenheid van bedrijven en werknemers. • Pas ecologisch bermbeheer toe, vergroot de natuurwaarden — bijvoorbeeld via bloemrijke bermen, natuurvriendelijke oevers en voorzieningen voor fauna. Betrek lokale groengroepen of medewerkers van bedrijven actief bij de inrichting, het beheer en de monitoring van deze groene structuren. • Neem groene gevels, daken en multifunctioneel gebruik van daken expliciet op in de omgevingsvisie. Daken kunnen worden benut voor duurzame energieopwekking, opslag regenwater voor toiletten, recreatieplekken, waterberging, biodiversiteit etc. Om deze functies mogelijk te maken adviseren wij zoals eerder vermeld om in de omgevingsvisie op te nemen dat daken (bij nieuwbouw en verbouw) minimaal even stevig moeten worden gemaakt als de vloer van een nieuwe verdieping.	De opmerkingen over afkoppelen, waterberging en waterkwaliteit gaan verder dan de hoofdlijnen waar een visie voor bedoeld is. De aanbevelingen nemen we mee. Deze uitwerkingen/aanbevelingen komen voor in de visie klimaatadaptatie, maar ook in de visie water en riolering. In die visie (en het programma water en riolering) staat hoe we omgaan met afkoppelen, het verbeteren van watersystemen maar ook onze samenwerking met de waterkwaliteitsbeheerders (HDSR). Als gemeente zetten we ons in om de voorkeursvolgorde van hemelwater zo goed mogelijk in te vullen en zamelen we overtollig hemelwater pas in wanneer het naar redelijkheid niet meer te verwachten is van de perceeleigenaar om water op eigen terrein te verwerken. Door op die manier naar bouwaanvragen te kijken (en deze zo te beoordelen) zijn er al veel bedrijven die water bergen en/of op eigen terrein verwerken, waarna ze overtollig hemelwater gescheiden aanleveren.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg J4	• Voeg maatregelen toe om de waterkwaliteit te verbeteren, zoals: - Bij materiaalkeuzes dient aandacht te zijn voor het voorkomen van uitloging van schadelijke stoffen, ter bescherming van bodem- en waterkwaliteit. Dit is extra relevant wanneer er meer regenwater wordt afgekoppeld. - Het afkoppelen van hemelwater en het lokaal opvangen en hergebruiken daarvan (bijvoorbeeld via grijswatersystemen) wordt als noodzakelijk beschouwd in het kader van klimaatadaptatie. Stimuleer het opvangen en hergebruiken van regenwater voor toepassingen zoals de bewatering van openbaar en particulier groen, het doorspoelen van toiletten, het gebruik in wasmachines en andere passende doeleinden. - De toepassing van waterdoorlatende bestrating, bijvoorbeeld bij alle parkeerplaatsen, draagt bij aan het verminderen van wateroverlast en aan een robuuster watersysteem. • Veranker klimaatadaptatie sterker door het opnemen van concrete ambities voor hittestressreductie, bijvoorbeeld door schaduwrijke routes, verkoelende groenstructuren en water in de openbare ruimte.	*Zie vorige pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
J5	**Aanvullende aandachtspunten** Tot slot wijst de NMU op de volgende aandachtspunten: • De visie benoemt het belang van een gezonde werkomgeving, maar werkt milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, externe veiligheid) beperkt uit. Ontbrekend zijn: - Duidelijke keuzes over de verdeling van milieuruimte; - Richtinggevende kaders voor het beperken van cumulatieve milieubelasting; - Samenhang tussen economische ontwikkeling en gezondheidsdoelen. Hier ligt een kans om gezondheid en milieu sterker leidend te maken in ruimtelijke keuzes en daarmee écht toe te werken naar een gezonde leef- en werkomgeving op Lage Weide • Aangezien de visie zich vooral richt op fysieke en economische aspecten, zijn deze aspecten minder uitgewerkt: - Relatie tussen werklandschap, gezondheid en welzijn; - Een bredere invulling van “gezonde werkomgeving” zou hier passend zijn. • De visie vermeldt niets over maatregelen tegen lichtvervuiling. De NMU roept de gemeente op actief de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen rondom lichtvervuiling van bedrijven (bijv. reclame, gevels, stallingen) in haar visie op te nemen. Concrete suggesties zijn te vinden op de website van Nacht van de Nacht (https://nachtvandenacht.nl/aanbevelingen-voor-bedrijven/), een initiatief van de Natuur en Milieufederaties. **Tot slot** Onze oproep is om prioriteit te geven aan bovenstaande punten en voldoende budget en capaciteit te reserveren om de plannen ook om te zetten in daadwerkelijke actie.	De omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen die de lange termijn richting schetst voor de doorontwikkeling van Lage Weide. Dat doen we op het niveau van ambities, zoals eerder in deze reactienota aangegeven. Kaders komen uit én wetten die op het ontwikkelen en functioneren van Lage Weide van toepassing zijn, én uit andere verordeningen, visies, etc. die ook op Lage Weide betrekking hebben. Het belangrijkste doel van de visie is om de essentiële functie van Lage Weide voor de stad en regio te behouden en te versterken in de transitie naar de circulaire economie. Het gebruiken van de hoge milieu categorieën die op Lage Weide mogelijk zijn, zijn hiervoor hard nodig. Zowel voor de stad als de regio. Hierbij houden we ons, vanzelfsprekend, aan de wettelijke kaders die hiervoor gelden. Eén van de drie subdoelen is het versterken van de menselijke maat op Lage Weide. Dat is verwerkt in het thema Aantrekkelijk en groen Lage Weide. Met meer aandacht voor welzijn, bewegen, natuur en ecologie. Ook de grote aandacht voor het aantrekkelijker en veiliger maken van routes voor fietsers en wandelaars draagt bij aan het versterken van de menselijke maat. Voor wat betreft de milieucategorieën; deze zijn in het Bestemmingsplan Lage Weide vastgelegd. Er is daarbij een inwaartse zonering toegepast waardoor de centrale percelen de hoogste milieucategorie hebben. Uniek is daarbij is dat er voor die percelen ook een minimumcategorie is vastgelegd. Juist om te borgen dat die gebieden beschikbaar blijven voor zware industriële activiteiten en niet ingenomen worden door bedrijven die zich ook makkelijk op een ander kavel hadden kunnen vestigen. In de vervolgstap van de visie, dat is het opstellen van een gebieds-programmering, is het verkrijgen van budget één van de belangrijke punten. Gezien de aard en de omvang van de maatregelen zal mede financiering door andere overheden nodig zijn.

Nr	Reactie	Antwoord
K1	**Waarom ik deze brief schrijf** Ik ben diep bezorgd over de plannen om Lage Weide aan te wijzen als “focusgebied voor windenergie”. Dit staat letterlijk zo in de visie op pagina 22-23. In de praktijk betekent dit dat er windturbines van 270 meter hoog kunnen komen – zo hoog als de Domtoren drie keer op elkaar gestapeld. Deze informatie komt onder andere van RTV Stichtse Vecht, die op 24 november 2024 berichtte over de spanning die dit al veroorzaakt aan de gemeentegrens (zie: https://rtvstichtsevecht.nl/nieuws/artikel/windturbines-op-lage-weidespanning-aan-de-gemeentegrens). Als bewoner van Maarssenbroek voel ik me niet gehoord. Wij wonen het dichtst bij het Energie-eiland, waar deze molens waarschijnlijk komen. Niemand heeft ons gevraagd of wij dit willen, of wat dit voor onze gezondheid en ons dagelijks leven betekent. **Wat dit voor ons als buurt betekent** Wij zijn trots op onze wijk. Veel van ons werken hard, sommigen zelfs op Lage Weide zelf. De visie noemt Lage Weide terecht “de machinekamer van Utrecht” waar 19.000 mensen werken, veel van hen praktisch en technisch geschoolden. Dat zijn wij. Wij houden de stad draaiende. Maar nu voelt het alsof de gemeente ons straffen wil voor dat harde werken. Wij accepteren al zoveel: • Het vrachtverkeer dat door onze straten rijdt • De geluidsoverlast van de energiecentrale en industrie • De lagere waarde van onze huizen door de nabijheid van het bedrijventerrein • De geur en het lawaai dat bij een industriegebied hoort En nu moet er ook nog windturbinegeluid bij? Dag en nacht? Terwijl andere wijken in Utrecht daar niet mee te maken krijgen? **Dat is niet eerlijk. Dat is sociale ongelijkheid.** **De gezondheidsrisico’s zijn echt – en bewezen** U moet weten dat er recent **eindelijk wetenschappelijk bewijs** is gekomen dat bevestigt wat omwonenden van windparken al jaren zeggen: windturbines maken ziek.	De inhoudelijke beantwoording start bij K2. Daarin staan de vragen van de indiener.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K1	**Het Dronten-rapport**: In augustus 2025 kwam er een rapport uit over windturbines in Dronten (te vinden via https://nlvow.nl/system/files/article-files/2025-11/windparken_dronten_rapport_dgmr_13-08-2025.pdf). Dit rapport van DGMR Ingenieursbureau bewijst met feitelijke metingen dat bewoners terecht klaagden over een “nachtelijke brom” die hen wakker hield. Jarenlang werden deze mensen niet geloofd. Ze ontwikkelden gezondheidsklachten. Ze gingen naar de huisarts. En wat deed de gemeente? Die hield het rapport **eerst geheim**. Pas na uitlekken in november 2025 kwam het naar buiten (zie https://nlvow.nl/actueel/gelekt-rapport-dronten-verklaartgezondheidsklachten-door-windturbines). De Lokale Omroep Dronten schreef op 2 december 2025: “Nachtelijk gebrom door windmolens bestaat echt, maar gaat ook niet weg” (https://www.lokaleomroepdronten.nl/nieuws/lokaal/nachtelijk-gebrom-door-windmolensbestaat-echt,-maar-gaat-ook-niet-weg). En de wethouder? Die zei dat er “geen actie hoeft te worden ondernomen” omdat er geen norm is. **Laat dit niet in Maarssenbroek gebeuren.** **Het RIVM bevestigt het**: In januari 2025 publiceerde het RIVM eindelijk een duidelijke factsheet (https://www.rivm.nl/sites/default/files/2025-01/Factsheet gezondheidseffecten van windturbinegeluid.pdf en https://www.rivm.nl/documenten/windturbines-engezondheid). Ze schrijven letterlijk: “Er is een duidelijke relatie aangetoond tussen het geluidniveau van windturbines en hinder, waarbij we hinder - in lijn met de WHO-definitie - beschouwen als een negatief gezondheidseffect.”	*Zie pagina 67*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K1	De gezondheidsklachten zijn: • Ernstige slaapstoornissen (elke nacht wakker worden) • Hoofdpijn en duizeligheid • Hartkloppingen • Concentratieproblemen • Op de lange termijn: verhoogde bloeddruk en hart- en vaatziekten door chronische stress Dit is geen theorie. Dit is wat mensen in Dronten nu doormaken. **Dit wil ik niet voor mij en mijn vrouw. Dit wil ik niet voor mijn buren.** **Nederland beschermt ons niet** Het ergste is dat Nederland **geen enkele norm** heeft voor laagfrequent geluid. Dat is precies het geluid dat windturbines maken – een lage brom die door muren heen gaat en je ‘s nachts wakker houdt. Denemarken heeft wel een norm. Duitsland heeft strengere afstandseisen. Maar Nederland niet. De huidige Nederlandse norm is 400 meter voor kleine windturbines. Voor turbines van **270 meter hoog** adviseren internationale wetenschappers een afstand van **10 keer de tiphoogte = 2.700** meter. Boomstede ligt veel dichter bij het Energie-eiland dan dat. Andere landen beschermen hun burgers beter: • Wallonië: minimaal 800 meter • Vlaanderen: 875 meter • Duitsland: 900+ meter • Denemarken: 1.050 meter Waarom beschermt Nederland zijn burgers minder goed?	*Zie pagina 67*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K1	**De visie tegenstrijdt zichzelf** Wat mij het meest frustreert is dat uw eigen visie tegenstrijdig is. Op pagina 30 en 84 staat letterlijk dat Utrecht “een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad” wil zijn. Er staat: “Gezonde verstedelijking is voor ons een belangrijk speerpunt” en “We willen ook dat Lage Weide een aantrekkelijke openbare ruimte gaat krijgen.” **Maar hoe is dat te rijmen met 270 meter hoge windturbines vlak naast onze huizen?** U belooft een “gezonde stad” en plant tegelijk iets waarvan het RIVM bevestigt dat het gezondheidsschade veroorzaakt. Dat klopt niet. Dat is niet eerlijk tegenover ons als omwonenden. **Waarom juist wij weer?** Ik wil dat u begrijpt hoe dit voelt voor ons als werkende wijk. De visie zegt dat Lage Weide belangrijk is voor mensen met “financiële bestaanszekerheid” en voor “praktisch en technisch geschoolden”. **Dat zijn wij.** Wij wonen in Maarssenbroek. Velen van ons werken op Lage Weide. Wij houden de stad draaiende. Wij doen het werk dat gedaan moet worden. En als dank krijgen wij: • Vrachtverkeer door onze straat • Lawaai van industrie • Lagere huizenprijzen • En nu ook nog gezondheidsschade door windturbines? **Dat is klassenjustitie.** Rijkere wijken in Utrecht krijgen geen windmolens naast hun huizen. Maar wij wel, omdat wij toch al naast het bedrijventerrein wonen? Omdat onze gezondheid minder belangrijk is? Ik stem links. Ik geloof in klimaatactie. Maar klimaatactie mag **nooit** ten koste gaan van de gezondheid van werkende mensen. Dat is niet progressief, dat is asociaal.	*Zie pagina 67*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K1	**Er zijn betere alternatieven** Het frustrerende is dat er **betere manieren** zijn om duurzame energie op te wekken: **Ver van bewoning:** • De Noordzee heeft veel meer wind en geen omwonenden • Flevoland en het IJsselmeer hebben al grote windparken ver van woonwijken • Agrarisch gebied zonder nabije bewoning **Op Lage Weide zelf, zonder gezondheidsschade:** • Zonne-energie op alle daken en parkeerterreinen (geen geluid!) • Geothermische warmte (past perfect bij het bestaande warmtenet) • Uitbreiden van de energiehub voor opslag (staat ook in uw eigen visie) • Waterstof voor industriële processen (wordt al onderzocht) Waarom kiest u niet voor deze oplossingen? Waarom moet het per se windmolens zijn, vlak naast onze huizen?	*Zie pagina 67*

Nr	Reactie	Antwoord
K2	**Wat ik van u vraag** Als bewoner van Maarssenbroek, als werkend mens, als ouder, vraag ik u **dringend**: 1. **Schrap het focusgebied windenergie** uit de Omgevingsvisie Lage Weide. Dit hoort er niet thuis, zeker niet zonder dat wij als omwonenden zijn gehoord. 2. **Doe eerst gedegen onderzoek** naar de gezondheidseffecten op Maarssenbroek, Leidsche Rijn en andere omliggende wijken. Leer van Dronten. Herhaal die fout niet. 3. **Stel veilige afstandsnormen** van minimaal 2.700 meter vast, zoals internationale wetenschappers adviseren. Bescherm uw burgers zoals andere landen dat doen. 4. **Eis een norm voor laagfrequent geluid** van de landelijke overheid voordat u zelfs maar overweegt windturbines te plaatsen. 5. **Kies voor alternatieven** die geen gezondheidsschade veroorzaken: zonne-energie, geothermie, energieopslag. 6. **Praat met ons**. Met de bewoners van Maarssenbroek. Luister naar onze zorgen. Wij zijn geen tegenstanders van duurzaamheid. Wij willen gewoon gezond blijven wonen in onze wijk. 7. **Neem uw eigen speerpunt serieus**: “Gezonde stad” betekent dat u onze gezondheid moet beschermen, niet opofferen voor energieopwekking die ook elders kan. **Tot slot** Ik heb deze brief geschreven omdat ik bang ben. Bang dat u dezelfde fout maakt als Dron-ten. Bang dat over vijf jaar een rapport bewijst dat wij gelijk hadden, maar dat het dan te laat is omdat wij al jaren gezondheidsklachten hebben. Bang dat wij niet meer rustig kunnen slapen in ons eigen huis.	Dank voor uw uitgebreide reactie op de Omgevingsvisie Lage Weide. Per vraag geven we onderstaand een reactie. **Schrap het focusgebied windenergie uit de Omgevingsvisie Lage Weide. Dit hoort er niet thuis, zeker niet zonder dat wij als omwonenden zijn gehoord.** Uw opmerkingen en vragen gaan vooral over het onderzoek naar de mogelijkheden voor windmolens op Lage Weide. Dat onderzoek vindt later plaats dan het afronden van de omgevingsvisie. Daarom benoemen we in de omgevingsvisie alleen het onderzoek naar windmolens. Resultaten van het onderzoek zijn namelijk nog niet bekend en kunnen we in de Omgevingsvisie Lage Weide geen uitspraken doen over de wenselijkheid en haalbaarheid van windmolens. Tegelijkertijd begrijpen we dat u met uw reactie zorgen deelt die voor veel omwonenden belangrijk zijn. Daarom gaan we hieronder in op de punten die u naar voren brengt. **Doe eerst gedegen onderzoek naar de gezondheidseffecten op Maarssenbroek, Leidsche Rijn en andere omliggende wijken. Leer van Dronten.** De gemeente Utrecht is begin 2026 het planproces gestart voor mogelijke windenergie op Lage Weide (zie: utrecht.nl/windoplageweide). Dat doen we omdat de gemeenteraad Lage Weide als focusgebied heeft aangewezen. Dat staat in de Beleidsnota Opwekgebieden voor schone energie in Utrecht. In het onderzoek naar de mogelijkheden voor windenergie op Lage Weide doorlopen we de mer-procedure (milieueffectrapportage). In deze mer-procedure worden alle milieueffecten inzichtelijk gemaakt. We gaan daarbij uit van de huidige wettelijke normen en onderzoeksmethoden en sluiten aan bij de landelijke ontwerp- en milieunormen voor windturbines. De gemeente en de provincie zien erop toe dat die normen niet worden overschreden. *Vervolg op volgende pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K2	*Zie pagina 72*	**Stel veilige afstandsnormen van minimaal 2.700 meter vast, zoals internationale wetenschappers adviseren. Bescherm uw burgers zoals andere landen dat doen.** Onderdeel van die landelijke ontwerpnormen is de afstandsnorm van tweemaal de tiphoogte. Om inwoners te beschermen tegen onaanvaardbare hinder en gezondheidsschade, stelt de overheid milieunormen op. De gemeente en de provincie zien erop toe dat die normen niet worden overschreden als een windpark in bedrijf is. **Eis een norm voor laagfrequent geluid van de landelijke overheid voordat u zelfs maar overweegt windturbines te plaatsen.** Specifiek voor laagfrequent geluid geldt dat een deel van het geluid dat windturbines maken in de lage frequenties ligt, net als andere geluidsbronnen zoals weg- en spoorverkeer. Voor laagfrequent geluid geldt dat er geen indicatie is dat het laagfrequente deel van het geluid andere effecten heeft op omwonenden dan ‘gewoon’ geluid. Het bereik van het menselijk gehoor ligt tussen circa 20 en 20.000 Hertz (Hz). Geluid onder de 100 Hz is voor veel mensen moeilijker te horen, het menselijk oor is niet voor alle frequenties even gevoelig. In 2023 is het geluidniveau in woningen door laagfrequent geluid van windturbines onderzocht. Dit onderzoek wijst uit dat een aanvullende norm voor laagfrequent geluid niet nodig is: de geluidnormen voor het totale geluid van windturbines beschermen omwonenden ook tegen overlast door laagfrequent geluid. In de ontwerp-landelijke milieunormen voor windturbines is een extra voorschrift opgenomen voor tonaal geluid. Tonaal geluid is een pieptoon of een bromtoon rond een bepaalde frequentie. Dit kan hinder geven. In de nieuwe ontwerp milieunormen voor windturbines is een straffactor van 5 dB voor tonaal geluid opgenomen. *Vervolg op volgende pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K2	*Zie pagina 72*	De komst van windmolens leidt bij sommigen tot zorgen over hun gezondheid. Vooral door het geluid dat ze maken en de slagschaduw die ze kunnen geven. Daarom gaan we hier uiterst zorgvuldig mee om. Hinder en slaap zijn de meest onderzochte effecten van windturbinegeluid. Het RIVM houdt de wetenschappelijke literatuur hierover nauwgezet bij. Uit het overzicht hiervan blijkt dat er een duidelijke relatie bestaat tussen het geluidniveau van windmolens en hinder. Er is geen overtuigend bewijs gevonden voor een relatie met slaapverstoring. Voor andere gezondheidseffecten zoals hart- en vaatziekten, stofwisselingsstoornissen en mentale gezondheid is niet voldoende bewijs gevonden. Meer informatie is te vinden via: https://www.rivm.nl/windenergie/windmolens-gezondheid. De provincie Utrecht organiseerde samen met de GGD een webinar over dit onderwerp. Terugkijken kan via: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/energie-en-klimaat/windenergie/webinar-gezondheid-en-windenergie. **Kies voor alternatieven die geen gezondheidsschade veroorzaken: zonne-energie, geothermie, energieopslag.** Utrecht wil een duurzame stad zijn. Daarom werken we aan een toekomstbestendig energiesysteem dat voor iedereen een betaalbare, betrouwbare en duurzame energievoorziening biedt. In dat systeem sluiten elektriciteit, warmte, opwek en opslag goed op elkaar aan. Zonne-energie blijft daarbij belangrijk, maar windenergie is een waardevolle aanvulling: het levert vooral stroom wanneer de zon niet schijnt. Zo sluiten zon en wind goed op elkaar aan. Een voordeel van Lage Weide is dat de opgewekte energie direct door bedrijven in het gebied kan worden gebruikt. Dat kan goed samengaan met zonne-energie en opslagsystemen. *Vervolg op volgende pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K2	*Zie pagina 72*	**Praat met ons. Met de bewoners van Maarssenbroek. Luister naar onze zorgen. Wij zijn geen tegenstanders van duurzaamheid. Wij willen gewoon gezond blijven wonen in onze wijk.** Uit de onderzoeken die we in 2026 in het kader van de mer-procedure uitvoeren, zal blijken of het op een veilige en verantwoorde manier mogelijk is om windturbines op Lage Weide te plaatsen. De eerste stap van de mer-procedure voor windenergie op Lage Weide is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In dit onderzoeksplan wordt opgeschreven welke alternatieven en milieueffecten onderzocht gaan worden en op welke wijze. Dit onderzoeksplan wordt ter inzage gelegd. Bewoners in de directe omgeving van Lage Weide (Stichtse Vecht, Zuilen, Terwijde, Leidsche Rijn) worden hierover geïnformeerd en uitgenodigd voor informatiebijeenkomsten. Daarna verwerken we alle reacties. De volgende stap is het opstellen we het onderzoeksplan en het starten van de onderzoeken. Op basis van de resultaten maken we een belangenafweging tussen alle milieueffecten en andere stedelijke belangen. Dit stellen we op in de Nota van Uitgangspunten (NvU). Hierop kunt u weer reageren. De gemeenteraad neemt hierover uiteindelijk een besluit. Het stappenplan met reactiemomenten vindt u terug op: Project: Wind op Lage Weide | de gemeente Utrecht. Hier plaatsen we documenten, verslagen, nieuws en kunt u op verschillende momenten uw mening geven. Als u de DenkMee-pagina volgt, ontvangt u automatisch een e-mail bij nieuws.

Nr	Reactie	Antwoord
L1	Bij deze het verzoek om voor een alternatieve locatie en/of methode van opwekken te kiezen. **1. Context en Urgentie** **1.1 Het Beleidskader** De gemeente Utrecht werkt momenteel aan de Ontwerp-Omgevingsvisie Lage Weide 2040 (ter inzage: 12 december 2025 - 22 januari 2026). In deze visie wordt Lage Weide aangeduid als “focusgebied voor windenergie” (pagina 22-23), hetgeen betekent dat windturbines van tot 255 meter hoogte kunnen worden geplaatst. Dit is bedroevend omdat: • In 2013 heeft de gemeente Lage Weide **juist uitgesloten** als mogelijke locatie voor windmolens • Nu, meer dan een decennium later, herleeft dit plan zonder dat omwonenden zijn gehoord, u leest het goed, ja er zijn inspraakavonden gedaan waar de meerderheid tegen het plaatsen is en toch lijkt er voortgang te zijn. **1.2 De Tegenstelling in de Visie** De gemeente belooft in haar eigen visie (pagina 30 en 84): • “Een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad” • “Gezonde verstedelijking is voor ons een belangrijk speerpunt” • “Lage Weide krijgt een aantrekkelijke openbare ruimte” **Maar deze beloftes staan in volledige tegenspraak met het plaatsen van windturbines die gedocumenteerd gezondheidsschade veroorzaken.**	De opmerkingen en vragen van deze reactie sluiten aan op de reactie (K) hierboven. Voor de beantwoording verwijzen we daarom daarnaar. Zie pagina 72 en verder.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**2. Wetenschappelijk Bewijs van Gezondheidsrisico's** **2.1 Het Dronten-Rapport (Augustus 2025)** Recent is eindelijk wetenschappelijk bewijs geleverd dat wat omwonenden van windparken al jaren zeggen, klopt: windturbines maken ziek. Het rapport van DGMR Ingenieursbureau uit augustus 2025 bewijst met feitelijke metingen dat bewoners terecht klaagden over een "**nachtelijke brom**" die hen wakker hield. Decennialang werden deze mensen niet serieus genomen, werden hun klachten afgedaan, en ontwikkelden zij ernstige gezondheidsklachten. **Het schokkende detail**: De gemeente hield dit rapport eerst **geheim**. Pas na uitlekking in november 2025 kwam het naar buiten. De Lokale Omroep Dronten kopte op 2 december 2025: "Nachtelijk gebrom door windmolens bestaat echt, maar gaat ook niet weg". En wat gebeurde er? De lokale wethouder stelde dat "geen actie hoeft te worden ondernomen" omdat er geen officiële norm is voor laagfrequent geluid. **Dit mag niet in Utrecht gebeuren**. **2.2 RIVM Factsheet (Januari 2025)** In januari 2025 publiceerde het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) eindelijk een duidelijke factsheet over gezondheidseffecten van windturbinegeluid. Daarin staat letterlijk: "Er is een duidelijke relatie aangetoond tussen het geluidniveau van windturbines en hinder, waarbij we hinder - in lijn met de WHO-definitie - beschouwen als een negatief gezondheidseffect." Dit is geen theorie meer. Dit is officieel Nederlands gezondheidsinstituut waarschijnlijk benadrukt: **windturbinegeluid = gezondheidsschade**.	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**2.3 Gerapporteerde Gezondheidsklachten** Omwonenden van windparken rapporteren consistent de volgende klachten: **Directe effecten:** • Ernstige slaapstoornissen (tot 90% van getroffen personen) • Hoofdpijn en duizeligheid • Hartkloppingen (37% van getroffen personen) • Een drukkend of pulserend gevoel in/op de oren (63%) • Trillingen in het lichaam (59%) • Concentratieproblemen (60%) • Stress (61%) en prikkelbaarheid (57%) • Vermoeidheid (75%) **Langetermijneffecten:** • Verhoogde bloeddruk • Hart- en vaatziekten door chronische stress • Verminderde levenskwaliteit **Sociale gevolgen:** • Woonproblemen en verhuisplannen (27%) • Relatie- en gezinsproblemen (23%) • Arbeidsongeschiktheid (20%) • Verlies van werk of studie (10%) • Ernstige psychische belasting (in extreme gevallen: aanvragen voor euthanasie) **3. Nederland Beschermt Zijn Burgers Niet** **3.1 Het Gebrek aan Wetgeving** Nederland heeft **geen enkele norm** voor laagfrequent geluid. Dit is precies het type geluid dat windturbines produceren — een lage brom die door muren heen gaat en je ‘s nachts wakker houdt. De huidige Nederlandse norm is 400 meter afstand voor kleine windturbines. Voor turbines van **255** meter hoog adviseren internationale wetenschappers een afstand van **10 keer de tiphoogte = 2.500 meter.** **Maarssenbroek en Utrecht Zuilen liggen veel dichter bij het Energie-eiland dan dat.**	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**3.2 Internationale Vergelijking** Andere landen beschermen hun burgers aanzienlijk beter: Land: Minimale afstandsnorm • Wallonië: 800 meter • Vlaanderen: 875 meter • Denemarken: 1.050 meter (lox tiphoogte) • Duitsland: 900+ meter • Schotland: 2 kilometer • Italië: 2 kilometer of 20x tiphoogte • Frankrijk: 1.500 meter • Ierland: 10x rotordiameter **Nederland: 400 meter voor kleine turbines; voor 255m-turbines geen officiële norm.** **3.3 Recente Nederlandse Studies** Onderzoeken uit 2023 (Groningen, maart 2023) suggereren een duidelijk verband tussen blootstelling aan infrasoon/laagfrequent geluid en gezondheidsproblemen. Een grote groep ondervraagde burgers rapporteerde voornamelijk: • Slaapproblemen (90%) • Vermoeidheid (75%) • Irritatie en onrust (63%) • Stress en concentratieproblemen (60%) Opmerkelijk is dat meer dan **60% sociale gevolgen** ervoer, en gemiddeld twee gevolgen per persoon rapporteerde.	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**4. De Fysische Realiteit: Grootte en Impact** **4.1 Ondergrondse Trillingen** Een belangrijk maar onderschat aspect: **ondergrondse trillingen**. De enorme bladen staan onder extreme belasting tijdens het draaien. Dit leidt tot: • Trillingen die bovengronds tot 2,5 kilometer afstand hoorbaar zijn • Trillingen die ondergronds tot **5 kilometer** of verder voelbaar zijn Het Amsterdam-Rijnkanaal dat door de omgeving loopt, vergemakkelijkt de voortplanting van laagfrequent geluid. **4.2 Nachtelijke Werking Verergert het Problem** • Grotere turbines draaien niet “stiller” — integendeel: • Grotere turbines draaien vaker op vollast • Dit gebeurt met name **‘s nachts**, wanneer wind sterker is • Dit veroorzaakt honderden extra uren geluidshinder per jaar • Het repeterende, laagfrequente geluid wordt nauwelijks gedempt hoger in de lucht • Dit verstoort de nachtrust van veel meer omwonenden **5. Bestaande Overbelasting Wordt Onderschat** **5.1 Cumulatieve Belasting in Lage Weide Omgeving** Omwonenden van Utrecht Zuilen, Maarssenbroek en omgeving ervaren reeds aanzienlijke overlast van: • De spoorlijn Utrecht-Amsterdam • Motorcross-activiteiten • Snelwegverkeer • Industrielawaai van het bedrijventerrein Lage Weide zelf • Mogelijke toekomstige impact van nieuwe aanvliegroute Schiphol **Gemeten geluidsoverlast is reeds hoger dan 55 dB(A) in de directe omgeving.** **5.2 Het Probleem van ”Middeling”** De gemeente gebruikt het argument dat “in een stad als Utrecht enige vorm van overlast mag plaatsvinden “ — maar dit gaat voorbij aan een cruciaal psychologisch principe: **Het “middelen” van overlast is niet hoe mensen dit ervaren.** Wanneer je al nachtelijke industrie, spoorverkeer en wegverkeer hebt, voeg je daar niet zomaar extra nachtelijke windturbinebrom bij. Dit is cumulatieve schade, niet acceptabele “gemiddelde” belasting.	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**6. Sociale Rechtvaardigheid en Klassenjustitie** **6.1 Wie Draagt de Lasten?** De omgeving van Lage Weide bestaat voornamelijk uit werkende mensen: • Technisch en praktisch geschoolde werknemers (zij vormen de meerderheid van de • 19.000 werknemers op Lage Weide) • Huizenbezitters die al met lagere huiswaarden kampen door nabijheid tot het • bedrijventerrein • Gezinnen die al zoveel accepteren voor hun werk en hun stad **6.2 Ongelijke Verdeling van Lasten** De werkelijkheid is hard: **Wat rijkere wijken in Utrecht accepteren:** • Normale woonomgeving • Normale geluidsniveaus • Geen industrielawaai • Geen windturbines **Wat werkende wijken als Maarssenbroek en Utrecht Zuilen al accepteren:** • Vrachtverkeer door hun straten • Geluidsoverlast van energiecentrale en industrie • Lagere huizenprijzen • Geur en lawaai dat bij industriegebied hoort **En nu ook nog:** • Gezondheidsschade door windturbines dag en nacht? **6.3 Dit is Klassenjustitie** Dit is niet eerlijk. Dit is sociale ongelijkheid. Dit is klassenjustitie. De boodschap is duidelijk: omdat jullie al naast het bedrijventerrein wonen, hebben jullie minder recht op gezondheid en rust dan andere Utrechters. **Klimaatactie mag nooit ten koste gaan van de gezondheid van werkende mensen. Dat is niet progressief. Dat is asociaal.**	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**7- Betere Alternatieven Bestaan** Het frustrerende is dat er **veel betere manieren** zijn om duurzame energie op te wekken — zonder gezondheidsschade aan omwonenden. **7.1 Externe Locaties (Geen Omwonenden)** • **De Noordzee**: Veel meer wind, geen omwonenden, al een succesvol offshore-programma • **Flevoland en IJsselmeer**: Reeds grote windparken ver van woonwijken, meer • ruimte beschikbaar • **Agrarisch gebied**: Uitgebreide mogelijkheden zonder dichtwoonbebouwde • gebieden **7.2 Lage Weide Zelf — Zonder Gezondheidsschade** **Zonne-energie:** • Op alle bestaande daken (bedrijfsgebouwen, magazijnen) • Op alle parkeerterreinen (geen geluid, geen gezondheidsrisico's) • Kan direct lokaal gebruikt worden **Geothermische warmte:** • Past perfect bij het bestaande warmtenetwerk • Ondergrondse installatie (geen zichtbare, geluidproducerende elementen) • Gevestigd onderzoek naar haalbaarheid **Energiehub voor opslag:** • De visie zelf vermeldt dit al • Kan worden uitgebreid zonder gezondheidsrisico's **Waterstof voor industriële processen:** • Wordt al onderzocht • Ondersteunt industrie op Lage Weide • Ondergrondse infrastructuur **7.3 De Vraag** **Waarom kiest de gemeente niet voor deze oplossingen? Waarom moet het per se windmolens zijn, binnen de gevarenzone van 2.4 Km, zelfs 400m, naast onze huizen?**	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**8. Waarom Lage Weide Onjuist is als Windlokatie** **8.1 Geografische Ongeschiktheid** • Te dicht bij bewoonde gebieden (Maarssenbroek, Utrecht Zuilen, Leidsche Rijn) • Amsterdam-Rijnkanaal versterkt geluidspropagatie • Bestaande belasting van spoorverkeer, snelwegen, industrie • Geen buffering naar woonwijken • Problemen met stroomaansluting • Dicht bij spoor • Dicht bij industrie • Brand/afbreken van wieken, ronslingerend ijs. **8.2 Precedent: In 2013 Expliciet Afgewezen** De gemeente zelf besloot in 2013 Lage Weide uit te sluiten voor windturbines. Wat is sindsdien fundamenteel veranderd? • Turbines zijn alleen maar **groter en luider** geworden • We weten nu meer over gezondheidsschade (Dronten-rapport, RIVM) • Omwoningsdruk is eerder **toegenomen** dan afgenomen **Waarom terugkrabbelen op een eerder verantwoorde beslissing?** **8.3 Onderzoeksgebreken** • Nederland werkt momenteel aan **nieuwe wet- en regelgeving** voor windenergie (verwacht 2024). Dit maakt nu juist het moment **ongeschikt** om grote windturbines toe te staan op een problematische lokatie. **9. Concrete Vragen aan de Gemeente** Als bewoners vragen wij de gemeente Utrecht dringend: 1. **Waarom worden omwonenden niet van tevoren geraadpleegd** voordat zulke ingrijpende plannen worden opgesteld? 2. **Hoe verantwoordt u de tegenstelling** tussen uw belofte van een “gezonde stad” en het plaatsen van iets waarvan het RIVM zegt dat het gezondheidsschade veroorzaakt? 3. **Hoe verklaart u het gebrek aan laagfrequente-geluidsnorm** in Nederland, terwijl alle omringende landen dit wel hebben? 4. **Waarom kiezen we niet voor zonne-energie en gebruik maken van aardwarmte op Lage Weide zelf?** Dit genereert ook duurzame stroom, zonder één persoon ziek te maken. 5. **Hoe verantwoordt u de klassenjustitie** van het belasten van werkende wijken met gezondheidsrisico’s die rijkere wijken ontgaan?	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**Aanbevelingen** **10.1 Directe Maatregelen** 1. **Schrap het focusgebied windenergie** uit de Omgevingsvisie Lage Weide. Dit hoort er niet thuis, zeker niet zonder omwonende overleg. 2. **Doe gedegen onderzoek** naar gezondheidseffecten op Maarssenbroek, Leidsche Rijn en Utrecht Zuilen — voordat enig plan verder gaat. Leer van Dronten. 3. **Stel veilige afstandsnormen vast** van minimaal 2.700 meter (10x tiphoogte voor 255m-turbines), conform internationale aanbevelingen. 4. **Eis een Nederlandse norm voor laagfrequent** geluid van de landelijke overheid voordat zelfs maar wordt overwogen windturbines te plaatsen. **10.2 Alternatieve Energiestrategie** 5. **Investeer in zonne-energie** op alle beschikbare daken en parkeerterreinen op Lage Weide. Dit veroorzaakt geen gezondheidsschade. 6. **Verken geothermische warmte** voor het uitbreiding van het warmtenetwerk. Ondergrondse oplossing, geen gezondheidsrisico's. 7. **Breid de energie hub voor opslag uit** (staat al in uw eigen visie) in plaats van windturbines toe te voegen. 8. **Ondersteun waterstofonderzoek** voor industriële toepassingen op Lage Weide. **10.3 Bestuur en Samenwerking** 9. **Voer écht overleg** met bewoners van Maarssenbroek, Leidsche Rijn en Utrecht Zuilen. Luister naar onze zorgen. Wij zijn geen tegenstanders van duurzaamheid — we willen gewoon gezond kunnen blijven wonen. 10. **Neem uw eigen speerpunt serieus**: Een "gezonde stad" betekent dat u onze gezondheid beschermt, niet opoffert voor energieopwekking die ook veilig elders kan plaatsvinden. 11. **Wacht op de nieuwe regelgeving** die de rijksoverheid ontwikkelt — en breng deze consequent in praktijk.	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**11. Slot: Een Waarschuwing** Dit zijn geen theoretische bezwaren. **Dronten is echt gebeurd. Omwonenden daar zijn echt ziek.** De Dronten-affaire toont aan: • Dat omwonenden terecht waarschuwen • Dat gemeentes dit kan ontkennen • Dat er rapporten kunnen worden stilgehouden • Dat het schadelijker is om te laat actie te ondernemen dan proactief voorzichtig te zijn **Wij vragen u: maak niet dezelfde fout.** Wij, bewoners van Maarssenbroek en Utrecht Zuilen, zijn dezelfde werkende mensen voor wie Lage Weide banen creëert. Wij verdienen dezelfde zorg voor onze gezondheid als andere Utrechters. De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 heeft goede plannen voor werkgelegenheid, circulaire economie, en duurzaamheid. Maar een werkelijk gezonde stad bouw je niet door omwonenden ziek te maken. **Duurzaamheid en volksgezondheid kunnen samengaan — maar alleen als windturbines op veilige afstand staan van woonwijken.**	*Zie pagina 72 en verder*

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte, Gebiedsontwikkeling
lage.weide@utrecht.nl

Vormgeving: OntwerpStudio Ruimte

september 2026

Utrecht.nl

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer	5195
Vergaderdatum	8 oktober 2026
Agendapunt	3.3
Titel	Raadsvoorstel Vaststellen IPvE/FO Fietsverbinding Boorstraat, Kredietaanvraag Fietsverbinding Boorstraat

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**8 oktober 2026**

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststellen IPvE/FO Fietsverbinding Boorstraat, Kredietaanvraag Fietsverbinding Boorstraat

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Koen Westrik c.s.
Kenmerk	34221950
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Het Integraal programma van eisen en het functioneel ontwerp (IPvE/FO) Fietsverbinding Boorstraat vast te stellen, met als belangrijkste punten:
   a. De aanleg van de tunnel onder de sporen, overeenkomstig het door ProRail geaccepteerde overdrachtsdossier;
   b. Het herinrichten van de openbare ruimte, waarbij de Eerste Daalsebuurt en Wisselspoor als één samenhangende openbare ruimte met elkaar worden verbonden, met meer groen, een ecologische verbinding, veilige loop- en fietsroutes en meer ruimte voor verblijf en ontmoeting;
   c. Het verplaatsen en vernieuwen van de beheerde speeltuin De Duizendpoot binnen de wijk, waarbij de speelvoorzieningen worden gemoderniseerd en de speeltuin beter wordt ingepast in de openbare ruimte.

2. Voor de aanleg van de fietsverbinding Boorstraat een krediet van 43,955 miljoen euro beschikbaar te stellen, aanvullend op het voorbereidingskrediet van 3,045 miljoen euro, waarmee ProRail de tunnel zal realiseren en de gemeente de openbare ruimte inclusief de beheerde speeltuin zal realiseren op basis van het integraal programma van eisen en het functioneel ontwerp.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Het voorgestelde raadsbesluit omvat het beschikbaar stellen van aanvullend voorbereidingskrediet en realisatiekrediet voor de verdere planuitwerking en realisatie van de fietsverbinding Boorstraat, die bestaat uit een tunnel onder de sporen en herinrichting van de openbare ruimte inclusief de beheerde speeltuin - op basis van het integraal programma van eisen en het functioneel ontwerp.



Afbeelding: 3-D impressie op basis van het Functioneel Ontwerp (bijlage)

Context

Aanleiding

In het Mobiliteitsplan 2040 benoemen we de Boorstraat als een benodigde nieuwe verbinding voor fietsers en voetgangers. Het onderzoek naar nieuwe fietsverbindingen (de “Bruggen- en tunnelstudie") plaatst de Boorstraat op nummer 9 van de 35 wenselijke nieuwe bruggen en tunnels. Deze verbinding is randvoorwaardelijk voor de stedelijke verdichting/ de gebiedsontwikkelingen Wisselspoor en Cartesiusdriehoek met de moties M26 Duurzaam onderdoor met de fiets (2015) en M10 2e Daalsedijk - Fietstunnel Boorstraat (2021). Daarnaast ontlast deze verbinding de Amsterdamsestraatweg en is deze onderdeel van de Dom tot Dam-route. Tevens kan deze als toevoerroute dienen voor de route om de binnenstad heen (fietsroute Om de Noord).

In 2021 is het project gestart. De planuitwerking is nu halverwege. Die verloopt volgens de procedure van de TunnelAlliantie van ProRail. Volgens de Spoorwegwet mag namelijk alleen ProRail werk aan het spoor (laten) uitvoeren. Voor werken van derden - zoals in dit geval - geldt dat de initiatiefnemer aan moet tonen dat het technisch mogelijk is. Daarvoor heeft de initiatiefnemer (gemeente Utrecht in deze) een overdrachtsdossier op te stellen. Het overdrachtsdossier van de tunnel is door ProRail akkoord bevonden. Het documentenoverzicht van het overdrachtsdossier is als bijlage opgenomen. Voor het maken van deze nieuwe verbinding is een herinrichting van de openbare ruimte langs het spoor in de Eerste Daalsebuurt noodzakelijk. Deze herinrichting levert een kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte van de wijk op. Door de tunnel moet de beheerde speeltuin verplaatst worden. Dat kan alleen door het pad naar het opstelterrein te verleggen. Hiermee is ProRail akkoord.

De speeltuin wordt bij de verplaatsing vernieuwd. Ook wordt de verbinding ingepast in de nieuwe gebiedsontwikkeling van de naastgelegen wijk Wisselspoor. Dit verzorgt de gemeente.

Het eerder verstrekte voorbereidingskrediet is niet toereikend voor de verdere planuitwerking, daarnaast is er nog geen krediet verstrekt voor de realisatie.

Juridische context
De basis voor de raadsbevoegdheid is artikel 147 lid 2 van de Gemeentewet (algemene raadsbevoegdheid) jo. artikel 189 e.v. (budgetrecht/begroting).

Met het Utrechts Planproces Openbare Ruimte (UPOR), vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders op 10 maart 2026, wordt een Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO), die voor UPP3- en UPP 4-projecten werden vastgesteld, vervangen voor een Nota van Uitgangspunten en Schetsontwerp (NvU/SO). Omdat de Boorstraattunnel al een lopend traject is, gaat het hier nog om een Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp. Het gaat hier om een categorie B project, vanwege de zeer grote bedragen en de politieke gevoeligheid, en dit betekent dat de gemeenteraad bevoegd is om het Integraal Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp vast te stellen.

Conform de Spoorwegwet is de gemeente gehouden aan de werkwijze van ProRail.
In deze dient de gemeente de procedure van de TunnelAlliantie te volgen. Dit betekent dat bij het overdragen van het dossier aan ProRail het krediet beschikbaar moet zijn gesteld. Daarnaast moet voordat ProRail de aannemer contracteert, de gemeente aan alle voorwaarden voldoen die nodig zijn om de tunnel te realiseren. Denk hierbij aan het omgevingsplan en de omgevingsvergunningen. Voor ProRail zijn ontwerprichtlijnen opgesteld hoe de tunnel er uit moet zien. Dit document heeft de naam ‘Beeldkwaliteitsplan’ gekregen. Dit kan verwarring met zich meebrengen, omdat beeldkwaliteitsplannen onder de Omgevingswet als kaderstellende beleidsregel worden vastgesteld door de gemeenteraad. De kaders voor de bouw van de tunnel en de openbare ruimte zitten echter al in het nu voorliggende Integraal Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp.

Beslistermijn
Dit raadsbesluit ‘Vaststellen IPvE/FO Fietsverbinding Boorstraat, Kredietaanvraag Fietsverbinding Boorstraat’ is nodig om de omgevingsplanwijziging en de aanvraag om omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit in gang te kunnen zetten. Aanleg gedurende de geplande treinvrije periode (TVP) kan alleen als er tijdig sprake is van een onherroepelijk omgevingsplan en onherroepelijke omgevingsvergunning. Indien de beslissing na januari 2027 wordt genomen, heeft dit tot gevolg dat de aanleg van de tunnel met een jaar vertraagt. Dit in verband met de procedure(tijden) van ProRail voor het aanvragen en verkrijgen van een treinvrijeperiode. Een treinvrijeperiode voor de duur van dit project moet drie jaar van tevoren worden aangevraagd.

Dit raadsvoorstel hoort bij het raadsvoorstel ‘Wijziging Delegatiebesluit Omgevingswet voor beperkte strook grond voor Boorstraattunnel met langzaamverkeersverbinding’, waardoor dit tegelijkertijd geagendeerd moet worden. Omdat in het Integraal Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp de kaders staan waarbinnen de tunnel aangelegd moet worden en krediet nodig is voor de aanleg van de Boorstraattunnel inclusief de openbare ruimte, moet eerst op het raadsvoorstel ‘‘Vaststellen IPvE/FO Fietsverbinding Boorstraat, Kredietaanvraag Fietsverbinding Boorstraat’’ besloten worden.

Beoogd effect
De verbinding ontsluit de nieuwe woningbouwlocaties Wisselspoor en Cartesiusdriehoek. Zonder deze verbinding fietst men kriskras door de Tweede Daalsebuurt van en naar het centrum. De verbinding ontlast de Amsterdamsestraatweg en vormt een belangrijke schakel in de Dom tot Dam-doorfietsroute. Bovendien kan de verbinding als toevoerroute dienen voor de nieuw aan te leggen fietsroute om de noordzijde van de binnenstad heen, de fietsroute Om de Noord. Daarnaast biedt het kansen voor verbetering van de openbare ruimte in de Eerste Daalsebuurt inclusief de beheerde speeltuin.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- In de voorjaarsnota/ het MPR van 2021 t/m 2025 zijn middelen beschikbaar gesteld voor de onderzoeks- en studiefase.
- In de raadsbrief d.d. 23 november 2023 staat het eindresultaat van de haalbaarheidsstudie beschreven en is de start van het opstellen van het overdrachtsdossier van de tunnel, het integraal programma van eisen voor de openbare ruimte en het functioneel ontwerp gemarkeerd.
- In de raadsbrief d.d. 7 april 2026 is beschreven dat de raming van 2026 7 miljoen euro hoger is dan raming van 2023 en wat de oorzaak daarvan is. Tevens hoe dit verschil wordt opgevangen.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Integraal programma van eisen en het functioneel ontwerp (IPvE/FO) Fietsverbinding Boorstraat vast te stellen, met als belangrijkste punten: a. De aanleg van de tunnel onder de sporen, overeenkomstig het door ProRail geaccepteerde overdrachtsdossier; b. Het herinrichten van de openbare ruimte, waarbij de Eerste Daalsebuurt en Wisselspoor als één samenhangende openbare ruimte met elkaar worden verbonden, met meer groen, een ecologische verbinding, veilige loop- en fietsroutes en meer ruimte voor verblijf en ontmoeting; c. Het verplaatsen en vernieuwen van de beheerde speeltuin De Duizendpoot binnen de wijk, waarbij de speelvoorzieningen worden gemoderniseerd en de speeltuin beter wordt ingepast in de openbare ruimte.
Argumenten	
1.1	De aanleg geeft uitvoering aan eerdere besluiten van de gemeenteraad.
	In het Mobiliteitsplan 2040 is de Boorstraat benoemd als een benodigde nieuwe verbinding voor fietsers en voetgangers. Het onderzoek naar nieuwe fietsverbindingen (de "Bruggen- en tunnelstudie") plaatst de Boorstraat op nummer 9 van de 35 wenselijke nieuwe bruggen en tunnels. Deze verbinding is randvoorwaardelijk gesteld voor de gebiedsontwikkelingen Wisselspoor en Cartesiusdriehoek met de moties M26 Duurzaam onderdoor met de fiets (2015) en M10 2e Daalsedijk - Fietstunnel Boorstraat (2021).
1.2	Het resultaat van deze kaders is het aanleggen van een aantrekkelijke tunnel inclusief openbare ruimte, die ruimtelijk aansluit bij zowel de 2e Daalsebuurt als Wisselspoor/2e Daalsedijk.
	In het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp staan de maatvoeringen van de tunnel, de inrichting van de openbare ruimte en staat hoe met het ontwerp invulling wordt gegeven aan verschillende thema's, waaronder sociale veiligheid, groen, ecologie, spelen en verkeersveiligheid. Hierin staan dan ook de kaders waarbinnen de tunnel aangelegd moet worden.
1.3	ProRail is akkoord met het door de gemeente opgestelde dossier.
	Volgens de Spoorwegwet mag alleen ProRail werken aan het spoor (laten) uitvoeren. Het overdrachtsdossier toont aan dat de aanleg mogelijk is. Hiermee zijn de uitgangspunten, technische randvoorwaarden, conditioneringen et cetera vastgesteld, volgens de procedure van de TunnelAlliantie van ProRail. De aanleg van de tunnel is naar verwachting in 2031. Het jaar daarvoor wordt al gestart met het voorbereiden van het baanvak, er moet een bundel kabels en leidingen worden verlegd. Ook de tunnel wordt in dat jaar naast de spoorbaan voorgebouwd. ProRail bewaakt de planning vanaf de overdracht van het dossier.
1.4	ProRail is akkoord met het verleggen van het pad naar het opstelterrein.

	Om de tunnel aan te leggen moet de speeltuin verplaatst worden. Daarvoor moet het pad naar het opstelterrein van ProRail verlegd worden. Hiervoor is een oplossing gevonden. De voorwaarden worden vastgelegd in een zogenaamde objectovereenkomst tussen ProRail en de gemeente Utrecht. Deze objectovereenkomst wordt definitief gemaakt en ondertekend voordat ProRail de aanbesteding van de tunnel start. Dit is naar verwachting in 2028.
1.5	Door verplaatsing en vernieuwing van de speeltuin blijft een kwalitatieve speelvoorziening in deze wijk behouden.
	Het verplaatsen van de beheerde speeltuin De Duizendpoot is mogelijk. Deze wordt tevens vernieuwd waarmee deze kan voldoen aan de huidige speelbehoefte en veiligheidsnormen. Hiermee is er een gedragen basis voor verdere uitwerking.
1.6	Het beeld van de participatie met de omgeving is over het algemeen positief.
	Uit de participatie blijkt draagvlak voor de aanleg van de fietsverbinding en voor de gekozen inrichting van de openbare ruimte en het verplaatsen en vernieuwen van de speeltuin. Ook zijn er en zullen er kritische reacties van bewoners volgen over de toename van het fietsverkeer, het feit dat er een tunnel wordt aangelegd en de impact van de bouw.
Kanttekeningen/risico's	
1.1	De bouwanalyse is nog niet definitief en deze is bepalend voor de duur van treinvrijeperiode.
	Voor het vaststellen van het jaar en de duur van de treinvrijeperiode (buitendienststelling) stemt ProRail het werken aan het spoor af met de vervoerders. Hiervoor moet onderzocht worden welke bouwmethode de minste stremming geeft voor de vervoerders. In beginsel is ProRail akkoord met de verschillende onderzochte bouwmethoden die de gemeente in het overdrachtsdossier heeft aangeleverd. ProRail studeert na overdracht nog verder op mogelijke optimalisaties om de duur van de buitendienststelling te verminderen.
1.2	De realisatie leidt tot hinder voor de omgeving.
	Tijdens de uitvoering, die ruim twee jaar duurt, kunnen de omwonenden, gebruikers en het verkeer aanzienlijke hinder ondervinden van de werkzaamheden en omleidingen. Hiervoor wordt een communicatieplan opgesteld.
1.3	Nadere uitwerking van de openbare ruimte kan leiden tot aanpassingen.
	In de volgende ontwerpfasen kunnen optimalisaties nodig blijken op het gebied van inrichting, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, uitvoerbaarheid en beheerbaarheid. Deze aanpassingen worden in beginsel binnen de vastgestelde kaders en beschikbare budgetten uitgewerkt.
1.4	Nadere uitwerking van de speeltuin en het pad naar het opstelterrein kan leiden tot aanpassing van de buitengrens van de speeltuin.
	De kaders voor de speeltuin worden mede bepaald door de veiligheidseisen en bereikbaarheidseisen van ProRail, omdat de speeltuin deels ingesloten ligt tussen het geluidscherm grenzend aan de opstelsporen en het hekwerk van het pad naar het opstelterrein. Dit kan bij verdere uitwerking van het plan de bruto omvang van de speeltuin nog

	beïnvloeden. In het huidige plan is het netto speeloppervlak ongeveer gelijk gehouden.
1.5	Voor het project moeten bomen verplant of gekapt worden, waaronder een oude wilg die gekapt moet worden.
	Er is een bomeninventarisatie in 2024 uitgevoerd, waarbij ruim 100 bomen zijn gecontroleerd. Daarbij is een beoordeling gemaakt welke bomen verplantbaar zijn. Een daarvan moet genoemd worden als risico, dat is de oude wilg met een stamdiameter van 99cm en een kroondiameter van 14m. Deze is niet verplantbaar. Onderdeel van de verdere uitwerking is een bomenplan waarmee, binnen de mogelijkheden, gekeken wordt naar compensatie van bomen die niet verplantbaar zijn.
1.6	De bouwmethode is bepalend voor de vraag of er een tijdelijke speeltuin tijdens de bouw mogelijk is.
	De voorbouw en het plaatsen van de tunnel in de spoorbaan vindt vooralsnog plaats aan de zijde van Wisselspoor, op de plek van het toekomstig spoorpark. In dat geval kan er een tijdelijke speeltuin worden aangelegd in de Eerste Daalsebuurt. Tenzij er een substantieel verschil is in de duur van de treinvrijeperiode (stremming treinverkeer) als er vanaf twee zijden wordt gebouwd. Dan is er geen tijdelijke speeltuin mogelijk. ProRail maakt deze afweging, in afstemming met de vervoerders en de gemeente, en neemt het belang van de gemeente met betrekking tot de overlast tijdens de bouw hierin mee. Ook de wens vanuit de buurt voor een tijdelijke speeltuin wordt hierin meegewogen.
Beslispunt	
2	Voor de aanleg van de fietsverbinding Boorstraat een krediet van 43,955 miljoen euro beschikbaar te stellen, aanvullend op het voorbereidingskrediet van 3,045 miljoen euro, waarmee ProRail de tunnel zal realiseren en de gemeente de openbare ruimte inclusief de beheerde speeltuin zal realiseren op basis van het integraal programma van eisen en het functioneel ontwerp.
Argumenten	
2.1	De raming van de tunnel is conform de door ProRail vereiste methode, waarin meer risico-opslagen zitten dan gebruikelijk bij gemeentelijke investeringsprojecten; de raming van de openbare ruimte en speeltuin is volgens de reguliere gemeentelijke werkwijze.
	De totale investering bedraagt 47,000 miljoen euro voor de fietsverbinding inclusief openbare ruimte en speeltuin. De kosten zijn gedekt binnen het programma duurzame bereikbaarheid en met bijdragen van het Rijk, de provincie en NS Stations. Vanwege de grootte van het investeringsbedrag en de politieke gevoeligheid is het een B krediet.
Kanttekeningen/Risico’s	
2.1	Prijsontwikkelingen in de bouwsector kunnen leiden tot hogere uitvoeringskosten.
	De aanleg is nu gepland voor 2031. In de raming van de tunnel zitten meer risico-opslagen dan gebruikelijk. We verwachten hiermee de prijsindexatie op te vangen. Eventuele onder- en overschrijdingen zijn voor rekening van de gemeente.

Financiën
De raming van de totale investeringskosten komt uit op 47 miljoen euro, prijspeil 2026. De raming van de tunnel is conform de door ProRail vereiste methode, waarin meer risico-opslagen zitten dan gebruikelijk bij gemeentelijke investeringsprojecten. We verwachten hiermee toekomstige prijsindexatie op te kunnen vangen, zoals gemeld in de raadsbrief d.d. 7 april 2026. De raming van de openbare ruimte en speeltuin is volgens de reguliere gemeentelijke werkwijze.

De kosten zijn gedekt. De bijdrage van het Rijk bedraagt 14,5 miljoen euro, de bijdrage van provincie Utrecht is 8,0 miljoen euro en de bijdrage van NS Vastgoed BV is 1,7 miljoen euro. De bijdragen van het Rijk, de provincie en NS Vastgoed BV zijn alleen voor dit project bedoeld.

De resterende 22,8 miljoen euro wordt gedekt binnen het programma duurzame bereikbaarheid. Het gemeentelijke investeringsdeel wordt geactiveerd zonder een storting in de vaste activa reserve en afgeschreven over 50 jaar.

De kosten voor het toekomstig beheer en onderhoud van openbare ruimte en groen worden gedekt ten laste van het programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed waaraan jaarlijks bij de Programmabegroting een meegroeiend budget wordt toegevoegd conform het referentiekader groei. De kosten voor het toekomstig beheer en onderhoud van het constructieve deel van de tunnel zijn nog niet bekend, deze moeten in de volgende fase worden uitgewerkt. Ook deze kosten worden in principe binnen het referentiekader groei opgevangen.

De toetsing aan de hand van de risicoladder (27 punten) leidt niet tot een voorstel het project onder de regeling risicovolle projecten van de gemeente Utrecht te brengen.

Vervolg
Het vervolgproces is tweeledig:
- ProRail maakt voor de tunnel het ontwerp af en contracteert een aannemer voor de realisatie.
- De gemeente maakt het ontwerp voor de openbare ruimte en de speeltuin af en contracteert een aannemer voor de realisatie.

De tunnel wordt als eerste aangelegd, direct daarna de openbare ruimte en de speeltuin.

Samen stad maken
De gemeente heeft een eerste participatieronde gehouden vanaf december 2023, conform het toen geldende participatiebeleid. Tijdens deze participatieronde, die tot en met juni 2026 duurde, is dat beleid aangehouden. Er zijn vier informatiebijeenkomsten geweest. In de 1e bijeenkomst zijn bewoners en andere belanghebbenden geïnformeerd over de reden van het project en het haalbaarheidsonderzoek. In de 2e bijeenkomst zijn twee schetsen besproken met verschillen in de positie van de tunnel, de locatie van de speeltuin, sociale veiligheid, parkeren, verkeersstromen, groen en verblijfsplekken. In de 3e bijeenkomst is het basisontwerp gepresenteerd en in de 4e het functioneel ontwerp. Inbreng van bewoners is overwogen. Teruggekoppeld is wat wel en niet is overgenomen in het ontwerp en om welke reden. Het verslag hiervan is als bijlage opgenomen.

Er volgt een tweede participatieronde voor het verder ontwerpen van de openbare ruimte en de speeltuin. Voor de speeltuin worden ook de kinderen betrokken.

Communicatie
Op de website Boorstraat: tunnel voor fietsers en voetgangers | gemeente Utrecht wordt het besluit gemeld. Er is geen aanvullende communicatie voorzien.

Referendabel
Dit raadsbesluit is referendabel.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) Fietsverbinding Boorstraat,

Bijlagen informatief
- Samenwerkingsverslag Boorstraat
- UOB_(Utrecht onderdoorgang Boorstraat) Documentenoverzicht



Fietsverbinding Boorstraat

Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp

Versie 1.0 | 18 december 2025

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Ontwikkelorganisatie Ruimte, Mobiliteit: Marijn Kik, Tjapko van de Bruinhorst, Jeroen Harmsen, Michiel Standaert
Ontwikkelorganisatie Ruimte, Stedenbouw en Landschap: Joris van Haaften, Jelle Dekker
Ontwikkelorganisatie Ruimte, Gezonde leefomgeving: Inge Janssen
Ontwikkelorganisatie Ruimte, Groen: Geert-Willem Arentsen
Ontwikkelorganisatie Ruimte, PMR: Philippe Thijssen, René Spriensma
Ontwikkelorganisatie Ruimte, Communicatie: Joris Peelen
Stadsbedrijven, Stadsingenieurs: Jeroen Teitsma, Wouter Schuijtvlot
Stadsbedrijven, VGE: Lucienne Pichot de Plessis
Maatschappelijke Ontwikkeling: Saskia van Meel, Housine Alaoui, David Langerak
Wijkbureau West Noordwest: Wilbert Kalfsvel

Projectondersteuning
Ontwikkelorganisatie Ruimte & Stadsingenieurs, Projectondersteuning: Carmen Papilaja

Projectmanagement
Ontwikkelorganisatie Ruimte, PMR: Koen Westrik

Opdrachtgever
Ontwikkelorganisatie Ruimte, Programmamanager Fiets en Voetganger: Adriaan van Doorn, Richard Smit

Versiedatum
Versie 1.0 | 18 december 2025

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
- 1.1 Aanleiding 4
- 1.2 Doelstelling 4
- 1.3 Plangebied 4
- 1.4 Aangrenzende projecten & ontwikkelingen 4
- 1.5 Proces en participatie 6
- 1.6 Leeswijzer 6

2. Bestaande situatie 8
- 2.1 Historie 8
- 2.2 Ruimtelijk 12
- 2.3 Programma en functies 12
- 2.4 Openbare ruimte 14

3. Visie en ambities 18
- 3.1 Ruimtelijk 18
- 3.2 Programma en functies 18
- 3.3 Openbare ruimte 18

4. Uitgangspunten 22
- 4.1 Ruimtelijk 22
- 4.2 Programma en functies 22
- 4.3 Openbare ruimte 22
- 4.4 Onderdoorgang 24

5. Ontwerptoelichting 26
- 5.1 Plankaart functioneel ontwerp 26
- 5.2 Doorsneden 32
- 5.3 Impressies 36

6. Verantwoording proces 40
- 6.1 Het gevolgde samenwerkingsproces 40
- 6.2 Het gevolgde participatieproces 40

7. Vervolgtraject 41
- 7.1 Planproces 41
- 7.2 Participatieproces 41
- 7.3 Planologisch juridisch proces 41
- 7.4 Planning 41

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het project ‘Verbinding Boorstraat’ betreft een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding onder het spoor tussen de Eerste en Tweede Daalsebuurt. In het Mobiliteitsplan 2040 benoemen we de Boorstraat als een benodigde nieuwe verbinding voor fietsers en voetgangers. Het onderzoek naar nieuwe fietsverbindingen (de “Bruggen- en tunnelstudie”) plaatste in 2020 de Boorstraat op nummer 9 van de 35 wenselijke nieuwe bruggen en tunnels. Ook in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) wordt ter hoogte van de Boorstraat een nieuwe langzaam verkeersverbinding getekend.
Daarnaast is deze verbinding randvoorwaardelijk gesteld voor de ontsluiting van de nieuwe stadswijken Wisselspoor en Cartesiusdriehoek (Moties 2021/10 en 2015/26). Ook bij de vaststelling van het ontwikkelkader en bestemmingsplan Wisselspoor is deze verbinding randvoorwaardelijk gesteld voor de gebiedsontwikkeling Wisselspoor.

1.2 Doelstelling

Het beoogde projectresultaat is een nieuwe verbinding onder het spoor door voor voetgangers en fietsers. Deze verbinding ontsluit de nieuwe woningbouwlocaties Wisselspoor en Cartesiusdriehoek van en naar het centrum. Daarnaast ontlast de verbinding de Amsterdamsestraatweg en vormt deze een belangrijke schakel in de Dom tot Dam-route, de provinciale doorfietsroute tussen Utrecht en Amsterdam. Bovendien kan de verbinding als toevoerroute dienen voor de nieuw aan te leggen fietsroute om de noordzijde van de binnenstad heen (fietsroute “Om de Noord”).

Naast het maken van een verbinding is het resultaat een herinrichting van de openbare ruimte langs het spoor in de Eerste Daalsebuurt. Deze herinrichting biedt kansen voor kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte van de wijk. Ook wordt de verbinding ingepast in de nieuwe gebiedsontwikkeling van de naastgelegen wijk Wisselspoor.

1.3 Plangebied

De Boorstraat ligt in de buurt Pijlsweerd-zuid, in de wijk Noordwest. Het project kent drie onderdelen, te weten:

1. *Fiets- en voetgangersonderdoorgang*

De fiets- en voetgangersonderdoorgang betreft een verdiepte ligging onder de opstelsporen en de doorgaande sporen Utrecht-Amersfoort/ Hilversum door. De afbakening van dit projectonderdeel aan weerszijden van het spoor zijn de ondergrondse objecten, te weten de bakconstructie waar binnen de hellingbanen voor fiets en voetganger van de onderdoorgang zijn gepositioneerd.

2. *Openbare ruimte aan de Eerste Daalsebuurt.*

Het fiets- en voetpad sluiten aan op de bestaande infrastructuur langs het spoor richting de Daalsetunnel. De impact op het huidig maaiveld is groot. Dit vraagt een geheel nieuwe maaiveldinrichting, waarbij direct een kwalitatieve verbetering van de werking van de openbare ruimte wordt doorgevoerd.

3. *Openbare ruimte aan de Wisselspoorzijde*

Het fiets- en voetpad sluit aan op de te realiseren infrastructuur van de gebiedsontwikkeling Wisselspoor. Daarnaast wordt dit projectdeel gekenmerkt door een zone met bereikbaarheid voor de pompkelder van de onderdoorgang en het spoorgebied door ProRail.

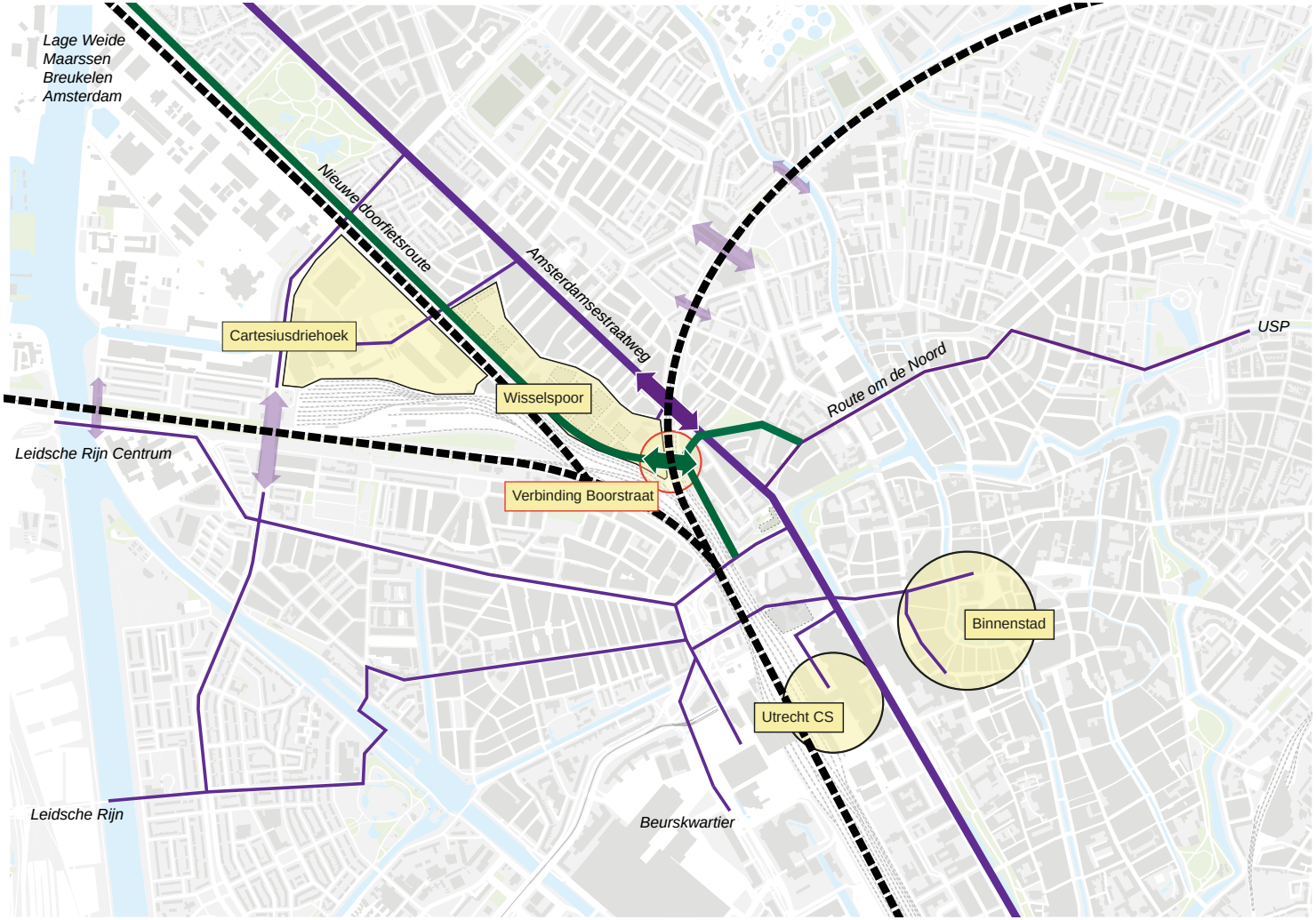
Dit document gaat over de inrichting van onderdeel 1 en 2. Deze dienen aan te sluiten op onderdeel 3 waar al een goedgekeurd VO voor ligt.

1.4 Aangrenzende projecten & ontwikkelingen

In de omgeving van de Boorstraat zijn ook andere ontwikkelingen waarmee we rekening houden. Hieronder staan lopende en toekomstige ontwikkelingen die een relatie hebben met het project ‘Verbinding Boorstraat’.

1. Gebiedsontwikkeling Wisselspoor

Aan de westkant van het spoor wordt er gebouwd aan een nieuwe autoluwe woonwijk met bedrijvigheid, ontmoetingsplaatsen en horeca. In de hoek tussen de sporen komt een park, waar de fietsverbinding



Overzichtskaart verbinding Boorstraat

Boorstraat wordt ingepast. Eind 2023 is dit project in verband met de nauwe verwevenheid al eens gezamenlijk met Gebiedsontwikkeling Wisselspoor in de gemeentelijke commissie Beheer Inrichting en Gebruik (BInG) gepresenteerd. Voor gebiedsontwikkeling Wisselspoor ligt er reeds een goedgekeurd VO. Het projectteam verbinding Boorstraat staat continu in contact met het team Wisselspoor voor de raakvlakbewaking.

2. Inpassing GSM-mast
In de hoek tussen de twee sporen is recent een GSM-mast geplaatst. Deze mast dient bereikbaar te zijn voor onderhoud. Dit heeft invloed op het ontwerp van de taluds aan de zijde van Wisselpoor.

3. Dom tot Dam-route
Om het fietsverkeer voor bestemmingen tussen Amsterdam en Utrecht te bevorderen wordt er gewerkt aan de doorfietsroute tussen deze twee steden. Op deze route fiets je ontspannen door een groene omgeving, zonder veel onderbrekingen. De verbinding Boorstraat is een essentiële schakel op deze route.

4. Herinrichting Amsterdamsestraatweg
Met een andere inrichting wordt de verkeersveiligheid verbeterd voor de fiets en voetganger. Zo wordt het veiliger om over te steken en komt er meer groen om er prettig te wonen, verblijven en winkelen.

5. Fietsroute om de Noord
Fietsroute om de Noord biedt fietsers een comfortabel en groen alternatief buiten het drukke centrum om. Op deze route wordt er groen toegevoegd en de leefbaarheid verbeterd door onder andere de snelheid te verlagen naar 30 km/uur en meer fietsparkeerplekken te maken. De fietsverbinding Boorstraat kan hierop aansluiten.

6. Knooppunt Paardenveld
Bij knooppunt Paardenveld komen veel verkeersstromen, fietsers, voetgangers en automobilisten, samen. Deze aantallen zullen in de toekomst toenemen. In het Mobiliteitsplan 2040 wordt deze plek omschreven als een toekomstig knelpunt waar maatregelen nodig zullen zijn. De verbinding Boorstraat draagt bij aan het creëren van toekomstige alternatieve routes.

7. Kop Amsterdamsestraatweg
Bij de Kop Amsterdamsestraatweg en de Oude Daalstraat komen nieuwe woningen en (buurt)voorzieningen in een groene omgeving. Zo kan de wijk beter verbonden worden met de binnenstad, en kunnen de openbare ruimte en het groen meer betekenis krijgen voor de wijk.

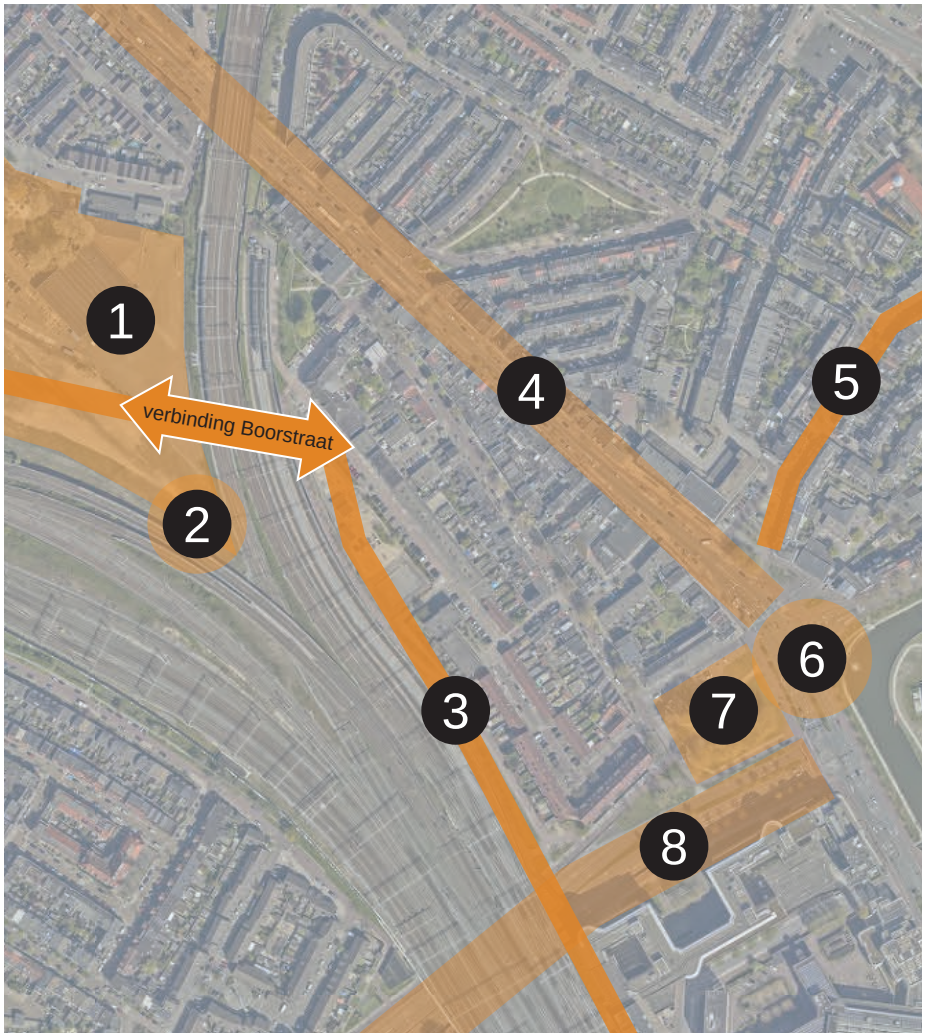
8. Daalsetunnel
De brede rijbaan van de Daalsetunnel vormt een barrière in dit gedeelte van de stad. Er ligt een ambitie om deze te versmallen, te vergroenen en de oversteekbaarheid te verbeteren. De verbinding Boorstraat komt ook uit op deze barrière.

1.5 Proces en participatie
Tijdens het opstellen van het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE / FO) zijn er onder andere een drietal participatiemomenten geweest voor mensen die in de omgeving wonen. De eerste was in het december 2023, de tweede in maart 2024 en de derde in juni 2024. Meer over participatie is te lezen in hoofdstuk 6. Na vaststelling van dit IPvE werken we het ontwerp verder uit naar een Voorlopig Ontwerp (VO) en vervolgens een Definitief Ontwerp (DO) voordat we starten met de uitvoering. Omwonenden en gebruikers informeren we bij elke nieuwe fase en ontwikkelingen.

1.6 Leeswijzer
In dit document leest u meer over de uitgangspunten waarop het ontwerp voor de fietsverbinding Boorstraat is gebaseerd. In hoofdstuk 2 wordt meer informatie gegeven over de geschiedenis en de huidige situatie van de omgeving Boorstraat. Vervolgens wordt er in hoofdstuk 3 omschreven wat de visie en ambities zijn, hiermee wordt antwoord gegeven op de vraag wat we willen bereiken. Hoofdstuk 4 bevat de uitgangspunten en daarmee de informatie hoe we de ambities kunnen bereiken. Hoe dit eruit ziet wordt beschreven in hoofdstuk 5 met het Functioneel Ontwerp en de ontwerptoelichting. Tot slot leest u in hoofdstuk 6 en 7 meer over het gevolgde proces en de vervolgstappen.



Plangebied verbinding Boorstraat



Aangrenzende projecten en ontwikkelingen

2. Bestaande situatie

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie van het plangebied beschreven. Hoe het gebied zich heeft ontwikkeld in de geschiedenis en wat belangrijke onderwerpen zijn om mee te nemen in het ontwerp.

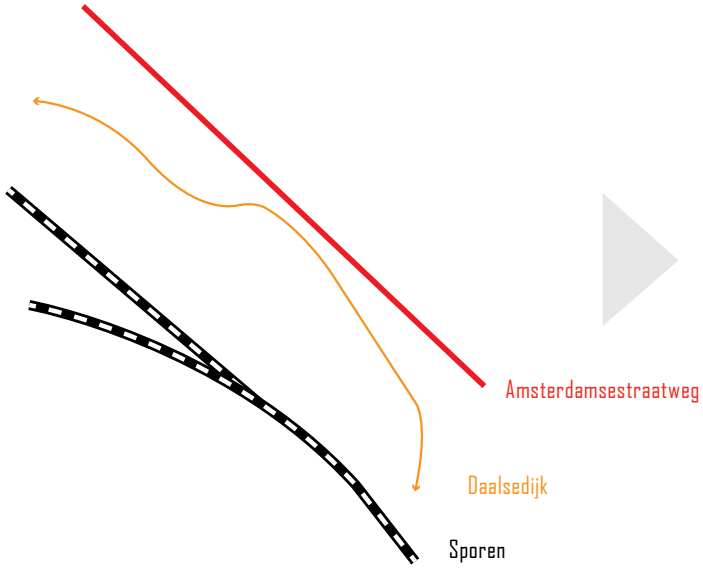
2.1 Historie

De Eerste Daalsebuurt ontstond in de tijd van de industriële revolutie, toen Utrecht snel groeide door de opkomst van de spoorwegen en de behoefte aan arbeiderswoningen rondom industriële centra toenam. In de jaren 1880 tot 1910 werd de wijk grotendeels ontwikkeld als arbeidersbuurt. De huizen waren vooral kleine rijtjeswoningen, vaak in eenvoudige baksteenarchitectuur, en werden gebouwd om fabrieksarbeiders en hun gezinnen te huisvesten. De naam “Eerste Daalsebuurt” verwijst naar de ligging ten opzichte van de oude Daalseweg, een belangrijke weg naar het westen. De ontwikkeling van het spoor is altijd van grote impact geweest op de buurt. Zo zorgde het tracé naar Amersfoort/Hilversum voor een splitsing van de Daalsedijk en creëerde daarmee de Eerste- en Tweede Daalsedijk. Verdere uitbreiding van de spoorbundel zorgde voor verdere afbraak van de wijk. Op de volgende pagina wordt er meer geschreven over de barrièrewerking van het spoor.
Een bijzonder gebouw was het schoolgebouw en de bijbehorende woning voor het hoofd der school. Deze werden in 1900 gebouwd door de gemeente Utrecht, net voor de invoering van de Leerplichtwet. Het schoolgebouw, dat evenals de woning in neorenaissance-stijl was uitgevoerd, werd in de loop der jaren gebruikt voor openbaar, bijzonder en speciaal onderwijs. De architect was F. J. Nieuwenhuis, destijds directeur van de gemeentewerken Utrecht. Het schoolgebouw is in 1988 gesloopt. De schoolhoofdwoning is bewaard gebleven.

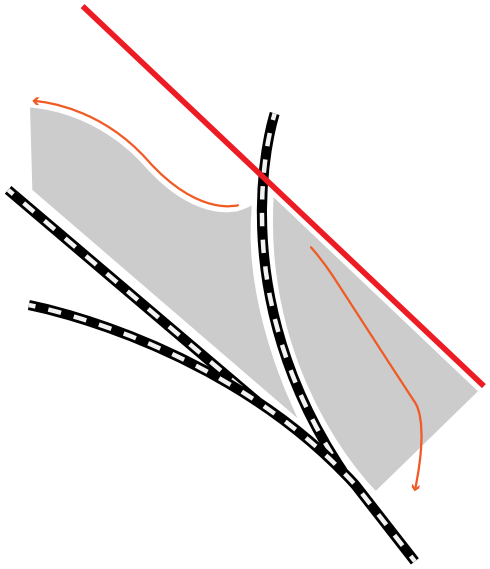




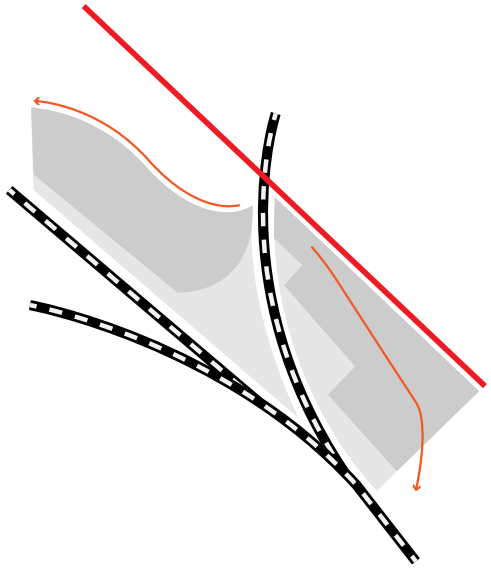
Historische foto’s van de school en het spoor



1 doorlopende Daalsedijk



Doorsnijding Daalsedijk door het spoor



Wegtrekken spoorindustrie en verdere afbreuk door verbreding van het spoor

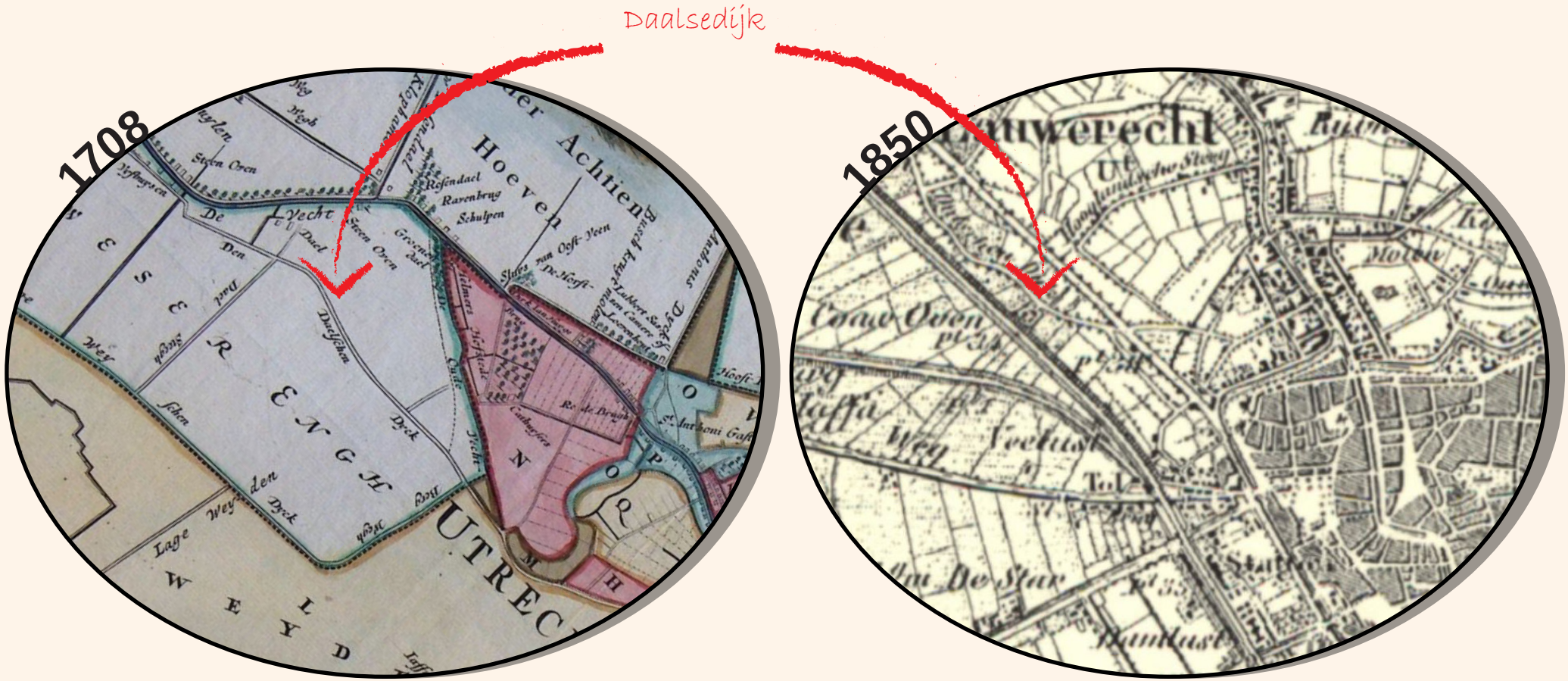
Ontwikkeling van het spoor en daarmee het ontstaan van de Eerste en Tweede Daalsebuurt

GESCHEIDEN DOOR HET SPOOR

Het ontstaan van de Eerste en Tweede Daalsedijk

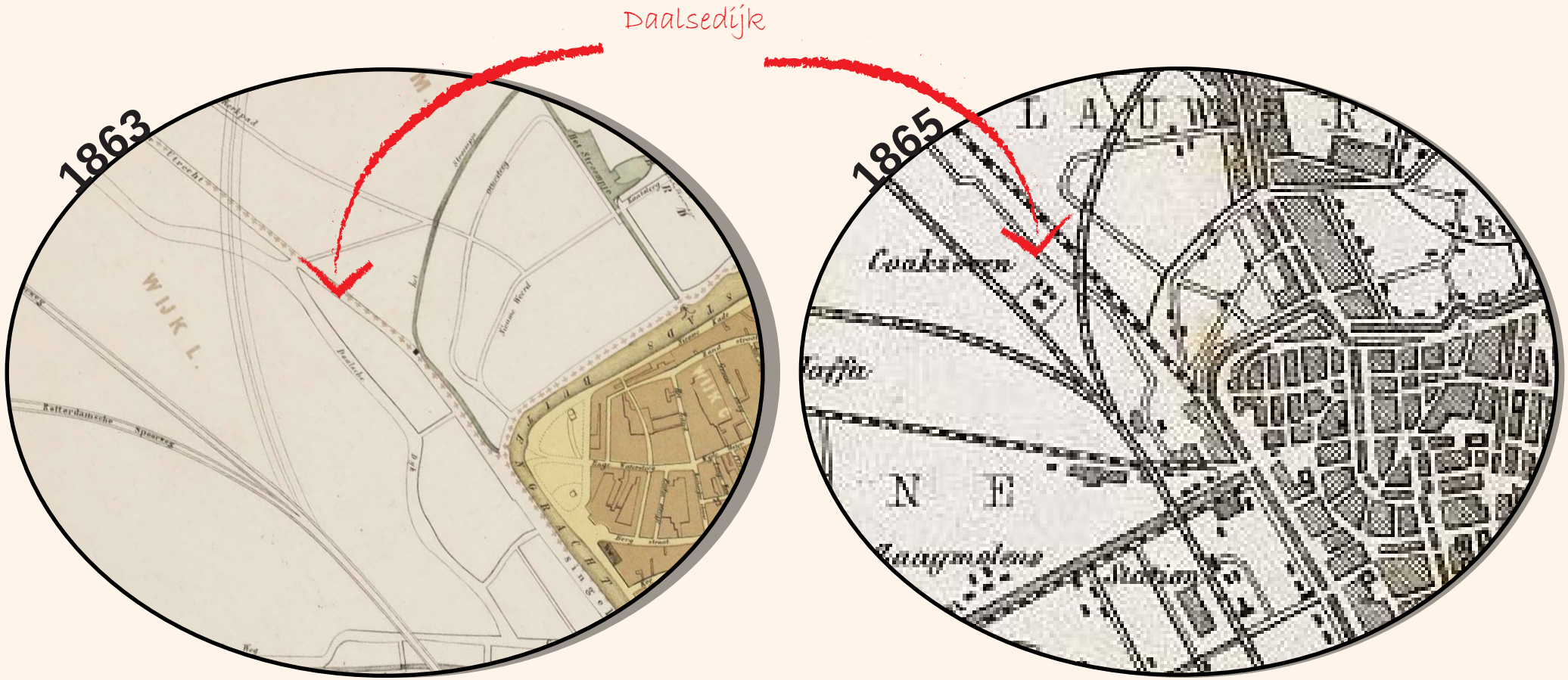
De Daalsedijk werd in 1200 aangelegd en was vooral rond 1500 de belangrijkste weg naar Amsterdam.

In 1812 werd deze functie overgenomen door de kaarsrechte Amsterdamsestraatweg, die parallel aan het spoor naar Amsterdam kwam te liggen.



Vanaf 1863 werd de Daalsedijk doorsneden door de nieuwe spoorlijn van Utrecht naar Amersfoort/ Hilversum.

De eens doorlopende Daalsedijk werd zo, samen met de aanliggende wijken, opgeknipt tussen de Eerste en de Tweede Daalsedijk.



2.2 Ruimtelijk

De Eerste Daalsebuurt heeft een geïsoleerd karakter door de omliggende drukke infrastructuur. De buurt wordt aan verschillende zijden omgeven door infrastructurele barrières, zoals de levendige Amsterdamsestraatweg, de spoorlijnen, de Daalsetunnel en het verkeersknooppunt Paardenveld. Deze omliggende infrastructuur maakt de buurt naar binnen gekeerd, waardoor de lokale openbare ruimte en voorzieningen des te belangrijker zijn.

2.3 Programma en functies

De buurt kent een aantal functies die van belang zijn voor het maken van een ontwerp voor de openbare ruimte. De belangrijkste zijn:

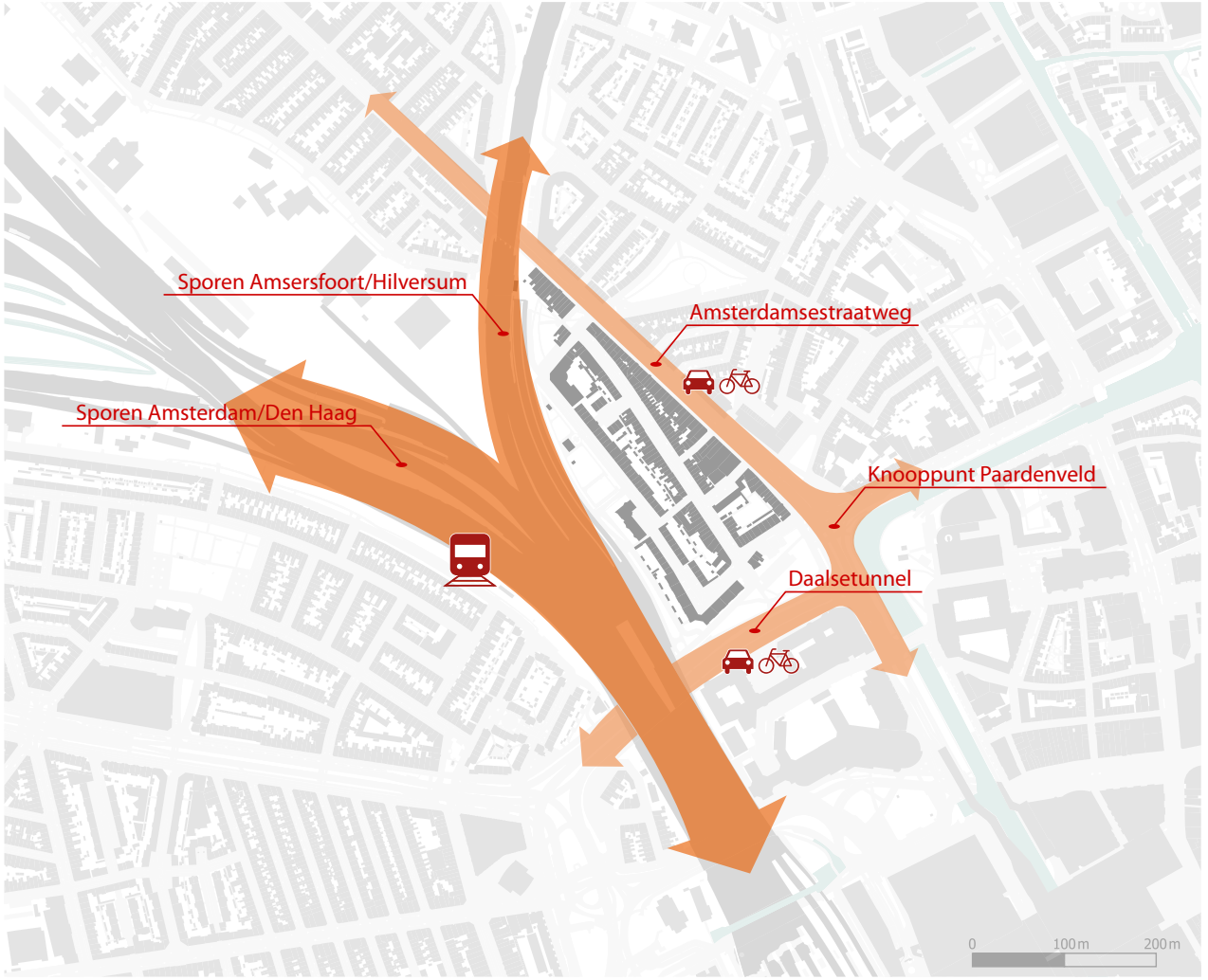
- Het Huis Utrecht, een plek voor lokaal cultuur/maatschappelijke activiteiten;
- De beheerde speeltuin ‘De Duizendpoot’;
- De coffeeshop op het pleintje aan de Amsterdamsestraatweg
- Het onderhoudsterrein van ProRail, deze is te bereiken via een openbare weg vanaf de Boorstraat;
- Supermarkt en winkels aan de Amsterdamsestraatweg.



Foto’s van de bestaande situatie in de Eerste Daalsebuurt



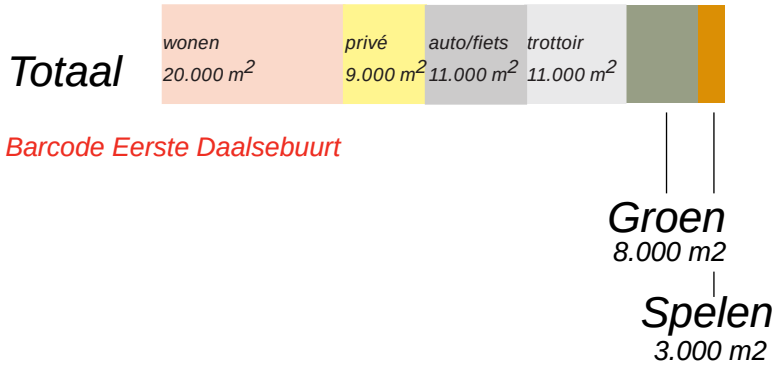




Het geïsoleerde karakter van de Eerste Daalsebuurt

2.4 Openbare ruimte

De indeling van de ruimte van de Eerste Daalsebuurt kan aan de hand van een kwantitatieve analyse en een eigen barcode worden gedefinieerd.



Daarnaast wordt deze kwantitatieve benadering aangevuld met een kwalitatieve beschrijving vanuit enkele verschillende thema's.

Spelen

In de wijk zijn twee kleine speelplekken voor jonge kinderen en een grotere beheerde speeltuin 'De Duizendpoot'. Beheerde speeltuinen zijn in beheer bij zelfstandige speeltuinorganisaties, in dit geval de organisatie Dock, en richten zich op de basisschoolleeftijd (4-12). Het terrein wordt omheind met een hek welke afgesloten kan worden. De minimale eis is dat de speeltuin gemiddeld 6 dagen gedurende 5 uur per dag geopend is. De speeltuin heeft een belangrijke betekenis voor de buurt. Het is ook de plek waar jongeren hun huiswerk maken, studenten stage lopen en ouders elkaar ontmoeten.

Groen en ecologie

De Daalsebuurt is momenteel een erg versteende buurt met hoge bebouwingsdichtheid en weinig groen. Het is één van de minst groene buurten in de stad met slechts 0-10% groen terwijl de gemeente in elke buurt 40% groen nastreeft. Op de hittekaarten kleurt het rood, het is er 7-9 graden warmer dan aan de randen van de stad. De toekomstige spoortunnel vormt een belangrijke schakel in de ecologische groenstructuur van NoordWest die loopt van de taluds van het Amsterdam Rijnkanaal via het spoortalud in de richting van Paardenveld/Catharijnesingel (zie groenstructuurplan). De groenstructuur en migratieroute voor diersoorten bestaat uit diverse stapstenen zoals Daalsepark, Julianapark en het toekomstige Wisselspoorpark en corridors zoals de faunapassage nabij de Locomotiefstraat.

De westelijke zijde van het spoortalud richting de ASW is een groenstrook met ecologische verbinding (bestemmingsplan) waarbij het behoud van de aan deze gronden eigen natuurlijke en ecologische waarden van belang is. Er wordt hier aangesloten op het bestaande fiets- en voetpad. Het voetpad langs het spoor vervalt voor meer groen. Het voetpad langs de huizen blijft behouden.

Het noordelijke deel van het speeltuintje is onderdeel van de bestaande stedelijke groenstructuur. Deze structuur is beleidsmatig beschermd en dient verder ontwikkeld en/of versterkt te worden.
De bestaande bomen in het noordelijke speeltuintje dienen waar het lukt met de herinrichting te blijven en de ruimte te krijgen om groot en gezond oud te worden. Wanneer bestaande bomen worden aangetast worden deze bomen verplant of vindt bij kap herplant plaats.



Achterkanten parkje

Speeltuin ‘De Duizendpoot’



Kop Amsterdamsestraatweg



Ruimte voor groen en spelen in de Eerste Daalsebuurt

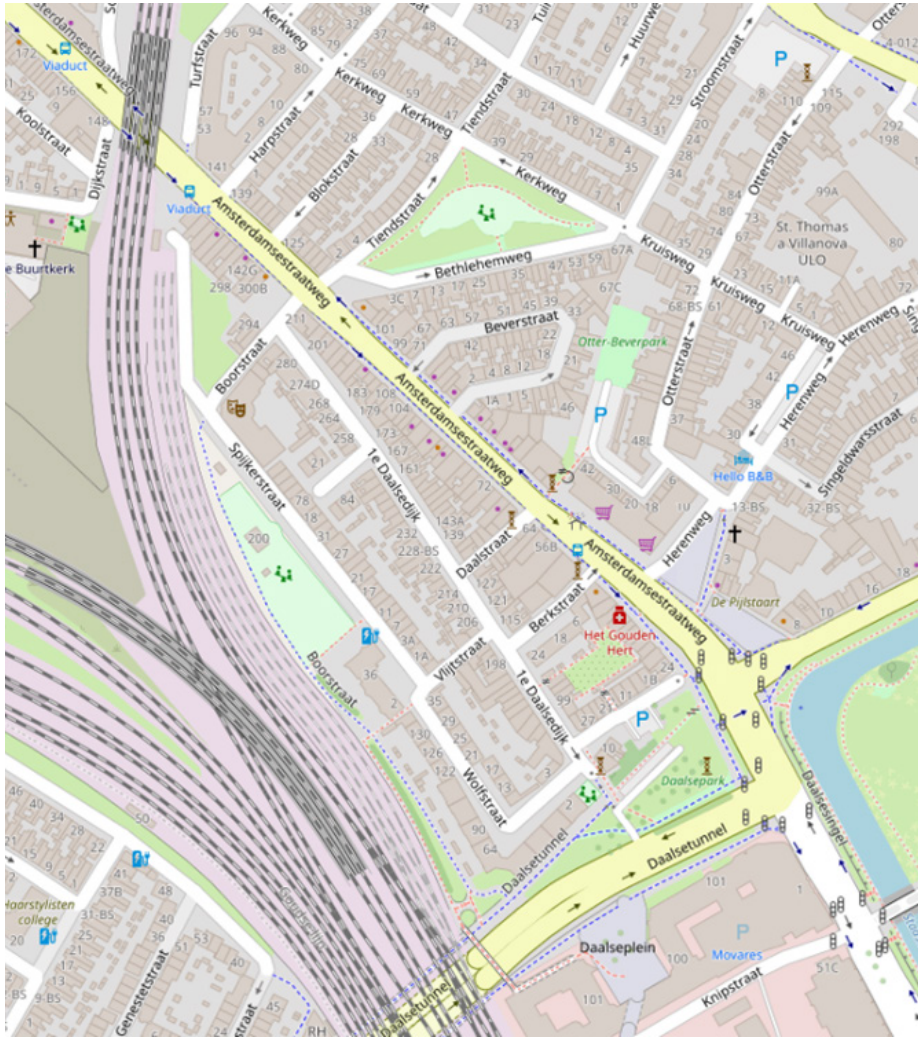
Sociale veiligheid
Uit gesprekken met veiligheidsadviseurs, wijkagenten en buurtbewoners blijkt dat de sociale veiligheid in de buurt niet altijd voldoende is. Hoewel er een sterke sociale cohesie in de buurt is, vindt dit sociale leven vooral plaats binnen de veilig omheinde beheerde speeltuin. Het geïsoleerde karakter van de buurt zorgt ervoor dat er weinig doorgaande routes door de wijk zijn, waardoor er minder sociale controle is. Daarnaast nodigen de vele parkeerplaatsen uit om te dealen of andere ongewenste activiteiten te ontplooien. Ook zorgt de parallelle structuur van de Eerste Daalsedijk aan de Amsterdamsestraatweg voor een ontsnappingsroute aan de politie. Het driehoekige parkje in de noordhoek ligt ingeklemd tussen achterkanten van de woningen en het spoor, er is hier weinig zicht en daarmee weinig sociale controle. Dit nodigt uit tot activiteiten waarvan overlast wordt ervaren. De aanwezigheid van de coffeeshop versterkt dit.

Verkeer
De 1e Daalsebuurt ligt tussen de Amsterdamsestraatweg en de Daalsetunnel. De woonstraten in de 1e Daalsebuurt zijn typische woonstraten. Het zijn namelijk smalle rustige straten met smalle stoepen en een maximale snelheid van 30km/u. De straten voldoen aan de richtlijnen voor erftoegangswegen. Bestuurders zullen hierdoor duidelijk weten welke snelheid hier gereden mag worden.

Autoverkeer wordt ontsloten via de Amsterdamsestraatweg. Hierdoor is er geen sprake van doorgaand verkeer door de wijk. Wel kan er sprake zijn van sluipverkeer over de 1e Daalsedijk om files op de Amsterdamsestraatweg te vermijden. De wijk heeft twee in-/ uitgangen voor het autoverkeer. De Berkstraat om de wijk uit te rijden en de Daalstraat de wijk in zorgen samen met de Boorstraat in twee richtingen voor de wijkontsluiting.
Het profiel van de Spijkerstraat kenmerkt zich door een rijloper van 4,5meter breed en haaksparkeervakken van zo'n 6 meter diep. Fietsverkeer kan wel doorgaand door de wijk rijden, over de verbinding tussen de Amsterdamsestraatweg naar de Daalsetunnel parallel aan het spoor.

Parkeren
In de 1e Daalsebuurt is betaald parkeren ingevoerd. Alle straten vallen onder het parkeerrayon Pijlsweerd met een A2 regime. De tijden van betaald parkeren zijn op ma t/m za van 09.00 – 23.00 uur.

In het plangebied zijn momenteel 63 parkeerplaatsen. Aan de Boorstraat zijn 17 parkeerplaatsen beschikbaar en op de Spijkerstraat bevinden zich 46 parkeerplaatsen. Sommige plekken worden gebruikt voor deelauto's, laadpalen of gehandicaptenparkeerplaatsen.



Verkeerstructuur van de omgeving Boorstraat



Groenstructuurplan omgeving Boorstraat

3. Visie en ambities

In dit hoofdstuk worden de ambities voor het gebied verder toegelicht. Hoe moet het gebied zich in de toekomst ontwikkelen? Deze ambities komen voort uit bestaande beleidsdocumenten.

3.1 Ruimtelijk

Het realiseren van de nieuwe regionale doorfietsroute biedt een alternatieve route voor de nu al drukke Amsterdamsestraatweg. Door de barrièrewerking van het spoor wordt het (fiets)verkeer in dit gedeelte van de stad getrechterd naar het viaduct op de Amsterdamsestraatweg. Een nieuwe fiets- en wandelroute langs het spoor biedt een alternatieve route door een groene omgeving, waar ook meer kwetsbare groepen gebruik van kunnen maken. Met meer doorgaande routes door het gebied wordt het geïsoleerde karakter van de wijk tegengegaan.

Op het lokale niveau ontstaat er de kans de Eerste Daalsebuurt beter aan te sluiten op de omgeving. Met een nieuwe verbinding onder het spoor wordt de wijk weer verbonden met de Tweede Daalsebuurt. De opgave van dit project is daarmee verbreed van het enkel aanleggen van een fietsverbinding, naar het verbinden van twee wijken met één openbare ruimte.

3.2 Programma en functies

De in hoofdstuk twee genoemde functies dienen ingepast te worden in het nieuwe ontwerp. Hieronder volgt een korte omschrijving hoe er met elke functie naar een toekomstige situatie wordt gekeken.

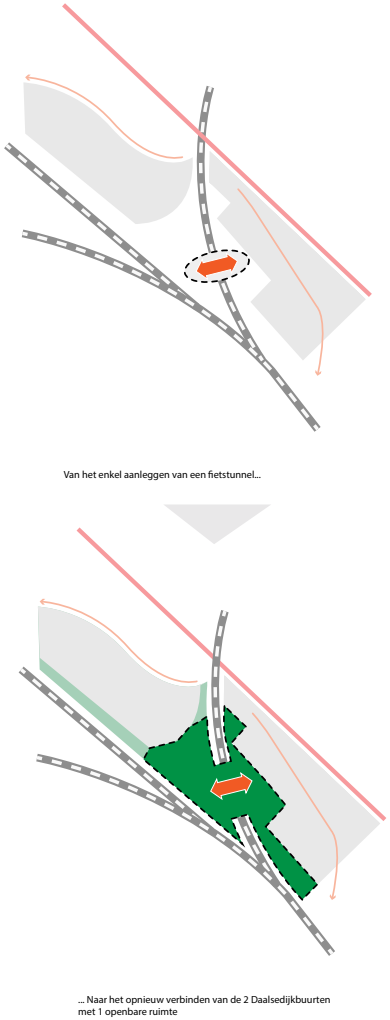
- Het Huis Utrecht wordt zoveel mogelijk centraal gesteld zodat de buurtfunctie optimaal kan worden benut;
- De beheerde speeltuin ‘De Duizendpoot’ blijft een belangrijke ontmoetingsplek voor verschillende doelgroepen. Door met de positie van de hekwerken en de entree te schuiven kan de speeltuin minder als ruimtelijke barrière worden ervaren;
- De coffeeshop op het pleintje aan de Amsterdamsestraatweg hoort bij het stedelijke programma van de stad. Tegelijkertijd is er een kwetsbare relatie tussen de speeltuin, sociale veiligheid en de coffeeshop. Deze spanning dient met zorg te worden verwerkt in het ontwerp zodat overlast wordt geminimaliseerd;
- Het onderhoudsterrein van ProRail en de bereikbaarheid ervan blijft gegarandeerd. Wel wordt er gezocht naar een optimalisatie in ruimtegebruik waardoor er andere opties voor het toegangspad naar het terrein mogelijk zijn;
- Supermarkt en winkels aan de Amsterdamsestraatweg, deze functie blijft gehandhaafd en draagt bij aan een levendig karakter van de winkelstraat.

3.3 Openbare ruimte

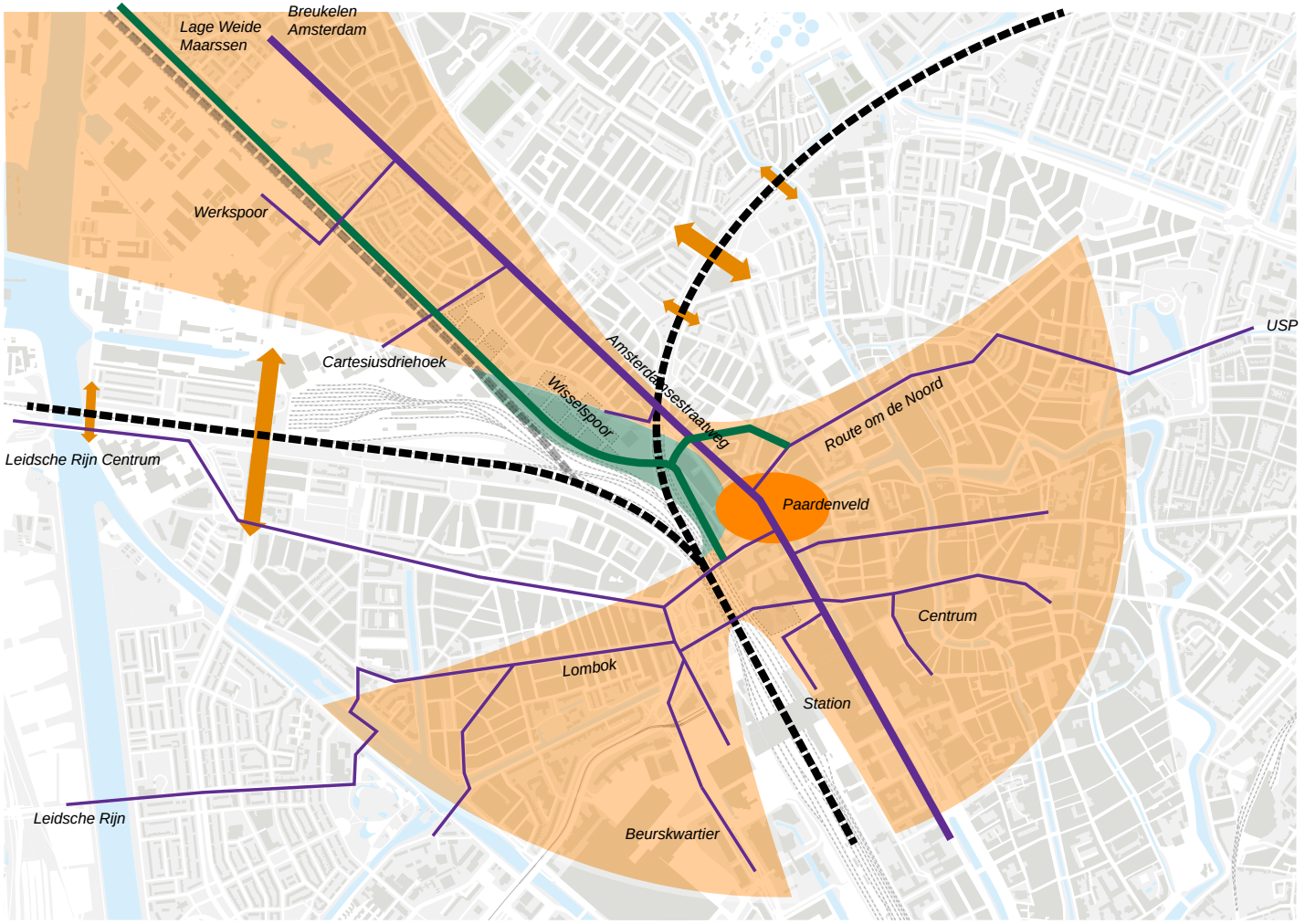
Met de verbreding van de opgave van het project ontstaat er de kans met een herinrichting een kwaliteitsimpuls aan de openbare ruimte van de Eerste Daalsebuurt te geven. Door deze via de nieuwe onderdoorgang op het Spoorpark in Wisselspoor aan te sluiten ontstaat er een doorlopend park dat de twee wijken met elkaar verbindt.

Spelen

De beheerde speeltuin blijft vanwege de grote waarde voor de wijk een belangrijke voorziening in de openbare ruimte. Wel is met de inpassing van een nieuwe tunnel de locatie van de speeltuin onderzocht. Hierin zijn de aspecten van het bestaande speeloppervlak voor verschillende leeftijdscategorieën, de hekwerken rondom en het gebouwtje belangrijke aspecten in het schuiven van de speeltuinlocatie. Het is wenselijk dat de speeltuin geen barrière vormt in de openbare ruimte, maar dat deze de openbare ruimte juist activeert. Door het koppelen van de entree met aanlooproutes naar de



Verbreding ruimtelijke opgave



Alternatieve route met nieuwe spoorkruising in het netwerk

speeltuin en onderdoorgang is er onderzocht of ook de ruimte buiten de hekwerken een prettige verblijfplek kan worden.

Groen en ecologie
De Eerste Daalsebuurt is een plek waar verblijven belangrijk is. Meer groen in deze buurt is dan ook zeer wenselijk binnen deze versteende buurt en versteende speeltuin. Het groen helpt om de buurt te verkoelen, vormt een aangenaam verblijfplaats en heeft bovendien ecologische waarde. Doel is daarbij om het groen mee te laten groeien met de infrastructurele (fiets)ontwikkelingen met behulp van het principe ‘groen tenzij’. Hierdoor draagt het bij aan minimaal 40% groenbedekking in de buurt.

De spoortunnel vormt een belangrijke schakel in de ecologische groenstructuur van NoordWest die loopt van de taluds van het Amsterdam-Rijnkanaal via het spoortalud in de richting van Paardenveld/Catharijnesingel. De groenstructuur en migratieroute voor diersoorten bestaat uit diverse stapstenen zoals Daalsepark, Cartesiusdriehoek, het toekomstige Wisselspoorpark en het Julianapark en uit corridors zoals de faunapassage nabij de Locomotiefstraat. De groene zone langs de Boorstraat richting Daalsepark (Daalsetunnelzijde) is nu gefragmenteerd en weinig robuust. Hier is het zeer wenselijk om het groen uit te breiden, meer gelaagder en inheems in te richten, waardoor de verbinding naar het Daalsepark verbeterd wordt. Het leefgebied van kleine landgebonden zoogdieren vergroten, waaronder egel, marterachtigen, muizen, soorten die nachtactief zijn en de dag rustend doorbrengen in holtes, struikgewassen, etc. Het gebrek aan daglicht in de tunnel vormt dan ook geen probleem. Het is bekend dat deze soorten zich bewegen door tunnels en in de nacht grote afstanden afleggen.

Verkeer en parkeren
In het Mobiliteitsplan 2040 geven we voorrang aan schone, gezonde, ruimte-efficiënte mobiliteit waaronder fietsen en lopen. Dat is nodig omdat het aantal inwoners binnen de grenzen van de stad blijft groeien en we het met dezelfde ruimte moeten blijven doen. Zo groeit de stad alleen al in het nabije gebied ten noordwesten van de Boorstraat met duizenden nieuwe inwoners, in de gebieden Wisselspoor en Cartesiusdriehoek. Ook is er de opgave barrières in de stad zoals het spoor te slechten. De Eerste Daalsebuurt is een A-zone. In zo’n zone zijn fietser en vooral voetganger hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. De verbinding Boorstraat maakt een aantal nieuwe voorzieningen in Wisselspoor op korte loopafstand bereikbaar. Hiermee wordt bijgedragen aan de ambitie van de tien-minuten stad.

Om de groei van de mobiliteit op te vangen met o.a. fietsen en lopen, moeten deze netwerken worden aangepast. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om het maken van keuzes. Omdat op drukke plekken zoals de Amsterdamsestraatweg de groei van de fietsstromen niet of nauwelijks meer kan worden verwerkt, zetten we in op het verder spreiden van deze stromen over het netwerk. Daarmee houden we deze vorm van mobiliteit aantrekkelijk én voorkomen we knelpunten die het gebruik van de fiets in de weg staan. Ook biedt het kansen om het gebruik van de auto te verminderen in het gebied.

In de Parkeervisie hebben we vier doelen vastgelegd voor het Utrechtse parkeerbeleid. Eén van die doelen is de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. In Utrecht is de ruimte schaars, en met de groei van de stad is het steeds belangrijker om onszelf de vraag te stellen waaraan we die schaarse ruimte willen besteden.





Bereikbaarheid te voet vanuit de Eerste Daalsbuurt met/zonder verbinding

4. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden puntsgewijs de randvoorwaarden en eisen omschreven die nodig zijn om de visie en ambitie uit het vorige hoofdstuk te realiseren.

4.1 Ruimtelijk

- Het ruimtelijk doel van de verbinding is om niet alleen een fietstunnel te maken, maar om de twee wijken d.m.v. de openbare ruimte met elkaar te verbinden. De openbare ruimte sluit logisch aan op de twee wijken Wisselspoor en de Eerste Daalsebuurt;
- De passage onder de bebouwing vanuit de Spijkerdwarsstraat is een logische verbinding tussen de openbare ruimte, nieuwe fietstunnel en de rest van de Eerste Daalsebuurt.

4.2 Programma en functies

- De openbare ruimte van het plangebied moet ruimte bieden voor verblijven, ontmoeten, groen, ecologie, klimaatadaptatie, mobiliteit, sport en spelen;
- De Eerste Daalsebuurt is ingeklemd tussen drukke infrastructuur, de openbare ruimte in de wijk heeft daarom in de eerste plaats een buurtfunctie voor bewoners uit de buurt;
- Voor spelen komt er ruimte in de openbare ruimte en in een beheerde speeltuin. Deze heeft een vergelijkbare oppervlakte als de huidgie beheerde speeltuin ‘De Duizendpoot’;
- Het onderhoudsterrein van ProRail blijft bereikbaar via een vergelijkbare route als in de bestaande situatie;
- De bebouwing dient een duidelijke voorkant naar de openbare ruimte te hebben en hierop aan te sluiten.

4.3 Openbare ruimte

- De verblijfsplekken in de openbare ruimte dienen zoveel mogelijk in het zicht te zijn, i.v.m. sociale veiligheid;
- Aan de zuidzijde van de tunnel komt een ecologische verbinding, met een logische verbinding de omgeving in;
- De openbare ruimte is volgens het ‘groen tenzij’ principe ingericht;
- Hemelwater wordt zoveel mogelijk opgevangen, gebufferd en natuurlijk geïnfiltreerd in de grond. Hiervoor hanteren we voor de maatgevende extreme buien de volgende criteria:
    - Eenmaal per jaar: bui van 20 mm in één uur.
    - Eenmaal per 100 jaar: bui van 80 mm in één uur.
- Verharding in natuurlijke en warme tinten beschikbaar binnen het Handboek Openbare Ruimte (HOR). De verhardingstype wordt afgestemd met de materialen in het park in Wisselspoor (om zo te zoeken naar uniformiteit).

Groen en ecologie

- Bestaande bomen dienen zoveel mogelijk behouden te worden.
- Het extra groen dat gerealiseerd wordt in de 1e Daalsebuurt draagt bij aan:
    - Versterking van de verbindingen met het omliggende groen;
    - Beschaduwing van fietsers en voetgangers;
    - Versterking van het diverse, ecologisch systeem door het toevoegen van dichte bosschages en gevarieerd struweel met rommelige en rustige plekjes en anderzijds bomen.
- De groene zone langs de Boorstraat richting Daalsepark (Daalsetunnelzijde) wordt uitgebreid, met meer gelaagdheid en inheemse soorten, waardoor de verbinding naar het Daalsepark verbeterd wordt.
- De groene strook naast het spoor richting Amsterdamsestraatweg is in het bestemmingsplan Ondiep als Groen (ecologische verbinding) opgenomen. Het verlies van het groen in deze dunne strook langs het spoor mag worden gecompenseerd door de aanleg van een ecologische verbinding onder het sporen van Wisselspoorpark naar Boorstraat.



Ruimtelijk uitgangspunt van één landschap tussen de twee wijken

- Daarnaast wordt voorzien in een ecopassage (buis) onder het fietspad aan het einde van de hellingbaan in Wisselspoor zodat de groenzones optimaal verbonden blijven en de nieuwe toekomstige parkstructuur van Ontwikkeling Wisselspoor optimaal bereikbaar is.
- Barrières (drempels/randjes) zijn niet hoger dan 2-4 cm omdat die niet te passeren zijn.
- Directe aansluiting van dekkinggevende elementen zoals dicht struikgewas bij de in- en uittredes van de tunnel.
- Deze dichte begroeiing minimaal 75 cm hoog en 2 meter breed.
- Het talud van de verbindingszone mag niet te veel hellen, op een lichte helling redden de doelsoorten zich.
- De korte ecologische verbinding onder het fietspad buiten de tunnelbak aan de Wisselspoorzijde is nodig om het fietspad te kunnen kruisen. Dit kan een standaard rioolbuisje zijn van zo'n 40 cm doorsnede.
- In- en uittredeplekken van die buis graag beschut houden met dichte begroeiing minimaal 50 cm hoog en 2 meter breed Geleiding naar deze buis in de vorm van begroeiing is voldoende. Een aparte geleidende (kunstmatige) geleiding is niet nodig.

Verkeer en parkeren
De 1e Daalsebuurt is en blijft een buurt waar verblijven belangrijk is. De inrichting van de openbare ruimte moet passend zijn bij het karakter van de woonstraten. De straten hebben een autoluw karakter met snelheidsremmers. De snelheidslimiet van gemotoriseerd verkeer blijft 30km/uur in de woonstraten. De inrichting van de straten is passend bij deze snelheden.

De verkeersveiligheid van de buurt mag niet verslechteren. Hierdoor is het van belang dat de verkeerssituaties vanzelfsprekend zijn voor de verkeersdeelnemers. Door de toename van fietsverkeer over de Spijkerstraat en Boorstraat in verband met de onderdoorgang, is het van belang om conflictpunten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te beperken.

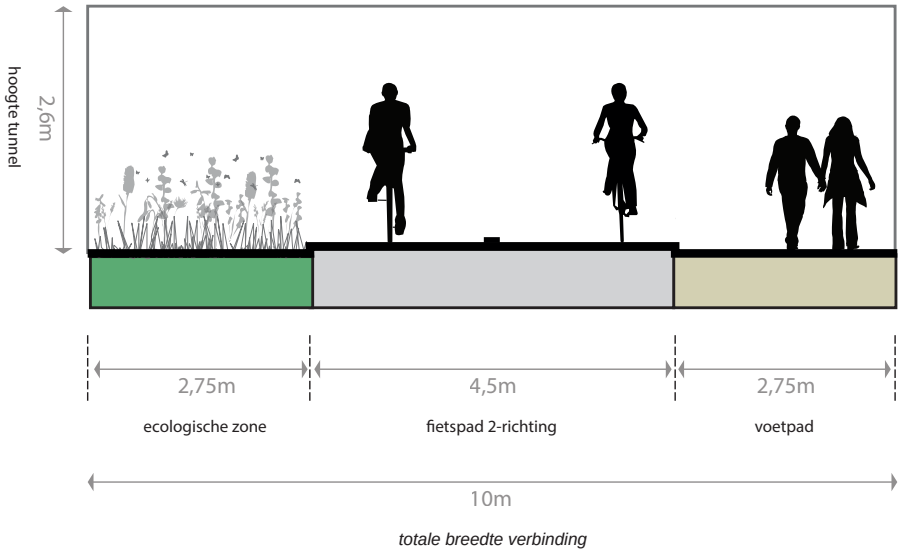
De verkeerscirculatie wordt in principe niet aangepast. Gemotoriseerd verkeer kan straks nog blijven rijden via de huidige routes. Het ideale profiel heeft een breedte van 5,80 meter. Op basis van een parkeerdrukmeting kunnen er in de hele Eerste Daalsebuurt maximaal 54 parkeerplaatsen worden opgeheven, rekening houdend met een bezettingsgraad van 85%. Om het aantal daadwerkelijk op te heffen parkeerplaatsen te bepalen wordt er rekening gehouden met de verschillende ruimteclaims in het Functioneel Ontwerp, andere ontwikkelingen in de buurt en voldoende draagvlak vanuit de omgeving.

4.4 Onderdoorgang

- De onderdoorgang heeft een minimale breedte van 10 meter, met daarin ruimte voor de voetganger (2,75m), de fietser (4,5m) en de ecologische verbinding (minimaal 2m). Zie ook het principeprofiel op de volgende pagina.
- De verlichting moet zo min mogelijk de ecologische corridor beschijnen.
- De taluds krijgen aan weerszijden van het spoor een vergelijkbare uitstraling. Hiervan is één talud flauw en landschappelijk ingepast en één talud meer steil en benadrukt de continue langere lijn.
- In de beoogde situatie komt er een verlaging (tunnel) waar water van verhard en onverhard oppervlak tot afstroming komt tot de tunnel. In de tunnel moet een pompvoorziening komen die het (afval)water tot de riolering brengt. Dit water mag niet worden aangesloten op een groenvoorziening (wadi) en moet naar het vuilwaterriool. Om die reden zou het de voorkeur hebben dat er zo min mogelijk water tot afstroming komt richting de tunnel. Het maken van groene taluds zijn daarom noodzakelijk.



Onderdoorgang als ruimtelijke verbinding tussen twee wijken



Principeprofiel van de onderdoorgang

5. Ontwerptoelichting

Dit hoofdstuk geeft toelichting op het functioneel ontwerp door middel van verschillende themakaarten, doorsneden en impressies.

5.1 Plankaart functioneel ontwerp

Op de volgende pagina staat de plankaart met het functioneel ontwerp weergegeven. Hierin is een ontwerp te zien voor het eerder besproken plangebied. Dit bestaat uit de onderdoorgang met aansluitingen en de openbare ruimte aan de Eerste Daalsebuurt. Ook is de inrichting van de openbare ruimte van Wisselspoor op hoofdlijnen ingetekend. Dit laat zien hoe het functioneel ontwerp aansluit op Wisselspoor en dat er wordt ingezet om met één doorlopende openbare ruimte de twee wijken met elkaar te verbinden.
Een belangrijk element in de herinrichting aan de zijde van de Eerste Daalsebuurt is de inpassing van de beheerde speeltuin. Deze is meer naar het noorden geschoven. Om geen barrièrewerking van de hekwerken van de speeltuin richting de onderdoorgang te krijgen, is het sportveld losgehaald van de speeltuin. Dit wordt verder beschreven op pagina 28.
Met groene en flauwe taluds langs de hellingbanen van het fietspad wordt de onderdoorgang landschappelijk in de openbare ruimte ingepast. Dit draagt bij aan het versterken van routes en een verbondenheid tussen de twee wijken. Een brede trappartij zorgt voor een logische aansluiting met de Eerste Daalsebuurt.

Op de volgende pagina’s wordt het functioneel ontwerp aan de hand van verschillende themakaarten verder toegelicht.



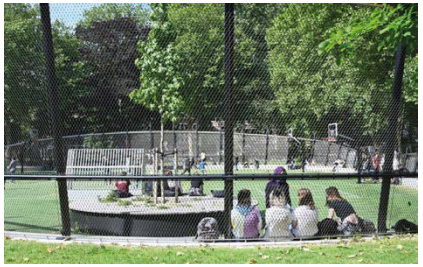
Functioneel ontwerp verbinding en openbare ruimte Boorstraat

Spelen

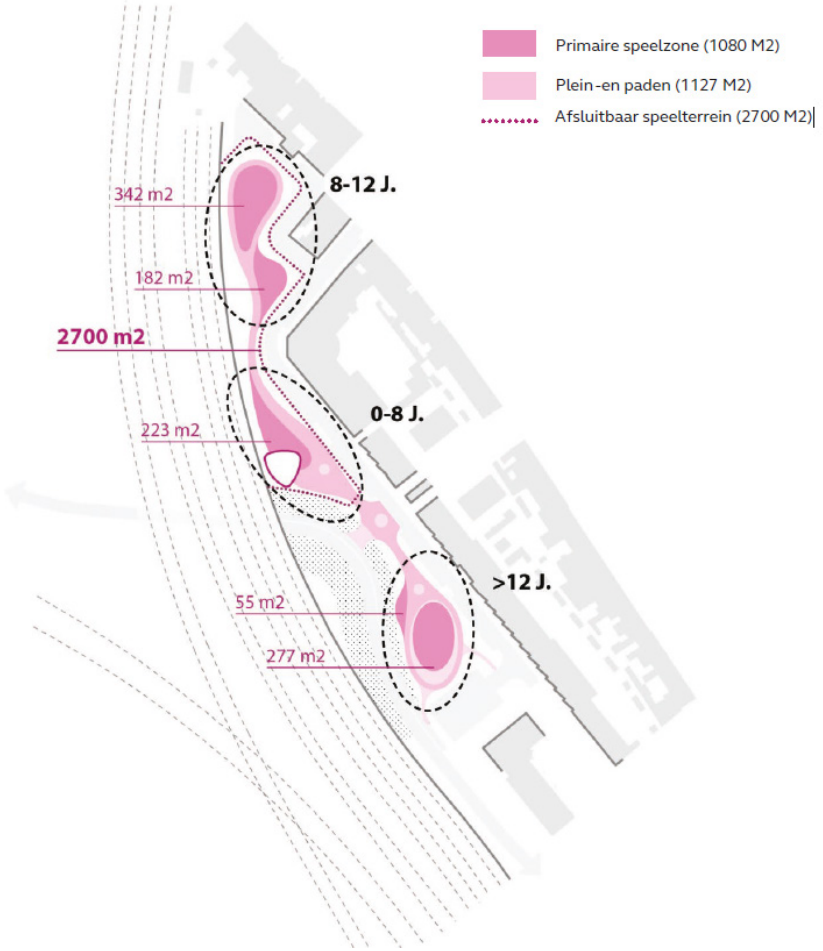
De beheerde speeltuin komt in een nieuwe vorm terug in de noordhoek van het plangebied, met overloop richting het zuiden langs de Spijkerstraat. Binnen deze omheinde omgeving is er ruimte voor twee speelvlekken voor verschillende leeftijdscategorieën. Het oppervlak is minimaal gelijk aan de huidige situatie. Ook komt er een gebouwde voorziening terug, om bestaande functionaliteiten te handhaven. Het sportveld, wat in de huidige situatie gekoppeld is aan de omhekte omgeving van de speeltuin, wordt los in de openbare ruimte ingepast. Dit is afwijkend aan het eerder opgenomen uitgangspunt dit binnen de hekwerken van de beheerde speeltuin in te passen. Anderzijds is het sportveld daarmee altijd toegankelijk, waardoor ook oudere doelgroepen die niet gebonden zijn aan basisschoolleeftijd er gebruik van kunnen maken. Ook wordt het spelen zo beter verspreid door de openbare ruimte, wat zorgt voor activatie van de openbare ruimte en leidt tot een prettige verblijfsplek.

De precieze indeling van de speeltuin binnen de hekwerken wordt in een latere fase in samenwerking met de buurt uitgewerkt.





Referenties speelplekken voor jonge en oudere kinderen

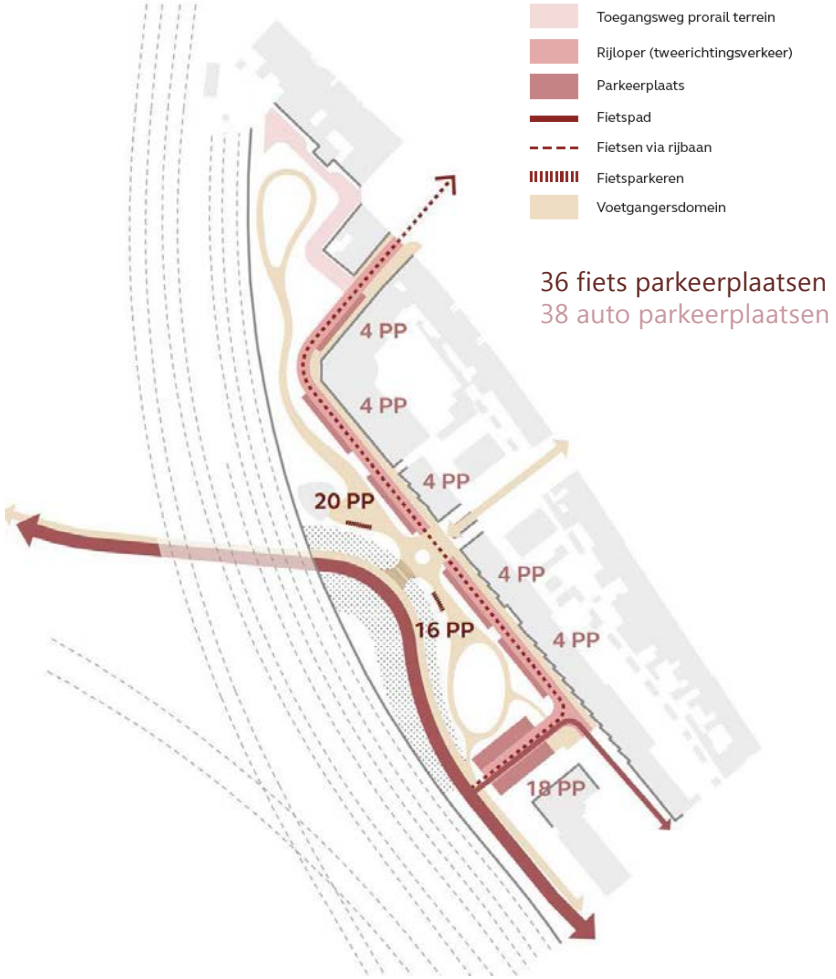


Functioneel ontwerp - thema spelen

Verkeer en parkeren
De openbare ruimte wordt ingericht met de focus op de voetganger. Deze kan zich gemakkelijk door de wijk, via de wandelpaden naar de onderdoorgang richting Wisselspoor bewegen. Het fietspad uit de onderdoorgang sluit aan op de rijbaan van de Spijkerstraat. De wegcirculatie voor automobilisten wordt niet veranderd. De Boorstraat en Spijkerstraat blijven een tweerichtingsrijbaan.

Fietsparkeren wordt ingepast op een centrale plek in de openbare ruimte, gekoppeld aan het sportveld en de beheerde speeltuin. Autoparkeren komt met 38 plaatsen terug in het herontwerp. Uitgangspunt is dat de parkeerdruk overdag niet hoger dan 85% mag zijn. Theoretisch betekent dit volgens de laatste parkeerdrukmeting (maart 2025) dat een opheffing van 54 plaatsen in het gebied mogelijk is. In het FO is rekening gehouden met het opheffen van 25 plekken. Hiermee blijft er ruimte in de parkeerbalans voor andere projecten, zoals de kop ASW, of in de latere fase om eventueel plekken op te heffen.

In het ontwerp is een zone opgenomen tussen de speeltuin en de huizen aan de Amsterdamsestraatweg. Dit vormt de toegangsweg tot het opstelterrein ProRail. In de huidige situatie wordt dit terrein ontsloten door een pad vanaf de Spijkerstraat-Boorstraat. Door het verschuiven van de aaneensluitende speeltuin is deze weg niet meer mogelijk. Door een achterom via de Boorstraat te creëren scheiden we de functie speeltuin en toegangsweg. De toegangsweg is afsluitbaar vanaf de Boorstraat. Dit is reeds met hulpdiensten en verkeer afgestemd. De bewoners aan de Amsterdamsestraatweg met een achterom maken gebruik van een poort op het voorplein en hebben een achterom gescheiden van de toegangsweg. De toegangsweg en de achterom staan in de hekken en zijn afsluitbaar om zo ongenode gasten buiten te houden.



Functioneel ontwerp - thema mobiliteit

Groen
De bouw en aanleg van de onderdoorgang heeft grote impact op het bestaande groen en bomen. Van de 95 bomen moeten er in ieder geval 38 bomen gekapt of verplaatst worden vanwege de aan te leggen harde infrastructuur (de onderdoorgang inclusief een stukje van de aansluitende fietspaden en de nieuwe toegangsweg naar het opstelterrein van NS). Van alle overige 57 bomen zal per boom gekeken moeten worden of deze in te passen valt in het ontwerp, ook in relatie tot de bouwfase, of dat deze verplaatst of gekapt moeten worden. Uitgangspunt is dat te kappen bomen naar waarde worden gecompenseerd binnen het plangebied.

In het functioneel ontwerp komt er divers groen terug in de vorm van vaste planten, heesters en (meerstammige) bomen. Uitgangspunt is het zo groen mogelijk inrichten van de openbare ruimte met ecologisch waardevolle soorten. Een specifiek beplantingsplan volgt in een latere fase.



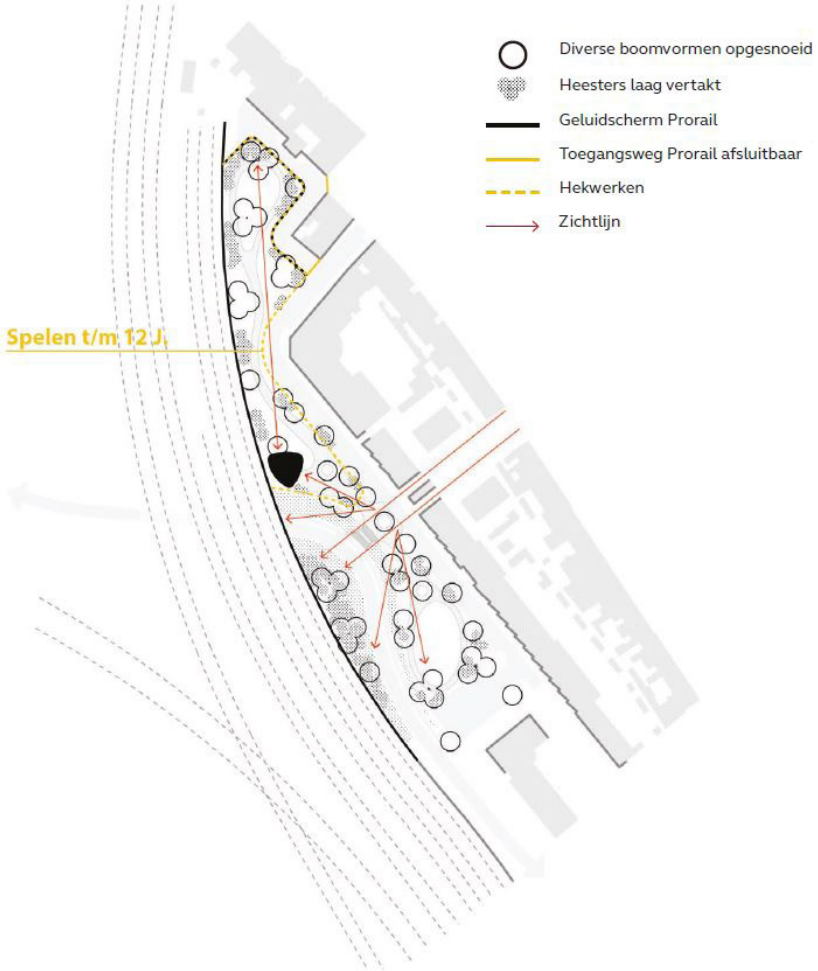
Referenties heesters en opgekroonde bomen



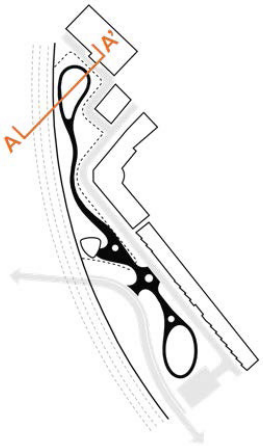
Functioneel ontwerp - thema groen

Sociale veiligheid
Uit participatie met de buurt en gesprekken met veiligheidsdeskundigen blijkt dat de sociale veiligheid in de buurt een belangrijk onderwerp is. Het functioneel ontwerp houdt hier rekening mee door zoveel mogelijk overzicht te creëren in de openbare ruimte. Met lange zichtlijnen vanaf meerdere plekken wordt de sociale controle bevorderd. Het aanwezige groen is laag en bomen worden opgesnoeid. Door de speeltuin naar het noorden te verschuiven ontstaat er een grotere open ruimte langs de Spijkerstraat, waar meerdere looproutes op aansluiten en overzicht ontstaat. Zicht in de onderdoorgang is daarmee van belang. Met de verschuiving van de speeltuin wordt ook het bestaande driehoekige parkje, waar nu veel overlast wordt ervaren, geprogrammeerd en omhekt. Hierbinnen is de organisatie Dock verantwoordelijk voor een veilig speelklimaat voor kinderen. De ingang van de speeltuin wordt met voldoende afstand tot de coffeeshop aan de Amsterdamsestraatweg geplaatst om interactie te voorkomen.

Routes voor nood- en hulpdiensten blijven onveranderd. Het wordt onderzocht of deze ook gebruik van de onderdoorgang kunnen maken.

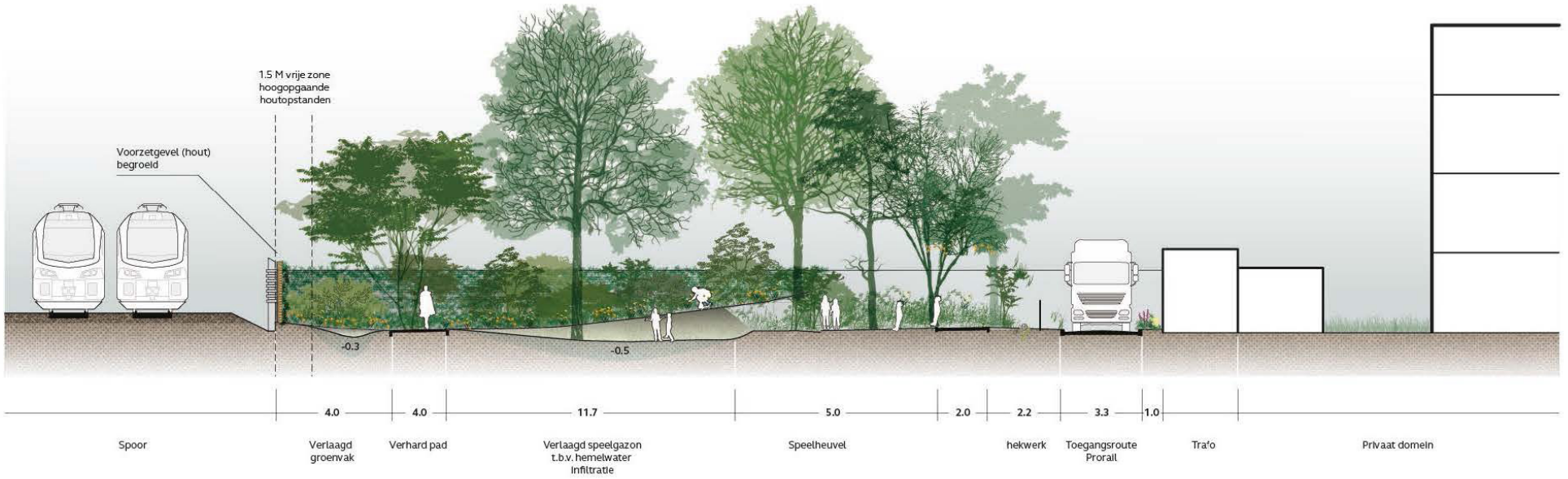


Functioneel ontwerp - thema sociale veiligheid

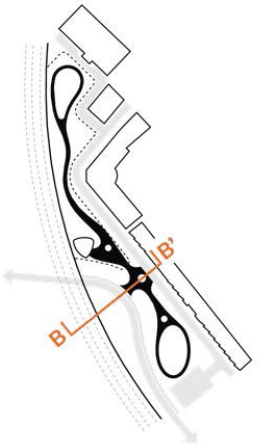


5.2 Doorsneden

De volgende pagina's laten enkele doorsneden zien van de openbare ruimte en de hellingbanen van de onderdoorgang.



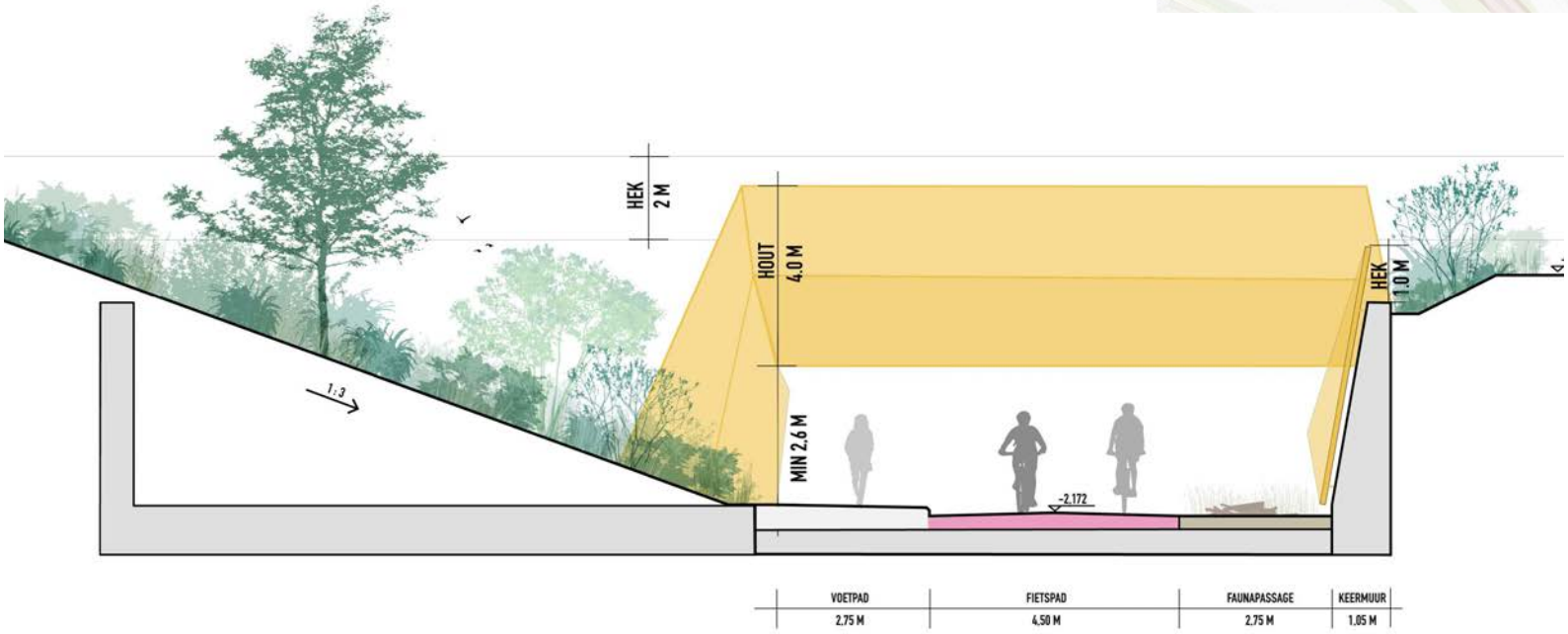
Impressie doorsnede noordhoek Boorstraat



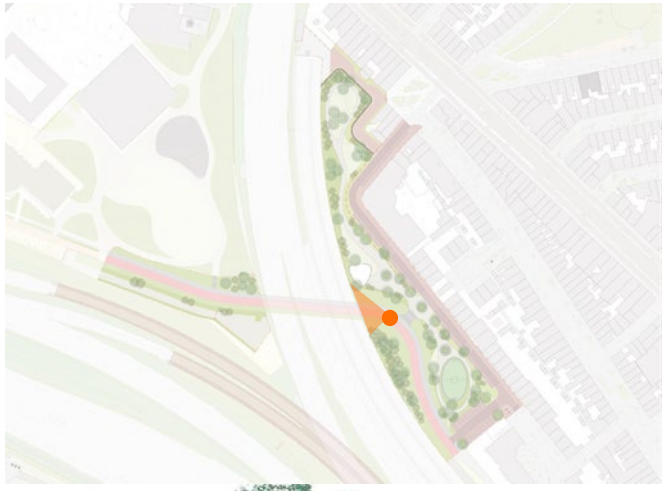


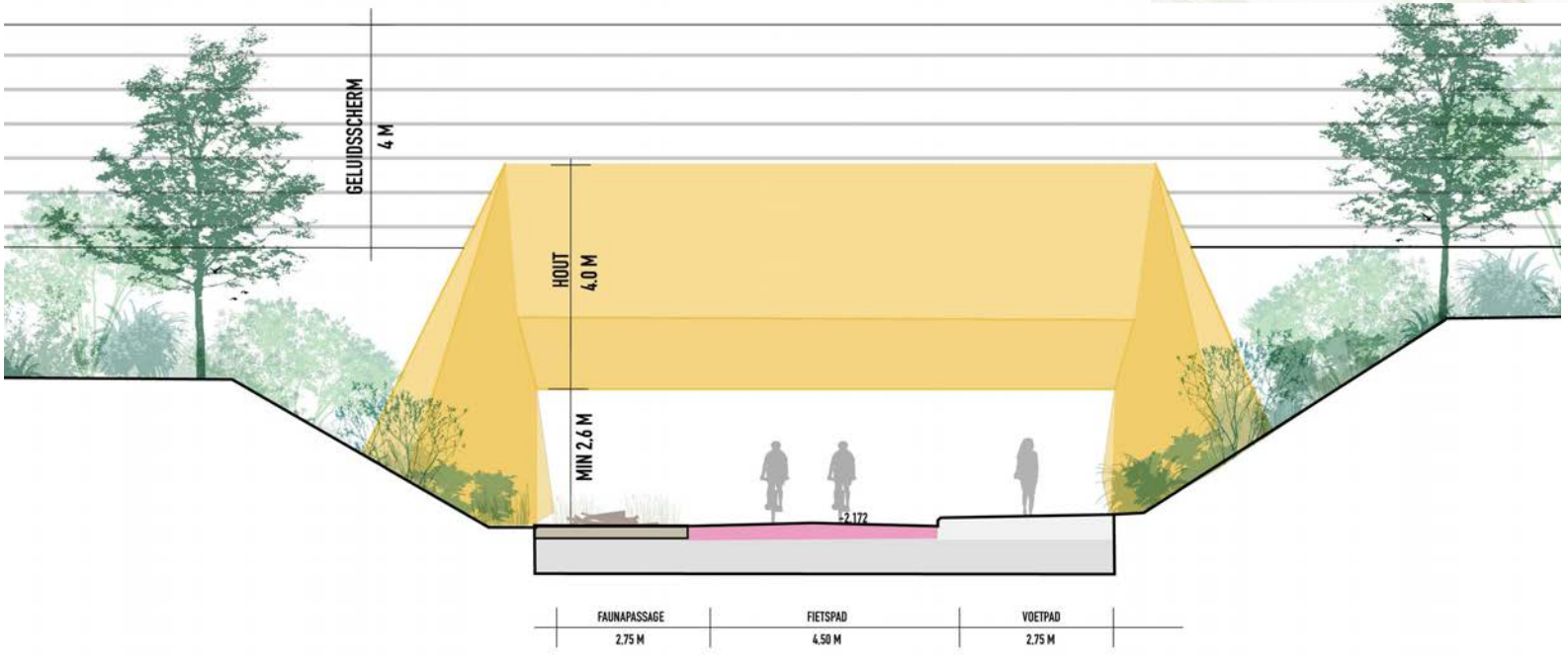
Impressie doorsnede onderdoorgang Boorstraat





Impressie doorsnede aanzicht onderdoorgang Wisselspoorzijde





Impressie doorsnede aanzicht onderdoorgang Boorstraatzijde

5.3 Impressies

Verschillende sfeerimpressies geven een beeld van hoe de openbare ruimte zou kunnen worden met het voorliggende functioneel ontwerp. Hierop is te zien dat er een kwaliteitsimpuls aan de openbare ruimte wordt gegeven. De speeltuin wordt beter ingepast in de omgeving en de onderdoorgang vormt een landschappelijke overgang tussen de Eerste Daalsebuurt en Wisselspoor. Door meer te vergroenen wordt het verblijfsklimaat verbeterd en ontstaan er robuuste verbindingen voor ecologie. Met meer subtiele overgangen tussen omhekt en openbaar gebied wordt er toegewerkt aan het beeld dat het ook prettig verblijven buiten de hekwerken is. Door parkeren minder dominant te maken en door meer ruimte aan de voetganger te geven, wordt de balans tussen verkeer en verblijven verbeterd.



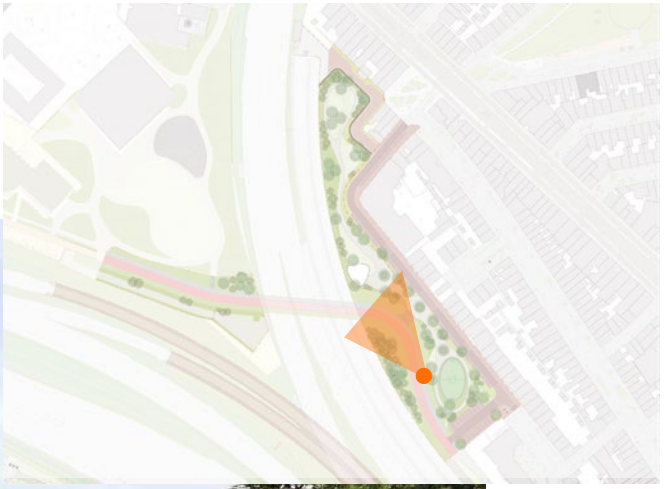


Impressie functioneel ontwerp onderdoorgang Boorstraat





Impressie functioneel ontwerp onderdoorgang Boorstraat





Impressie functioneel ontwerp onderdoorgang Boorstraat

6. Verantwoording proces

6.1 Het gevolgde samenwerkingsproces

In deze projectfase bestaat de kern van het projectteam uit een mix van collega's van Ruimte en SI ondersteund door het ingenieursbureau Arcadis. En specifiek voor het Beeldkwaliteitsplan onderdoorgang Delva.
Voor de onderzoeken in het gebied zijn diverse uitvoerende marktpartijen betrokken. Denk hierbij aan onderzoeken als een Boom Effect Analyse (BEA) tot sonderingen in de spoorbaan.

Het projectteam trekt samen op met het projectteam van ProRail. Zij worden in deze fase als asset-owner en toekomstig gedelegeerd opdrachtgever voor de tunnel meegenomen in inhoudelijk meer technische werksessies. Naast de belangen in het kruisen van de spoorbaan is er ook het belang in het bereikbaar houden van de spoorzone aan de Wisselspoorzijde en de GSM-mast, en het bereikbaar houden van de toegangsweg tot het opstelterrein ProRail. ProRail stemt af met NS.

In de totstandkoming van dit ontwerp hebben we o.a. afstemmingen en samenwerking gehad met:

- Hulpdiensten (politie en brandweer);
- ProRail/NS;
- Beheerder van speeltuin 'De Duizendpoot' (Dock);
- Het buurtpastoraat;
- Projectteam Wisselspoor;
- Fietsersbond.

6.2 Het gevolgde participatieproces

Het niveau van participeren in deze fase was raadplegen. Tijdens het opstellen van het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE / FO) is er een drietal participatiemomenten geweest voor mensen die in de omgeving wonen. Daarnaast is er reactie opgehaald door middel van de digitale vorm Denk Mee. Het eerste participatiemoment was in december 2023, de locatie van de onderdoorgang en de impact van het project op de wijk is nader toegelicht. Daarbij is aangegeven dat wij naar een juiste mix aan functionaliteiten streven en direct een kwaliteitsimpuls aan de wijk willen geven. De locatie van de speeltuin is essentieel voor de werking van de wijk. In deze sessie is er informatie uit de buurt opgehaald. In de tweede sessie, maart 2024, zijn twee uiteenlopende varianten getoond, om zo met bewoners de verschillende voor- en nadelen goed te begrijpen. Uiteraard zijn diverse aspecten doorlopen. Van spelen, groen, sociale veiligheid, zichtlijnen tot verkeer en parkeren. Het was een zeer interactieve bijeenkomst, waarbij iedereen aan het woord kwam. Dit heeft in juni 2024 geresulteerd in een gedragen presentatie van het basisontwerp. Dit is verder uitgewerkt tot het functioneel ontwerp wat nu voor ligt.

7. Vervolgtraject

7.1 Planproces

Conform de Spoorwegwet zijn werkzaamheden aan, boven of onder het spoor enkel mogelijk door of uit naam van ProRail. Op dit moment werken we conform de ProRail-werkwijze van de TunnelAlliantie in de Studiefase. De haalbaarheid wordt gecontroleerd op een groot aantal werkpakketten, van constructie-technisch tot flora en fauna. Het ontwerp heet een referentieontwerp. In deze fase wordt de haalbaarheid aangetoond waarna de Contractfase door ProRail in samenwerking met de gemeente Utrecht start. De contractvorm met de aannemer is veelal Design&Construct (D&C). ProRail werkt het ontwerp van de tunnel verder uit en laat deze aanleggen.

De gemeente werkt het ontwerp van de openbare ruimte Eerste Daalsedijk verder uit en laat deze aanleggen, inclusief speeltuin. Met het projectteam Wisselspoor worden afspraken gemaakt over de uitvoeringsfase, omdat de bouwweg langs het spoor vanaf station Zuilen nodig is voor de bouwwerkzaamheden van de onderdoorgang.

7.2 Participatieproces

Na de behandeling in de BInG zal het FO voor deze fase aan de omgeving worden gepresenteerd. Voor de tunnel en de openbare ruimte zullen we in de komende projectfasen in contact blijven, het niveau van participatie zal informeren zijn. Voor de uitwerking van de speeltuin zelf zien wij mogelijkheden om de participatie verder te verdiepen, om samen tot een inrichtingsplan te komen.

7.3 Planologisch juridisch proces

Op basis van een planologische toets op geldende bestemmingsplannen in het projectgebied is enkel strijdigheid gevonden met het bestemmingsplan ‘Ondiep’ dat is aangewezen als groenvoorziening (G), wat normaal gesproken betekent dat deze ook bestemd is voor voet- en fietspaden. Deze strook heeft echter ook de toevoeging ‘ev’, wat betekent dat deze bestemd is voor “het behoud van de aan deze gronden eigen natuurlijke en ecologische waarden”. Deze smalle strook langs het spoor aan Wisselspoorzijde is in het project onderkend, en samen met ecologie beschouwd. Dit heeft geresulteerd in ecologische maatregelen binnen het project. Dit wordt juridisch geborgd conform wetgeving Omgevingsplan.

7.4 Planning

Op hoofdlijnen zijn de vervolgstappen:

- BInG toets
- ProRail toets
- Bestuurlijk besluit
- Uitwerking onderdoorgang
- Uitwerking openbare ruimte
- Contractering aannemers
- Realisatie

Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00

Gemeente Utrecht

Verslag voor samenwerking met Utrechters

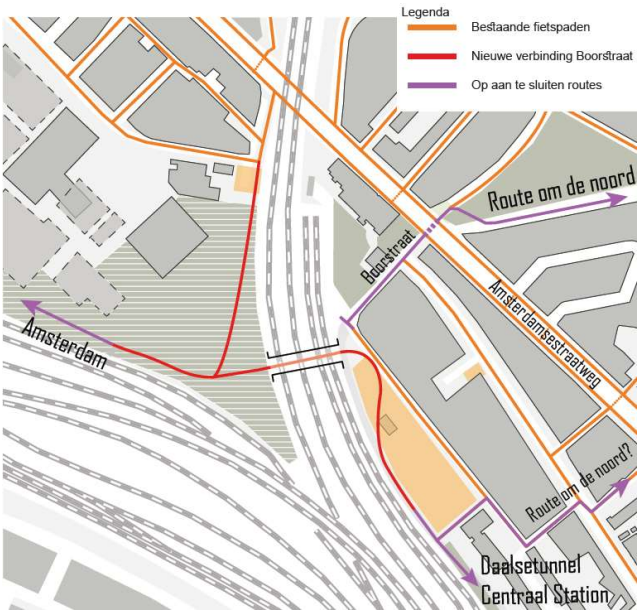
Projectnaam: Fietsverbinding Boorstraat, onderdeel IPvE
Opsteller: Rene Spriensma

Datum: 2 juli 2026
Versie: 1.0

Gemeente Utrecht is in 2021 met de planontwikkeling gestart voor een fietsverbinding die de spoorbaan Utrecht – Amersfoort/Hilversum kruist ter hoogte van de Boorstraat. De Boorstraat ligt in de buurt 1e Daalsedijk / Pijlsweerd-Zuid en is onderdeel van de wijk Noordwest.

Het project heeft een lokaal, stedelijk en een regionaal belang. Deze belangen zijn beschreven in drie doelen:

1. De gemeenteraad heeft bepaald dat de aanleg van twee langzaamverkeerstunnels randvoorwaardelijk zijn voor een goede ontwikkeling van het woongebied langs de 2e Daalsedijk (Wisselspoor). De 1e is tunnel Locomotiefstraat. Deze tunnel is al aangelegd. De 2e tunnel is de fietsverbinding Boorstraat. Over deze verbinding is nog geen realisatiebesluit genomen.
2. Een fietsverbinding Boorstraat draagt bij aan de ontlasting van de drukke fietspaden langs de Amsterdamsestraatweg.
3. Daarnaast is een fietsverbinding Boorstraat onderdeel van de ‘van Dom tot Dam’ route. Een snelfietsroute tussen Utrecht en Amsterdam. Dit project is opgenomen in het Regionaal en Nationaal Toekomstbeeld Fiets.



Uit de gezamenlijke verkenning van de gemeente en ProRail naar de haalbaarheid van een verbinding is naar voren gekomen dat er maar één tunnelvariant mogelijk is. En een brug over het spoor is niet inpasbaar. De beoogde fietsverbinding is een fietstunnel ter hoogte van Het Huis, ongeveer in het verlengde van de Boorstraat. Zie ook de figuur hierboven.

Het realiseren van een nieuwe fietsverbinding heeft een flinke impact op de leefomgeving. Daarom is het erg belangrijk dat de omgeving op een goede manier wordt geïnformeerd en betrokken. De ruimte voor beïnvloeding is van tevoren vastgelegd in een samenwerkingsplan (2023). Omdat er maar één tunnelvariant mogelijk is, kan niet geparticipeerd worden op de varianten. Wel is participatie op de inpassing van de tunnel mogelijk. In de uitwerking van het ontwerp tijdens de studiefase is niet alleen gekeken naar de fietsverbinding, maar naar het gebied. Waarbij participatie mogelijk is op de volgende onderwerpen:
- de vormgeving en beeldkwaliteit van de toerit naar de tunnel vanaf Boorstraat
- de herinrichting van de speeltuin
- het aanbrengen van groen en het verbeteren van het parkje naast de Boorstraat.

Voor omwonenden en ondernemers hebben we een aantal bijeenkomsten georganiseerd waarbij de ontwikkeling van het ontwerp toegelicht en besproken is. Dit is ondersteund met het publiceren van de resultaten op DenkMee voor zienswijzen.

Welk belangrijk inhoudelijk inzicht is opgedaan uit de samenwerking met Utrechters?	Door wie is dit inzicht ingebracht?	Wat heeft dit inzicht en de weging bijgedragen of veranderd aan de plannen?
Inrichting plangebied		
In een eerste schets staan diverse speellocaties. Er is een voorkeur voor een grote, omheinde speeltuin	Bewoners	Dit heeft geleid tot een aanpassing in het plan. Er is een centrale aaneengesloten speeltuin gemaakt. Dit sluit ook aan bij de voorkeur voor één in- en uitgang. En betere mogelijkheden voor centraal toezicht.
Als het hondentoilet verdwijnt, moet een alternatief komen.	Bewoners	Het hondentoilet verdwijnt. In de binnenstad wordt vaker ingezet op meervoudig en flexibel ruimtegebruik. Daarom wordt het veldje niet teruggebracht. Er in de omgeving nog voldoende hondentoiletten en uitlaatplekken.
Een rustige plek of voorziening zoals jeu de boules baan voor ouderen is wenselijk. Er zijn veel ouderen in de wijk.	Bewoners	Een suggestie die we meenemen naar de volgende fasen, waarin geparticipeerd wordt over invulling van de openbare ruimte.
Iedereen in de Spijkerstraat zit graag voor de deur op het trottoir. Dat moet blijven.	Bewoners	Die mogelijkheid blijft. Het trottoir in de Spijkerstraat blijft behouden.
Nieuwe horeca in Wisselspoor is via de tunnel goed bereikbaar	Bewoners	Dat is een voordeel van de fiets- en voetgangerstunnel die de wijken Pijlsweerd en Wisselspoor verbindt.
Graag bomen planten die goed onderhouden worden en niet te hoog.	Bewoners	Er volgt nog een beplantingsplan. Het sluit aan bij de ambitie om de wijk te vergroenen. Dit willen we in de Voorlopig Ontwerp fase met bewoners invullen.
De voetbalkooi wordt ook gebruikt bij (buurt) evenementen. Deze ruimte graag meenemen in het nieuwe ontwerp.	Bewoners	Dit inzicht wordt meegenomen in de verdere uitwerking. In het functioneel ontwerp is ruimte voor een sportveldje.
Verkeer en parkeren		
Er komen minder parkeerplekken. Bewoners ervaren nu weinig ruimte o.a. door de e-autoplekken in de Spijkerstraat	Bewoners	Parkeren blijkt erg te leven in de wijk. En aanpassingen stuiten ook op weerstand. Er is vanuit bezettingsmetingen ruimte om het aantal parkeerplaatsen terug te brengen. Het aantal te verminderen plekken is na inspraak teruggebracht.
Haaks parkeren zorgt voor overlast van hangjongeren. Geen haaksparkeren in de Boorstraat.	Bewoners	De parkeerplaatsen in de Boorstraat zijn aangepast tot langsparkeren. Met uitzondering van de voorziene parkeerkoffer in de Zaagstraat.
Graag beter parkeerplaatsen verdelen i.p.v. concentratie op enkele plekken. Er wonen veel minder validen in de Spijkerstraat. Meer parkeren voor de deur.	Bewoners	Parkeerplaatsen waren in het schetsontwerp geclusterd. Dit is aangepast. Er is meer langsparkeren toegevoegd in de Spijkerstraat waarmee parkeerplaatsen meer verspreid worden aangebracht.
De Boor- en Spijkerstraat staan in schetsen als eenrichtingsverkeer aangegeven. De weg wordt versmald. We hebben maar een wijkingang. Dan is	Bewoners	Er is in principe meer openbare ruimte ruimte als de weg versmald wordt. We draaien het voorlopig terug en onderzoeken of we voldoende ruimte hebben bij behoud van de huidige tweerichtingen straat.

er geen omrijdmogelijkheid en ontstaan er blokkades bij laden en lossen.		
Suggestie om een buggybaan in de (luie) trap naar de tunnel toe te voegen. Zodat je met buggy, rolstoel of step van trap af kunt en niet om hoeft te lopen.	Fietsersbond	Dit aandachtspunt nemen we mee in de verdere uitwerking van het ontwerp.
Sociale veiligheid		
Een flauwere bocht van het fiets-voetpad maakt de tunnel overzichtelijker en veiliger.	Bewoners	De bocht is in de uitwerking iets flauwer gemaakt zo ver als mogelijk. Door het weglaten van steile wanden, is er meer zicht. Zichtlijnen zijn toegevoegd. Er is vanaf de straat zicht tot in de tunnel.
Geen hoge wanden, want dan is er geen zicht en wordt rommel in de tunnelbak gegooid.	Bewoners	De hoge wanden zijn zoveel mogelijk weggelaten. Dat is ook beter voor zichtlijnen en taluds naast de tunnel kunnen (deels) groen ingevuld worden.
Nieuwe trappen onaantrekkelijk maken voor slapers. Dus niet te brede treden. Bankjes liever bij de voetbalkooi plaatsen, niet langs het fietspad	Politie	Dit aandachtspunt nemen we mee in de verdere uitwerking van het ontwerp.
Sociale controle vanuit buurtbewoners is belangrijk.	Bewoners	Dat delen wij. Het is een belangrijk aspect. Dit hebben we in het ontwerp opgenomen door te zorgen voor goede zichtlijnen. Ook vanuit de Spijkerstraat.
Preventief camera's plaatsen bij tunnel en parkeerkoffer dragen bij aan veiligheid.	Politie en bewoners	Dit aandachtspunt nemen we mee in de verdere uitwerking. Plaatsing van camera's mag niet zondermeer. Er gelden strenge regels voor. Dit moet onderzocht worden.
Maak de tunnel verboden voor bromfietsers en scooters.	Politie en fietsersbond	De tunnel wordt verboden voor bromfietsers en scooters. Het huidige fietspad langs het spoor heeft ook een dergelijk verbod.

Wat kan er geleerd worden van deze samenwerking met Utrechters? Denk hierbij aan wat we kunnen leren voor de leidende principes van houding en gedrag [link] en het kompas voor zeggenschap.
Wat ging goed? - De bijeenkomsten waren goed georganiseerd en gewaardeerd. - De contacten met Dock, beheerder van de speeltuin, het buurtpastoraat en Woonin zijn zeer waardevol. Zij geven veel inzicht in de wijk en haar bewoners. Tegelijkertijd was het daarmee ook bekend dat bewoners moeilijk te mobiliseren zijn voor bijeenkomsten en online meedenken. Wat kan beter? - Het is lastig om de gebruikers van het gebied goed te bereiken. Er is veel (sociale) huur in het gebied. Ook wordt de speeltuin bezocht door allerlei Utrechters van binnen en buiten het gebied. Het is van belang om samen te blijven werken met organisaties zoals Dock. Deze organisaties kennen de buurt goed. - Omdat de planvorming tussentijds wacht op goedkeuring van gemeenteafdelingen en ProRail is de tijd tussen de bijeenkomsten lang. Sommige bewoners haken af. En er komen ook weer nieuwe bewoners die opnieuw geïnformeerd moeten worden. Het is moeilijk om de aandacht vast te houden.

Utrecht, Odg. Boorstraat
Documentenoverzicht - Overdrachtsdossier Tunnel Alliantie (OD TA).
Datum: 19-03-2026
Status: 4de versie OD-TA UOB

ALGEMEEN

Map	Onderdeel	Product	Datum	Opmerking
A	**Documentenoverzicht**	• UOB_Documentenoverzicht	19-03-2026	
B	**Inventarisatie van eisen en wensen**	• UOB_Basisspecificatie • UOB_klanteisen ontleedproces_totaal, pdf en xlsx	19-03-2026	
C	**Haalbaarheidsontwerp en systeemgrenzen**	• Tekeningen: • Utrecht, Odg. Boorstraat, Systeemgrenzen, tekeningnummer: 2001 • Utrecht, Odg. Boorstraat, Bovenaanzicht, langs- en dwarsprofielen, tekeningnummer: 2002. • Utrecht, Odg. Boorstraat, Bestaande situatie incl. kabels en leidingen, tekeningnummer: 2000. • Ontwerpnota, UOB_VO rapportage • UOB_ Analyse Bovenleiding • VO LDB-ontwerp Utr Boorstraat 19-A-53102UBO v1.0 • GeoPackage Utrecht CS	11-07-2025 19-03-2026 19-03-2026 19-03-2026 18-02-2025 20-11-2014	

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

D: CONDITIONERING

Map	Onderdeel	Product	Datum	Opmerking
D01	**Milieukundige bodenkwaliteit**	• UOB_Verkennend bodem en verhardingsonderzoek_v3	03-02-2026	
D02	**Wegbouwkundige kwaliteit**	Zie map D01		Zie map D01
D03	**Geotechnische bodemkwaliteit**	UOB_WPD3_Geotechnische analyse • Bijlage 1 - 218981 R01 geotechnisch onderzoek Boorstraat in Utrecht.pdf • Bijlage 2 - Sondering KPN mast.pdf Resultaten van reeds uitgevoerd veldonderzoek • 905730 Geotechnisch rapport Boorstraat Utrecht • Peilbuizen, excel bestanden • Sonderingen, GEF en PDF	19-03-2026 17-02-2025	
D04	**Geohydrologische situatie**	• UOB_WPD4_Geohydrologie • UOB_WPD4_Bemalingsadvies • Definitieve Beschikking Waterwet Bodemenergie WKO Wisselspoor Utrecht	20-02-2025 14-07-2025 21-09-2023	
D05	**Niet gesprongen Conventionele Explosieven (NGCE)**	• UOB - Onderzoek OO.pdf • Brondocumenten: • 5.1_Advies NGCE TA Utrecht.pdf • 5.1_NGCE_RE TA Utrecht tbv overleg onderzoeken.pdf • Resultaten studiefase incl afwegingskader v1.pdf • OO_ProRail.zip	14-02-2025	
D06	**Kabels en leidingen derden**	• 23.088 SPR SLF Arcadis Boorstraat te Utrecht-A3 • Proefsleuf foto's • Kabels & Leidingen derden KLIC - Utrecht Boorstraat, versie 1.0, datum 01-02-2023 • Utrecht Boorstraat - Inventarisatietabel KLIC • KL3-UBRS-001 (pdf en dwg)	26-04-2023 08-11-2025 01-02-2023 08-11-2025	

Map	Onderdeel	Product	Datum	Opmerking
		• Onderdoorgang Boorstraat - Oplegnotitie K&L Derden_20251128 (docx en pdf) • Communicatie netbeheerders		
D07	**Kabels en leidingen ProRail**	• Oplevering K&L onderzoek TC 11-06-2024 • 23.088.M01 SPR SLF Arcadis Boorstraat extra onderzoek-A2.pdf en dwg • Foto's, van de proefsleuven en kabelkokers • UOB_K&L inventarisatie ProRail • 531KS02 • 531KS02_met GIL • UOB_Onderzoeksplan K&L • I-IMI047_TB - Kabeltracé Project VR2: positie mast NVLU/Utrecht; R-580600 • 531KS01_UO_F1.pdf/dgn/dwg/xlsx, versie BP3 van 21-01-2025 • 531KS01_UO_F1.zip • 531KS02_UO_F1. pdf/dgn/dwg/xlsx, versie CD3 van 11-09-2024 • 531KS02_UO_F1.zip • UOB_Oplegnotitie_KL onderzoek. • Aanvullend K&L onderzoek 16-06-2025	11-06-2024 16-07-2024 14-02-2025 21-01-2025 11-09-2024 14-01-2026 16-06-2025	
D08	**Vastgoedanalyse**	• WPD8 vastgoedanalyse D1 20251128	28-11-2025	
D09	**Geluid**	• UOB_WPD09_Analyse geluid.pdf	12-02-2025	
D10	**Ecologie**	• UOB_WPD10_Ecologie.pdf • B14937 Bomeninventarisatie Boorstraat en omgeving te Utrecht.pdf van COPIJN	12-02-2025 12-11-2024	
D11	**Archeologie**	• UOB_Quickscan archeologie.pdf • 22090023 PvE IVO-P Utrecht, Wisselspoor Bouwfase 1 - versie 4.0 def_ondertekend BG + NA	11-07-2025 21-02-2023	

Map	Onderdeel	Product	Datum	Opmerking
D12	**Luchtkwaliteit**	• ODG Boorstraat - notitie luchtkwaliteit D1 20251128	28-11-2025	
D13	**Externe veiligheid**	• UOB_Externe veiligheid.pdf	12-07-2024	
D14	**Trillingen**	• UOB_WPD14_Trillingen	27-01-2026	
D15	**Verkeersanalyse**	• ODG Boorstraat - notitie verkeersanalyse C1 20250225	25-02-2025	
D16	**Inventarisatie van benodigde toestemmingen, procedures en vergunningen**	• UOB_Vergunningeninventarisatie.pdf	27-1-2026	
D17	**Planologie**	• D17_Planologische inpassing_20250213 • 20250213 Notitie Strategie Omgevingsplan vs TVP Versie 2_0 • bijlage 1_planologische toets boorstraat • bijlage 3_checklist ruimtelijke ontwikkelingen • bijlage 3_informatie voor wijzigingen omg plan boortstraat • bijlage 3_RE_tunnel_Boorstraat	13-02-2025 13-02-2025 26-06-2023 Okt 2024 Nov 2024 26-11-2024	

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

E: OVERIGE

Map	Onderdeel	Product	Datum	Opmerking
E01	**Risico-/kansendossier**	• UOB_Risico- kansendossier	11-07-2025	
E02	**Planning**	• 2026.02.18_Hoofdlijnenplanning Boorstraat • WPE2 oplegnotitie planning D1 20260218 • UOB_Realisatieplanning	18-02-2026 18-02-2026 04-12-2025	
E03	**Vormgevingsambitie**	• 23084 DLA 20250218 Onderdoorgang BKP • UOB_Utrecht, Odg. Boorstraat - FO Maaiveldontwerp V2_rapport • UOB_Utrecht, Odg. Boorstraat - FO Maaiveldontwerp V2_plankaart • 20241115_Memo toegang opstelterrein • 20250603_Boorstraat_inrichting pad naar opstelterrein • 20250709 Verslag inclusief agenda Boorstraat bereikbaarheid opstelterrein	18-02-2025 14-07-2025 14-07-2025 15-11-2024 03-06-2025 03-07-2025	
E04	**Vastlegging bestaande situatie**	• DTM Boorstraat Utrecht • 2022-1572A Gte Utrecht DTM Boorstraat Utrecht v1.0.pdf • 240318 Boorstraat Lengteprofiel – locatie.dwg • 240318 Boorstraat Lengteprofiel.pdf • 240318 Boorstraat Lengteprofiel_Profiel 1.pdf • Combitekeningen.zip • Fotorapportage bestaande situatie.pdf • Tekening fotolocaties.pdf • Locatie bezoek 16-05 • Wisselspoor • 20220116-AT-01 B1.4_20240214, Wisselspoor, deelplan 1, aanlegtekening • 20220116-KL-01 B1.37_20250214, Wisselspoor, deelplan 1, ondergrondse infrastructuur, definitief ontwerp • WKO • Definitieve Beschikking Waterwet Bodemenergie WKO Wisselspoor Utrecht • SAP PLM	18-03-2024 18-03-2024 18-03-2024 18-03-2024 18-03-2024 16-05-2024 14-02-2024 14-02-2025 21-09-2023 Divers	

		• UOB_Export SAP PLM • Tekeningen uit SAP PLM van de keermuur met geluidsscherm ten oosten van de hoofdsporen • Tekeningen uit SAP PLM van de bovenleidingsportalen bij projectlocatie • Tekeningen uit SAP PLM van de keermuur met geluidsscherm ten oosten van de opstelsporen	
E05	**Duurzaamheidsdocument**	• UOB – Duurzaamheid.pdf • BIJLAGE_Suggestiekaart Duurzaamheid ODG_check 24_0529.pdf • UOB_MKI Rapportage.pdf • UOB_MKI.pdc	07-06-2024 07-06-2024 03-03-2026 27-02-2026
E06	**Bouwlogistieke analyse**	• UOB_Bouwlogistieke analyse • Boorstraat_demarcatie werkzaamheden – 2025 • Boorstr bouwvariaties en TVP-kader	19-03-2026 -
E07	**Eisen aan het opleverdossier**	• Gemeente Utrecht • GU As-built lijst (08-07-2024) • GU Beschrijving werkproces overdracht_versie 1.0 16052024 • ProRail (niet limitatief) • HDL00028-1-V010 • TVS00002-3-V009 • TVS00002-4-V009	 08-07-2024 16-05-2024 01-11-2023 01-02-2020 01-02-2020
E08	**Budgetraming**	• UOB Kostennota 6-2-2026 • UOB prijzenboek v2.0 • UOB hoeveelhedenstaat • UOB Deelraming Bvl & Drgc • Odg. Boorstraat raming verleggen K&L • UOB SSK-raming 06-02-2026 (incl. gerealiseerde kosten OG) proba	06-02-2026
E09	**Verificatierapport**	• UOB_verificatierapport	19-03-2026

E10	**V&G Dossier**	• UOB_ V&GO plan	19-03-2026
E11	**Borgen Veilige Berijdbare Ralinfra**	• UOB_PVA	20-01-2025

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer	5408
Vergaderdatum	8 oktober 2026
Agendapunt	3.4
Titel	Raadsvoorstel Wijzigen Delegatiebesluit voor omgevingsplanwijziging langzaamverkeersverbinding (tunnel) Boorstraat

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**8 oktober 2026**

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Wijziging Delegatiebesluit Omgevingswet voor beperkte strook grond voor Boorstraattunnel met langzaamverkeersverbinding

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Jantien van den Heuvel
Kenmerk	34217707
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De wijziging van het Delegatiebesluit Omgevingswet gemeente Utrecht vast te stellen, waarmee het college de bevoegdheid krijgt om voor de locatie die is aangeduid in de bijlage ‘Geografische afbakening’ het omgevingsplan zo te wijzigen dat de Boorstraattunnel met een langzaamverkeersverbinding ook in dat deel van het plangebied mogelijk wordt gemaakt als voldaan wordt aan de eisen voor een goede ecologische inpassing.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Een beperkte strook grond evenwijdig aan de sporen richting Amersfoort/Hilversum aan de zijde van Wisselspoor/2e Daalsedijk binnen het gebied waar de Boorstraattunnel wordt aangelegd is in het Omgevingsplan door de aanduiding ‘ecologische verbindingszone’ ook aangewezen voor het behoud van de aan deze gronden eigen natuurlijke en ecologische waarden. Hierdoor mogen de aanlegwerkzaamheden niet in deze strook grond plaatsvinden, want deze strook grond mag niet worden ‘geroerd’. Met een omgevingsplanwijziging wordt ervoor gezorgd dat wanneer in deze strook grond de tunnel inclusief het fiets- en voetpad wordt aangelegd er ter compensatie maatregelen moeten worden genomen én in stand gelaten moeten worden die een positief effect zullen hebben op de ecologie ter plaatse. Voor het overige staat het omgevingsplan het aanleggen van een tunnel toe. Daarom is voor de overige gronden waar de tunnel komt geen omgevingsplanwijziging nodig.

Als het besluit tot wijziging van het delegatiebesluit wordt genomen, is het College van Burgemeester en Wethouders bevoegd om de omgevingsplanwijziging voor de Boorstraat vast te stellen, waarmee ruimte in de planning ontstaat om tijdig een onherroepelijk omgevingsplan en onherroepelijke omgevingsvergunning te hebben en daarmee de aanleg gedurende de geplande treinvrijeperiode (TVP) uit te kunnen voeren. Als de planning niet wordt gehaald vertraagt de aanleg van de tunnel met een jaar.

Context

Aanleiding

Op 21 januari 2021, tijdens de raadsvergadering ter bespreking van het Ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4, is de motie 'Fietstunnel Boorstraat' (Motie 2021/10) aangenomen. In deze motie wordt aangegeven dat de gemeenteraad zich in 2015 via motie 2015/26 unaniem heeft uitgesproken dat de aanleg van twee langzaam verkeerstunnels randvoorwaardelijk zijn voor het slagen van de ambities voor het gebied langs de 2e Daalsedijk. Toen de motie werd ingediend, was al een besluit genomen over de aanleg van de langzaam verkeerstunnel bij de Locomotiefstraat.

Het nu voorligende raadsvoorstel hoort bij het raadsvoorstel ‘Vaststellen IPvE/FO Fietsverbinding Boorstraat, Kredietaanvraag Fietsverbinding Boorstraat’ , waarmee de gemeenteraad onder andere wordt gevraagd om te besluiten over de actuele financiering van het project om de Boorstraat langzaamverkeerstunnel voor fietsers en voetgangers aan te leggen. Wanneer de gemeenteraad hierop heeft besloten, wordt de benodigde omgevingsplanwijziging voor de Boorstraattunnel in procedure gebracht.

Met het raadsvoorstel ‘Wijziging Utrechts Plan Proces’ is op 14 november 2024 motie M454: ‘Maak het makkelijk om te stemmen over delegeren’ aangenomen. Hiermee wordt het College van Burgemeester en Wethouders opgedragen om:

1. Een delegatiebesluit in het kader van het UPP altijd in een separaat raadsvoorstel aan de raad voor te leggen.
2. In dit delegatievoorstel altijd duidelijk aangeven wat de onder 1.d.I genoemde kaders zijn, zodat de delegatie scherp is geformuleerd.
3. De delegatie altijd te voorzien van een kaart die geografisch de delegatie helder afbakent.

Met het raadsvoorstel ‘Vaststellen IPvE/FO Fietsverbinding Boorstraat, Kredietaanvraag Fietsverbinding Boorstraat’ wordt de gemeenteraad gevraagd om het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) voor de openbare ruimte vast te stellen.

In het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp staan de maatvoeringen van de tunnel, de inrichting van de openbare ruimte en staat hoe met het ontwerp invulling wordt gegeven aan verschillende thema’s. Hierin staan dan ook de kaders waarbinnen de tunnel aangelegd moet worden.

Voor Samen Stad Maken verwijzen wij naar het kopje met deze titel verderop in dit raadsvoorstel.
Met de bijlage ‘Geografische afbakening’ wordt voorzien in een geografische kaart van het plangebied waarvoor om delegatie van de vaststelling van de omgevingsplanwijziging wordt gevraagd. Hiermee is de delegatie helder afgebakend.

Juridische context
Op grond van artikel 2.4 van de Omgevingswet stelt de gemeenteraad een omgevingsplanwijziging vast. Op basis van artikel 2.8 van de Omgevingswet kan de gemeenteraad een besluit nemen waarmee de bevoegdheid tot het vaststellen en daarmee ook het wijzigen van delen van het omgevingsplan wordt gedelegeerd aan het College van Burgemeester en Wethouders. De gemeenteraad moet hier expliciet toe besluiten.

Tegen een (wijziging van een) delegatiebesluit staan geen rechtsmiddelen (bezwaar, beroep) open (artikel 8:3 lid 1 sub a van de Algemene wet bestuursrecht).

Met het Utrechts Planproces Openbare Ruimte (UPOR), vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders op 10 maart 2026, wordt een Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp, die voor zogenaamde UPP3- en UPP4-projecten werden vastgesteld, vervangen voor een Nota van Uitgangspunten en Schetsontwerp. Omdat de Boorstraattunnel al een lopend traject is, worden nog een Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voorgelegd. Het gaat hier om een categorie B project, vanwege de zeer grote bedragen en de politieke gevoeligheid, en dit betekent dat de gemeenteraad bevoegd is om het Integraal Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp vast te stellen.

Beslistermijn
De uiterlijke beslistermijn is januari 2027. Het raadsbesluit ‘Vaststellen IPvE/FO Fietsverbinding Boorstraat, Kredietaanvraag Fietsverbinding Boorstraat’ is nodig om de omgevingsplanwijziging en de aanvraag om omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit in gang te kunnen zetten. Aanleg gedurende de geplande treinvrije periode (TVP) kan alleen als er tijdig sprake is van een onherroepelijk omgevingsplan en onherroepelijke omgevingsvergunning. Indien de beslissing na januari 2027 wordt genomen, heeft dit tot gevolg dat de aanleg van de tunnel met een jaar vertraagt. Dit in verband met de procedure(tijden) van ProRail voor het aanvragen en verkrijgen van een treinvrijeperiode. Een treinvrijeperiode voor de duur van dit project moet drie jaar van tevoren worden aangevraagd.

Dit raadsvoorstel hoort bij het raadsvoorstel ‘Vaststellen IPvE/FO Fietsverbinding Boorstraat, Kredietaanvraag Fietsverbinding Boorstraat’, waardoor dit tegelijkertijd geagendeerd moet worden. Omdat in het Integraal Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp de kaders staan waarbinnen de tunnel aangelegd moet worden en krediet nodig is voor de aanleg van de Boorstraattunnel inclusief de openbare ruimte, moet eerst op het raadsvoorstel ‘Vaststellen IPvE/FO Fietsverbinding Boorstraat, Kredietaanvraag Fietsverbinding Boorstraat’ besloten worden.

Besluitvorming over hoeveel het project Boorstraat gaat kosten gaat via het andere raadsvoorstel ‘Vaststellen IPvE/FO Fietsverbinding Boorstraat, Kredietaanvraag Fietsverbinding Boorstraat’ dat tegelijk voorligt. Deze bevoegdheid wordt met het aannemen van dit raadsvoorstel ‘Wijziging Delegatiebesluit Omgevingswet voor beperkte strook grond voor Boorstraattunnel met langzaamverkeersverbinding’ dan ook niet uit handen gegeven.

Beoogd effect
Als de gemeenteraad het besluit tot wijziging van het delegatiebesluit neemt, waardoor het College van Burgemeester en Wethouders over de omgevingsplanwijziging mag besluiten, ontstaat een kortere proceduretijd (dit scheelt circa minimaal vier maanden). Deze ruimte in de planning helpt om tijdig een onherroepelijk omgevingsplan en onherroepelijke omgevingsvergunning te hebben en daarmee de aanleg gedurende de geplande treinvrijeperiode (TVP) uit te kunnen voeren.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Raadsbrief van 23 november 2023 waarin het eindresultaat van de haalbaarheidsstudie wordt beschreven. Daarnaast wordt hierin de start van het opstellen van het overdrachtsdossier van de tunnel, het Integraal Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp beschreven.
- Raadsbrief van 7 april 2026 over de hogere raming van de kosten, de oorzaak ervan en hoe dit verschil opgevangen wordt.

- Raadsvoorstel Delegatie besluiten Omgevingswet. Uitbreiding 2026 waarmee het Delegatiebesluit Omgevingswet gemeente Utrecht genomen is.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De wijziging van het Delegatiebesluit Omgevingswet gemeente Utrecht vast te stellen, waarmee het college de bevoegdheid krijgt om voor de locatie die is aangeduid in de bijlage 'Geografische afbakening' het omgevingsplan zo te wijzigen dat de Boorstraattunnel met een langzaamverkeersverbinding ook in dat deel van het plangebied mogelijk wordt gemaakt als voldaan wordt aan de eisen voor een goede ecologische inpassing.
Argumenten	
1.1	Delegatie is nodig om de benodigde omgevingsplanwijziging voortvarend af te ronden.
	Het project Boorstraattunnel heeft belang bij snelheid en voortgang in het proces. Door het besluit over het omgevingsplan te delegeren aan het college kan belangrijke tijdwinst worden bereikt van al gauw circa vier maanden. Voor de gewenste voortgang van het project en om tijdswinst te behalen in de bestuurlijke besluitvorming is het verlenen van delegatie aan het college gewenst. Een tijdwinst van circa vier maanden biedt ruimte in de planning om tijdig de benodigde treinvrije periode bij ProRail aan te kunnen vragen voor het geplande jaar van de aanleg in 2031. Een treinvrije periode voor de duur van dit project moet drie jaar van tevoren worden aangevraagd en hiervoor is een onherroepelijk omgevingsplan en omgevingsvergunning nodig. Wanneer deze deadline niet wordt gehaald, zorgt dit voor een jaar vertraging van het project.
1.2	De benodigde wijziging van het omgevingsplan is beperkt van omvang.
	Het omgevingsplan staat de aanleg van de tunnel toe. Evenwijdig aan de sporen richting Amersfoort/Hilversum, aan de zijde van Wisselspoor/2e Daalsedijk ligt echter een strook grond waar op basis van het omgevingsplan de functie 'Groenvoorzieningen (G)' inclusief de aanduiding 'ecologische verbindingszone (ev)' geldt. Hiermee zijn deze gronden ook aangewezen voor het behoud van de aan deze gronden eigen natuurlijke en ecologische waarden. Hierdoor mogen de aanlegwerkzaamheden niet in deze strook grond plaatsvinden, want deze strook grond mag niet worden 'geroerd'. De overige gronden waar de werkzaamheden plaatsvinden hebben niet de aanduiding 'ecologische verbindingszone'. Met de wijziging van het omgevingsplan wordt, vanwege de aanduiding 'ecologische verbindingszone', ervoor gezorgd dat in deze strook grond een tunnel inclusief het fiets- en voetpad alleen zijn toegestaan als er maatregelen worden getroffen en in stand gelaten worden die een positief effect hebben op de ecologie in het gebied (zie hiervoor ook argument 1.3).
1.3	Met de omgevingsplanwijziging wordt afgedwongen dat ecologische maatregelen worden genomen, waardoor de ecologische verbindingen voor dieren verbeteren.
	Met de wijziging van het omgevingsplan wordt ervoor gezorgd dat wanneer in de strook grond de tunnel inclusief het fiets- en voetpad wordt aangelegd er maatregelen moeten worden genomen en in stand gelaten moeten worden die een positief effect hebben op de ecologie in het gebied. Het gaat om de volgende ecologische maatregelen, die samen met een ecoloog van de gemeente zijn bedacht: - er komt een faunapassage waarmee de ecologische verbinding evenwijdig aan het spoor wordt hersteld;

	- er komt een ecologische zone door de tunnel heen en daarmee onder de sporen door, waarmee een extra ecologische verbinding wordt aangelegd. De ecologische maatregelen zijn nader uitgewerkt (zoals de minimale breedte en inrichting) en deze moeten in lijn met de uitwerking gerealiseerd worden. De ecologische maatregelen zijn met name bedoeld voor kleine landgebonden zoogdieren, zoals egels, marterachtigen en muizen en door de ecologische maatregelen worden de ecologische verbindingen voor deze dieren in dit gebied verbeterd. Het plangebied van deze omgevingsplanwijziging maakt overigens geen onderdeel uit van de gemeentelijke stedelijke groenstructuur. Wel is een verbinding tussen de 1e Daalsebuurt en Wisselspoor/2e Daalsedijk weergegeven als een uitbreiding van een (wenselijke) verbinding. Hier wordt met dit project invulling aan gegeven.

Financiën
De kosten die het maken van de omgevingsplanwijziging met zich meebrengt worden gedekt door het project. Het delegatiebesluit heeft geen financiële consequenties omdat de planologische procedure ongeacht delegatie moet worden doorlopen.

Vervolg
Als het besluit tot wijziging van het delegatiebesluit door de gemeenteraad wordt genomen, dan wordt dit bekendgemaakt in het Gemeenteblad, waardoor het in werking treedt. Vervolgens kan de omgevingsplanwijziging (vermoedelijk in het tweede kwartaal van 2027) door het College van Burgemeester en Wethouders vastgesteld worden. Belanghebbenden kunnen over de omgevingsplanwijziging beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Voor het project is daarnaast een omgevingsvergunning nodig.

Samen stad maken
Over de Boorstraattunnel heeft samenwerking met de stad plaatsgevonden. Er volgt nog een tweede participatieronde voor het verder ontwerpen van de openbare ruimte en de speeltuin. Over het nu voorliggende delegatiebesluit heeft geen samenwerking met de stad plaatsgevonden.

Communicatie
Zie onder het kopje vervolg. Er is geen aanvullende communicatie voorzien.

Referendabel
Dit raadsvoorstel is referendabel.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Besluit tot wijziging van het Delegatiebesluit Omgevingswet gemeente Utrecht
- Geografische afbakening

Bijlagen informatief
-

Besluit tot wijziging van Delegatiebesluit Omgevingswet gemeente Utrecht

De raad van de gemeente Utrecht
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 28 september 2026,
Gelet op:

- artikel 2.8 van de Omgevingswet;

Overwegende dat:

- er voor een beperkte strook grond, evenwijdig aan de sporen richting Amersfoort/Hilversum, een omgevingsplanwijziging nodig is voor de aanleg van de Boorstraattunnel. Voor de overige gronden is de aanleg van een Boorstaattunnel wel toegestaan;het wenselijk is dat de geplande treinvrijeperiode wordt gehaald, waarmee vertraging in de aanleg van de Boorstraattunnel wordt voorkomen;
- dat delegatie kan bijdragen aan een tijdige wijziging van het omgevingsplan, aan het voorkomen van vertraging en aan efficiënte besluitvorming;
- Besluit het volgende:

Artikel I

Het Delegatiebesluit Omgevingswet gemeente Utrecht wordt als volgt gewijzigd:

Na artikel 4 tweede lid wordt een derde lid ingevoegd, dat komt te luiden:

Voor de beperkte strook grond evenwijdig aan de sporen richting Amersfoort/Hilversum, aan de zijde van Wisselspoor/2e Daalsedijk, wordt het wijzigen van hetomgevingsplan gedelegeerd aan het college van burgemeester en wethouders om ook binnen deze strook grond de aanleg van de Boorstraattunnel met langzaamverkeersverbinding mogelijk te maken conform het Integraal Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp dat de gemeenteraad heeft vastgesteld.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking vijf weken na bekendmaking in het gemeenteblad.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van <datum>

De burgemeester

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Miguel Israel

Bijlage Geografische afbakening, behorende bij raadsvoorstel Wijziging Delegatiebesluit Omgevingswet voor beperkte strook grond voor Boorstraattunnel met langzaamverkeersverbinding



Afbeelding: luchtfoto waarop het (beperkte) plangebied van de omgevingsplanwijziging in groen wordt aangegeven

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer 5503
Vergaderdatum 8 oktober 2026
Agendapunt 3.5
Titel De raadsbrieven monitor mobiliteitsplan 2026 - cijfers over 2025 en Betaalbaar OV voor minima en toegankelijke OV-haltes.

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**8 oktober 2026**

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	P. Stumpel-Vos	**Datum**	26 juni 2026
E-mail	p.stumpel@utrecht.nl	**Kenmerk**	34177860
Type brief	Aanbiedingsbrief	**Onderwerp**	Monitor mobiliteitsplan 2026 - cijfers over 2025
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit

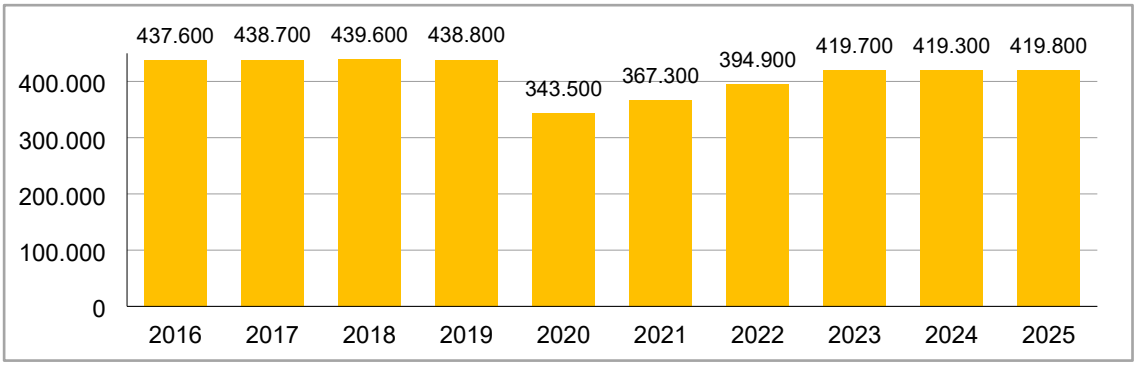
Geachte leden van de raad,

Met veel plezier sturen wij u de monitor mobiliteitsplan 2026. Deze jaarlijkse monitor laat de mobiliteitsontwikkelingen in 2025 zien in vergelijking met de jaren ervoor. Hiermee volgen we hoe de mobiliteit in de stad zich ontwikkelt en of dit in lijn is met de ambities uit het in juli 2021 door uw raad vastgestelde Mobiliteitsplan 2040. In deze brief hebben we de belangrijkste resultaten van de monitor samengevat en toegelicht.

De stad bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar houden vraagt in een groeiende stad scherpe keuzes
In 2025 zette de daling van het aantal verkeersslachtoffers voor het derde jaar op rij door én bleef het aantal verplaatsingen met motorvoertuigen van en naar de stad stabiel terwijl het aantal inwoners en banen de afgelopen jaren verder groeide. Daar staat tegenover dat het autobezit het laatste jaar licht stijgt, er veel korte autoritten zijn en het aandeel gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer niet daalt. In onze groeiende stad neemt de druk op de openbare ruimte toe waardoor het mobiliteitssysteem onder druk komt te staan. Kortom, de mobiliteitstransitie ontwikkelt zich op belangrijke onderdelen conform ons mobiliteitsbeleid maar blijft desondanks op een aantal vlakken achter.

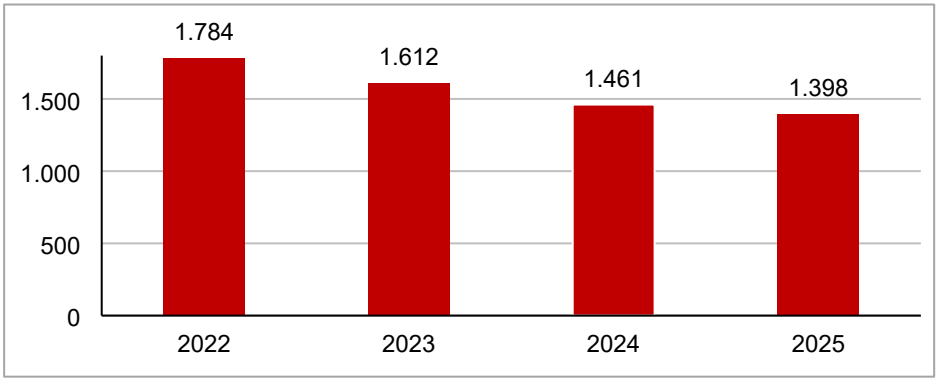
Gezien de verwachte groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen zijn investeringen in mobiliteit randvoorwaardelijk om verdere groei van de stad mogelijk te maken. Steeds meer mensen moeten dezelfde ruimte delen, ook al nam het aantal inwoners de afgelopen twee jaar minder sterk toe. We investeren in mobiliteitsmaatregelen om Utrecht gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden – de ambitie van het Mobiliteitsplan 2040. Voorbeelden zijn de herinrichting van straten, de 30 km/uur-aanpak, de verbetering van fietsinfrastructuur, de vermindering van ruimte voor autoparkeren, de invoering van betaald autoparkeren en het stimuleren van deelmobiliteit.
Daarbij is monitoring essentieel om zichtbaar te kunnen maken of de groei van de stad niet leidt tot een evenredige groei van autoverkeer. En om te kunnen onderbouwen of de ingezette mobiliteitstransitie naar lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit - vervoersmiddelen die minder ruimte innemen - effect heeft. Die inzichten hebben we nodig om ons beleid waar nodig te kunnen intensiveren of bij te stellen.

Het aantal motorvoertuigen dat op werkdagen van en naar Utrecht rijdt, is stabiel
We zien dat de groei van Utrecht zich tot nu toe niet ‘vertaalt’ naar extra autoverkeer van en naar de stad (gebied binnen de ring A2/A12/NRU). De laatste drie jaar is het aantal motorvoertuigen dat van en naar Utrecht rijdt stabiel. Vergeleken met de jaren voor corona rijden er 5% minder motorvoertuigen, ook al is het aantal inwoners toegenomen (+7% ten opzichte van 2019). Zeer waarschijnlijk dragen de eerdergenoemde maatregelen hieraan bij. Donderdag is de drukste werkdag, maandag en vrijdag zijn iets rustiger, maar de verschillen tussen de werkdagen zijn klein. De verdeling over de werkdagen is nagenoeg gelijk aan voor corona, wat betekent dat er op alle werkdagen een afname is ten opzichte van 2019.



Grafiek: Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht per etmaal (werkdag) (bron: verkeerstellingen gemeente Utrecht)

Het aantal verkeersslachtoffers is afgenomen, tegelijkertijd neemt gevoel van verkeersonveiligheid toe
De verbetering van de verkeersveiligheid is een belangrijk doel. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. In de jaarstukken (Programma Duurzame bereikbaarheid) 2025 rapporteren we dat we streven naar een structurele afname van het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan. Het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan, is voor het derde jaar op rij afgenomen. In 2025 hebben 1.398 verkeersslachtoffers zorg ontvangen van ambulancepersoneel. De afname van verkeersslachtoffers is zichtbaar bij alle type ongevallen en bij bijna alle type vervoerswijzen (auto, fiets, scooter). De afname in Utrecht wijkt af van de landelijke ontwikkeling (Meer verkeersdoden in 2025 | CBS).



Grafiek: Aantal verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van de gemeente Utrecht (bron: MOVE, Veiligheid NL)

We zien wel een sterke toename in verkeersslachtoffers op de elektrische fiets. Ambulancepersoneel registreerde in 2025 819 slachtoffers op een fiets (58% van alle verkeersslachtoffers in 2025), waarvan minimaal 202 op een elektrische fiets/fatbike (14% van alle verkeersslachtoffers). Een elektrische fiets wordt soms als gewone fiets geregistreerd, dus het werkelijke aantal is groter. Sinds

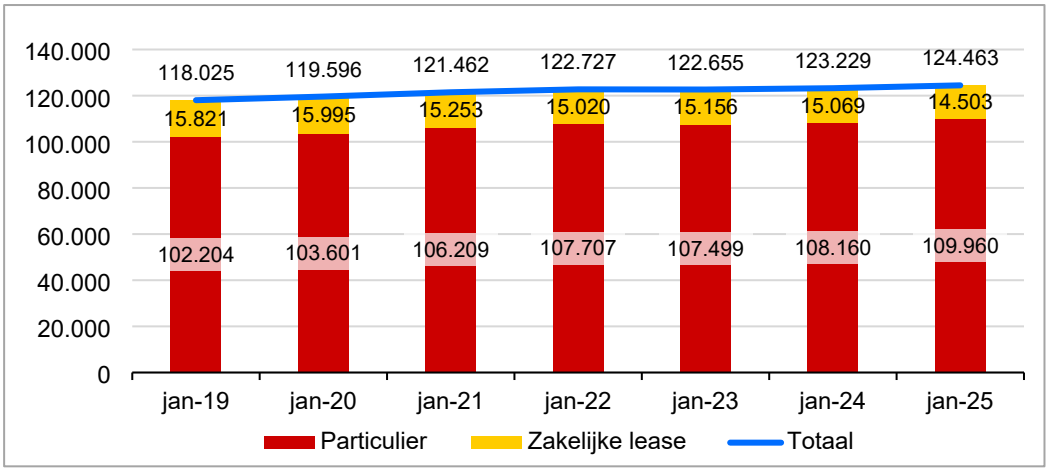
2025 wordt de fatbike als aparte vervoerwijze geregistreerd: 70 van de 202 verkeersslachtoffers op een elektrische fiets/fatbike in 2025 reed op een fatbike (5% van alle verkeersslachtoffers).
Verder raakten in 2025 143 verkeersslachtoffers gewond na een botsing mét een fiets (10% van alle verkeersslachtoffers). We weten dat minimaal 20 hiervan gewond raakten na een botsing met een fatbike en 13 met een andere elektrische fiets (elk afzonderlijk afgerond 1% van alle verkeersslachtoffers). Het aantal slachtoffers dat gewond raakte na een botsing met een auto is groter: 551 in 2025 (39% van alle verkeersslachtoffers). De veroorzaker van de verkeersongevallen is niet bekend.

Ondanks de afname van het aantal verkeersslachtoffers, is het percentage Utrechters dat (zeer) tevreden is over de verkeersveiligheid in de eigen buurt afgenomen van 64% in 2023 naar 62% in 2025. In 2021 was 63% tevreden. De streefwaarde van 64% zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid is niet gehaald.
De Utrecht Monitor laat zien dat het bredere gevoel van onveiligheid toeneemt, en dat geldt dus ook in het verkeer. Dit beeld is ook in de rest van het land te zien. Uit een peiling van Veilig Verkeer Nederland blijkt dat minder Nederlanders zich veilig voelen in het verkeer en dat mensen zich vooral in de avond onveiliger voelen. Vaak genoemde oorzaken van een gevoel van onveiligheid in het verkeer zijn auto's die te hard rijden en fietsers zonder verlichting. In de Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit 2025 rapporteren we over wat we allemaal doen om de verkeersveiligheid in de stad te verbeteren.

Autoparkeerdruk neemt af in gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, maar neemt toe in aangrenzende gebieden
De openbare ruimte in Utrecht is schaars en geparkeerde auto’s nemen veel ruimte in. Betaald parkeren helpt om parkeeroverlast te verminderen en moedigt het gebruik van duurzame alternatieven voor de auto aan. In de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, zien we dat de parkeerdruk na invoering lager ligt dan tijdens de meting ervoor. Wel neemt de parkeerdruk vaak toe in de aangrenzende gebieden waar nog geen betaald parkeren geldt: het waterbedeffect. Zodra in deze gebieden ook betaald parkeren wordt ingevoerd, wordt deze stijging te niet gedaan.
Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk kunnen we bepalen in gebieden waar ook een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden vóórdat het waterbedeffect optrad. Op dit moment hebben we dit voor acht gebieden in beeld: in zes van deze gebieden is het effect dat de parkeerdruk is gedaald, in twee gebieden is een kleine toename te zien. Op basis van deze bevindingen is er vooralsnog sprake van een overwegend positief effect op de parkeerdruk. Tegelijk spelen ook andere factoren een rol, zoals het opheffen van parkeerplaatsen voor vergroening, verkeersveiligheid of herinrichtingen. Ook kunnen bouwontwikkelingen de parkeerdruk beïnvloeden. We blijven de parkeerdruk de komende jaren volgen.

Sinds 2022 zijn 436 parkeerplaatsen (waarvan 132 in 2025) omgezet in ruimte voor bijvoorbeeld fietsparkeerplaatsen, groen en verblijf. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de stad. De streefwaarde van 1.126 opgeheven plekken zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid is niet gehaald. Dit komt doordat veel parkeerplekken die in 2025 opgeheven zouden worden, zijn doorgeschoven naar 2026 vanwege vertragingen in de uitvoering van projecten.

Totaal aantal personenauto’s neemt jaarlijks toe, in 2025 ook meer auto’s per 1.000 inwoners
Met de groei van het aantal inwoners neemt ook het aantal personenauto’s toe. Sinds dit jaar hebben we ook de zakelijke leaseauto’s die privé worden gebruikt in beeld. Waar het aantal particuliere personenauto’s stijgt, daalt het aantal zakelijke lease personenauto’s. Dit heft een deel van de stijging van het absolute aantal personenauto’s in privébezit (incl. private lease) op, maar niet helemaal.



Grafiek: Aantal geregistreerde personenauto's in de gemeente Utrecht (bron: CBS)

Het aantal personenauto's per 1.000 inwoners (incl. lease) vertoont de afgelopen jaren lichte schommelingen, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024. Het autobezit op 1 januari 2025 komt uit op 330 per 1.000 inwoners. We weten dat het aantal in werkelijkheid iets groter is, omdat nog niet alle opgeleverde nieuwe woonadressen goed zijn geregistreerd en daarmee niet zijn meegenomen in deze cijfers. Dit laten we corrigeren, en we verwachten dat we daarmee een wat grotere toename gaan zien. De cijfers van 2026 komen nog beschikbaar. We verwerken de geactualiseerde gegevens na de zomer in de online publicatie van de monitor mobiliteitsplan.

Het aantal treinreizigers op station Leidsche Rijn is sterk gegroeid
In 2025 is het aantal treinreizigers dat in- of uitstapte op station Leidsche Rijn met 19% gegroeid. Daarmee was dit het station in Nederland met de grootste groei. Dit komt door versterking van het knooppunt door een combinatie van ruimtelijke ontwikkelingen rondom het station en uitbreiding van de treindienstregeling.
We zien dat de verdeling van de treinreizigers over de verschillende stations stabiliseert. In 2025 stapte net als in de drie jaren ervoor 84% van alle treinreizigers in Utrecht in of uit op station Utrecht Centraal. Als er meer mensen op andere stations in- en uitstappen, helpt dat om de drukte op Utrecht Centraal te beperken. Vergeleken met 2015 is er nu een betere verdeling. Toen stapte 89% van de treinreizigers in of uit op Utrecht Centraal.

De moeite om plekken te kunnen bereiken verschilt per wijk
Over het algemeen zien we dat inwoners van de wijken Overvecht en Zuidwest vaker dan gemiddeld in Utrecht moeite hebben om bepaalde plekken te bereiken. De wijken Noordoost en Oost vallen in positieve zin op; hier kunnen inwoners juist vaker dan gemiddeld in Utrecht de gewenste locaties bereiken. Zo kan 93% van de Utrechters de huisarts altijd of vaak bereiken. In Overvecht (88%) en in Zuidwest (90%) is de bereikbaarheid van de huisarts lager, in Oost (95%) en Noordoost (97%) juist hoger. Een ander voorbeeld is de werklocatie: 93% van alle Utrechters kan de werklocatie altijd of vaak bereiken. In Overvecht (86%) en in Zuidwest en ook Noordwest (91%) is dit lager, terwijl dit in Noordoost en Oost en ook Binnenstad (alle drie 97%) hoger is.

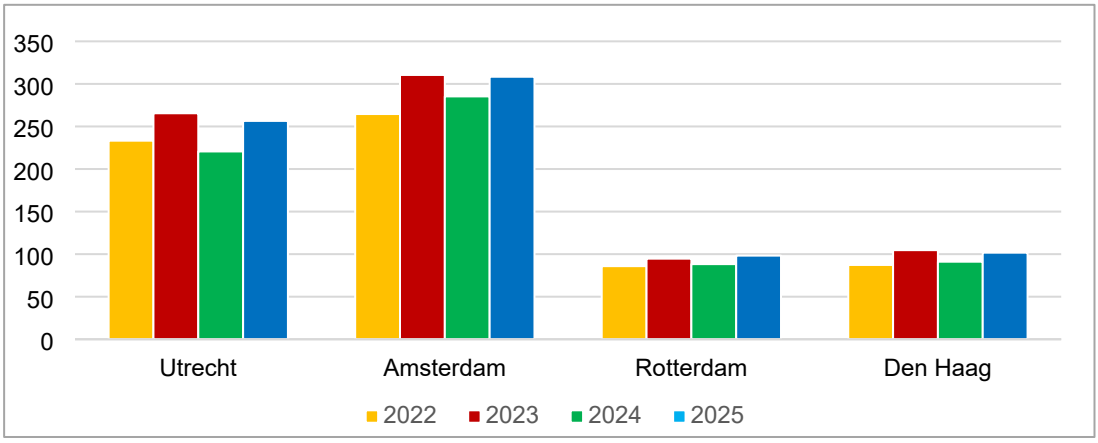
Utrechters die een fiets hebben, kunnen vaker plekken waar ze naartoe willen bereiken
Het hebben van een eigen fiets en/of een auto in het huishouden beïnvloedt de mate waarin inwoners hun bestemmingen kunnen bereiken. Inwoners met een eigen fiets - met of zonder auto in het huishouden - geven vaker aan een bestemming te kunnen bereiken dan inwoners zonder eigen fiets, ongeacht het autobezit in het huishouden. Het hebben van een eigen fiets heeft dus meer invloed op het kunnen bereiken van bestemmingen dan het hebben van een auto in het huishouden. Zo kan 79%

van de inwoners zonder eigen fiets maar met een auto in het huishouden altijd of vaak de supermarkt bereiken tegenover 96% van de inwoners met een eigen fiets, maar zonder auto in het huishouden.

Gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer en korte autoritten nemen niet af
We zien opnieuw geen daling in het aandeel gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in het aanliggende gebied van invalswegen en stedelijke verbindingswegen). De streefwaarde van een maximaal gemiddeld aandeel van 20% gebiedsvreemd verkeer op de invalswegen, zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid, is niet gehaald, het gerealiseerde aandeel was 22%. We zien dat verkeer tijdens wegwerkzaamheden en files op de Ring van Utrecht andere routes gaat rijden. Zo is door filedruk op de A27 meer autoverkeer via de Waterlinieweg gaan rijden. Ook is als gevolg van de werkzaamheden aan de Westelijke Stadsboulevard en de omleidingsroutes meer gemotoriseerd verkeer gaan rijden via de Vleutensebaan en de Amsterdamsestraatweg zonder daar een bestemming te hebben. Daar staat tegenover dat het aandeel gebiedsvreemd verkeer op de Einsteindreef is afgenomen. De meest effectieve maatregel om gebiedsvreemd verkeer op een weg te beperken, is de infrastructuur zo inrichten dat automobilisten die geen herkomst of bestemming hebben in het aanliggende gebied van die weg niet meer gebruik kunnen maken van die weg. Er zijn hiervoor verschillende projecten in de stad in voorbereiding, zoals de voorgenomen knips Catharijnesingel en Ledig Erf, waarmee we streven naar een afname van het gebiedsvreemd verkeer de komende jaren.

Uit de monitor blijkt ook dat bijna de helft van de autoritten met een bestemming in Utrecht korter dan 10 kilometer is. Dit percentage is de afgelopen jaren nagenoeg gelijk gebleven. Voor deze ritten zijn de (elektrische) fiets of het openbaar vervoer een goed alternatief.

Aanbod en gebruik van deelmobiliteit nemen toe
Utrecht heeft met 257 commerciële deelauto's per 100.000 inwoners de op één na hoogste dichtheid in 2025 in Nederland, na Amsterdam. Het aantal commerciële deelauto's in Utrecht nam toe van 826 in 2024 naar 960 in 2025. Daarmee is de daling in 2024 bijna volledig hersteld. De afname in 2024 was een landelijke trend: deelauto-aanbieders zochten de balans tussen voldoende auto's om te zorgen dat mensen niet misgrijpen, zonder dat er een overschot aan deelauto's ontstaat die weinig/niet gebruikt worden.



Grafiek: Aantal deelauto's per 100.000 inwoners (bron: CROW)

Met de 1.000 elektrische fietsen werden in 2025 bijna 567.000 ritten gemaakt, 17% meer dan in 2024. Ook neemt het aantal deelbakfietsen en het gebruik ervan weer toe na de doorstart eind 2025, nadat de deelbakfietsaanbieder Cargoroo eind 2024 failliet ging. Tot slot werden in 2025 bijna 800.000 verplaatsingen met OV-fietsen gemaakt. Dit is iets lager dan eerdere jaren, en is te wijten aan de tijdelijke sluiting van de stalling Jaarbeursplein.

Bij 27% van de Utrechters heeft iemand van het huishouden in 2025 gebruik gemaakt van deelmobiliteit (excl. OV-fiets en excl. lenen van een auto van buren, familie of vrienden). In 2023 was dit 26%. De toename is kleiner dan beoogd, de streefwaarde van 32% zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid is niet gehaald. De daling van het aantal deelauto's in 2024 en het faillissement van Cargoroo in 2024 zijn van invloed geweest op het achterblijven van het aandeel huishoudens dat gebruik maakt van deelmobiliteit. We verwachten als gevolg van onder meer de nieuwe regionale elektrische deelfietsen (van Lime) een verdere toename van het gebruik van deelmobiliteit. Dat zien we inmiddels ook terug: het aantal ritten met deze regionale deelfietsen neemt sterk toe. Op basis van de eerste vijf maanden van 2026 verwachten we minimaal een verdubbeling in gebruik van de Lime deelfietsen ten opzichte van 2025. Nader onderzoek zal uitwijzen welke gebruikersgroepen zorgen voor deze groeispurt en welk effect dit heeft op het aandeel huishoudens binnen Utrecht dat er gebruik van maakt, maar de verwachting is dat het regionale deelfietsensysteem een positieve bijdrage heeft aan de streefwaarde.

Meer cijfers en ontwikkelingen vindt u in de bijgevoegde monitorrapportage.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Monitor mobiliteitsplan 2026

Mobiliteitsplan 2040 - cijfers over 2025

Gemeente Utrecht



juni 2026

Colofon:

Uitgave
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
mobiliteitsonderzoek@utrecht.nl

Internet
www.utrecht.nl

Informatie
Auteurs: Patricia Stumpel, Sander van Weperen, Lucas van der End

Foto voorkant
Tom Philip Janssen

Inhoud

Inleiding 5

Samenvatting 6

Demografische en economische ontwikkelingen 7
1. Inwoners 7
2. Banen 9
3. Studenten 10
4. Bezoekers - dagbezoekers en hotelgasten 10
5. Omvang pendel woon-werkverkeer 11

Conclusies 'Demografische en economische ontwikkelingen' 12

Gezond stedelijk leven voor iedereen 13

Bezit en gebruik vervoerwijzen
6. Auto-, fiets-, brom/snorfiets- en brommobielbezit 13
7. Modal split 18
8. Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht 21
9. Aantal fietsers 22
10. Aantal openbaar vervoer gebruikers 23
11. Verplaatsingen naar economische kerngebieden 25

Mobiliteit voor iedereen
12. Toegankelijkheid bushaltes 27
13. Aantal en aandeel inwoners en arbeidsplaatsen binnen loopafstand van en ov halte 28
14. Gebruik van de regiotaxi 28
15. Ervaren bereikbaarheid van bestemmingen 29

Verbeteren verkeersveiligheid
16. Aantal verkeersslachtoffers 31
17. Tevredenheid verkeersveiligheid 34

Verbeteren verblijfskwaliteit
18. Fijnstof en Stikstofdioxide 36
19. Tevredenheid en overlast eigen buurt 38

Conclusies 'Gezond stedelijk leven voor iedereen' 39

Stap 1 Slim bestemmen 40

Verdichten rond stedelijke knooppunten
20. Aantal inwoners en arbeidsplaatsen met toegang tot een ov knooppunt binnen 10 minuten 41
21. Aantal in- en uitstappers op knooppunten 42

Bereikbaarheid van voorzieningen
22. Bereikbaarheid van supermarkten 43
23. Bereikbaarheid van primair onderwijs 44

Conclusies 'Slim bestemmen' 45

Stap 2 Anders reizen 46

Stimuleren reizen buiten de spits
24. Verdeling motorvoertuigen, bus- en tramgebruik en fietsers over de dag 47

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen
25. Aantal deelauto's en gebruik 49
26. Aantal deelfietsen en gebruik 50
27. Aantal elektrische (motor)voertuigen 53
28. Aantal laadpunten 54

Goederenvervoer
29. Aandeel/ aantal schoon vervoer 55

Conclusies 'Anders reizen' 56

Stap 3 Netwerken op orde 57

Voetganger
30. Aandeel lopen in modal split (t/m 2024) 58
31. Tevredenheid inwoners over lopen 58
32. Aantal voetgangerslachtoffers 60

Fiets
33. Aandeel fiets in modal split (t/m 2024) 61
34. Tevredenheid inwoners over fietsen 62
35. Aantal fietsslachtoffers 63

Inhoud

Openbaar Vervoer
36. Aandeel openbaar vervoer in modal split 64
37. Herkomst OV-gebruikers met bestemming Utrecht 65
38. Reisbewegingen Utrecht Centraal 65
39. In/uitstappers Utrecht Centraal in relatie tot andere treinstations 66
40. Tevredenheid inwoners openbaar vervoer 66

Motorvoertuigen
41. Herkomst motorvoertuigen en ritlengtes 68
42. Interne ritten en ritlengtes 69

Multimodale reis
43. P+R gebruik 70

Conclusies 'Netwerken op orde' 71

Stap 4 Slim parkeren 72

Autoparkeren
44. Autoparkeerplaatsen 73
45. Tevredenheid autoparkeren 73
46. Autoparkeerdruk 75

Fietsparkeren
47. Aantal stallingsplekken 77
48. Capaciteit en wachtlijst buurtstallingen en fietstrommels 77
49. Aantal gestalde fietsen 78
50. Aantal verwijderde verkeerd gestalde fietsen, weesfietsen en fietswrakken 79
51. Tevredenheid inwoners fietsparkeren 79

Conclusies 'Slim Parkeren' 81

Stap 5 Slim sturen 82

Verminderen gebiedsvreemd verkeer
52. Gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer 83

Conclusies 'Slim Sturen' 84

Inleiding

Mobiliteitsplan 2040

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht staat in het in juli 2021 vastgestelde Mobiliteitsplan 2040*. Utrecht wil een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Daarom geven we voorrang aan duurzame vervoersmiddelen. Duurzame vervoersmiddelen nemen minder ruimte in beslag. Daardoor is er meer ruimte voor groen en plekken om te spelen. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot en voor minder ongelukken.

Om te volgen hoe de mobiliteit in de stad zich ontwikkelt en of dit in lijn is met de doelstellingen uit het mobiliteitsplan brengen we jaarlijks de monitor mobiliteitsplan uit. Deze monitor is de tiende editie.

Leeswijzer

De indeling is gebaseerd op het Mobiliteitsplan 2040.

In hoofdstuk 1 worden de demografische en economische ontwikkelingen gekwantificeerd. Hiermee geven we inzicht in de groei van de stad aan de hand van bijvoorbeeld het aantal inwoners en banen.

In hoofdstuk 2 'Gezond stedelijk leven voor iedereen' brengen we het bezit en gebruik van de verschillende vervoerwijzen in beeld. Ook staan hier cijfers die een beeld geven over de mate waarin mobiliteit toegankelijk is voor iedereen, de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit.

Hoofdstukken 3 tot en met 7 gaan in op de vijf stappen uit het Mobiliteitsplan 2040: Slim bestemmen, Anders reizen, Netwerken op orde, Slim parkeren en Slim sturen. Bij elke stap geven één of meerdere indicatoren aan wat de huidige situatie is.

Effecten mobiliteitsplan

In de monitor geven we aan de hand van relevante indicatoren inzicht in de ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem. Een deel van deze ontwikkelingen hangt samen met de maatregelen uit het mobiliteitsplan. Tegelijk worden deze ontwikkelingen ook beïnvloed door andere factoren, zoals ander beleid en autonome trends. Daardoor is niet precies vast te stellen welk effect direct door het mobiliteitsplan komt. Waar mogelijk vergelijken we de ontwikkelingen in Utrecht met die in Nederland en met de drie andere grote steden. Hiermee kunnen we zien of de ontwikkelingen in Utrecht vergelijkbaar zijn of afwijken.

Nieuwe cijfers

We hebben de monitor ten opzichte van vorig jaar op een paar punten uitgebreid. We hebben cijfers toegevoegd over het aantal zakelijke leaseauto's die privé worden gebruikt, brommobielbezit, het aantal ritten met de OV-fiets, en de tevredenheid van inwoners over de loop- en fietsroute naar de supermarkt.

Komende edities voegen we gefaseerd nieuwe indicatoren toe zodat we de ontwikkelingen in de mobiliteit inzichtelijk blijven maken en kunnen beoordelen of deze in lijn zijn met de beleidsdoelstellingen.

* Mobiliteitsplan 2040, gemeente Utrecht

Samenvatting

Groei Utrecht zorgt voor meer mobiliteit maar vlakt af

De groei van het aantal inwoners (+0,4% in 2025) vlakt af en ligt voor het eerst deze eeuw onder het landelijk gemiddelde. Vergeleken met 2015 zijn er 13% meer inwoners. Het aantal banen is flink toegenomen in 2024, met 5%. Er zijn in 2024 36% meer banen dan in 2015. Cijfers van 2025 zijn nog niet beschikbaar. De samenstelling van de mobiliteitsdeelnemers verandert: het aantal studenten en toeristen is in de afgelopen jaren afgenomen, terwijl het aantal werknemers dat buiten de gemeente woont juist is gegroeid – vooral het aantal werknemers van buiten de provincie is toegenomen. Utrecht wordt aantrekkelijker als werkplek voor een bredere regio. Dit resulteert in een verschuiving naar andere mobiliteitspatronen - meer langere afstandsreizen van en naar de stad en meer verbinding met de provincie en daarbuiten. Tegelijkertijd is thuiswerken steeds gebruikelijker en werken werknemers die ver weg wonen vaker thuis dan werknemers die dichterbij wonen.

Geen groei autoverkeer, veel korte ritten

We zien dat de groei van Utrecht zich tot nu toe niet ‘vertaalt’ naar extra autoverkeer van en naar de stad (gebied binnen de ring A2/A12/NRU). De laatste drie jaar is het aantal motorvoertuigen dat van en naar Utrecht rijdt stabiel. Vergeleken met de jaren voor corona rijden er 5% minder motorvoertuigen, ook al is het aantal inwoners toegenomen (+7% ten opzichte van 2019). Dit komt niet alleen door mobiliteitsbeleid, maar ook doordat meer mensen sinds corona thuiswerken. Ook zien we in 2025 geen toename van het aantal motorvoertuigen van en naar het gebied Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern ten opzichte van 2024. Vergeleken met 2019 rijdt er in 2025 1% meer verkeer. In dit gebied zijn relatief veel woningen toegevoegd, veel meer dan de toename van 1% in motorvoertuigbewegingen.

Het effect van meer thuiswerken zien we ook terug in het openbaar vervoer. De groei die we na de coronajaren zagen, vlakt af. In 2024 nam het aantal reizigers in bussen en trams met 4% toe, in 2025 met 1%. Het aantal bus- en tramreizigers is ongeveer 4% lager dan voor corona. Het aantal in-/uitstappers in de trein nam ook toe in 2025, met 3%. Maar er zijn ongeveer 10% minder in-/uitstappers in de trein dan voor corona. Wel groeide station Leidsche Rijn hard, met 19% en was daarmee in 2025 het snelst groeiende station van Nederland. Dit komt door uitbreiding van de dienstregeling en ruimtelijke ontwikkeling.
Bij de fiets zien we op sommige plekken een toename (Leidsche Rijn +10% t.o.v. 2024, +57% t.o.v. 2019), op andere een afname (USP gelijk t.o.v. 2024, -18% t.o.v. 2019). De ochtendspits is minder druk dan voor corona. Dit lijkt een blijvende verandering, voor motorvoertuigen, fiets en openbaar vervoer. Mensen werken deels thuis en gaan soms later naar het werk. Dit zorgt voor een lagere piekbelasting van de netwerken. De avondspits is niet afgenomen, terwijl dan het netwerk en het openbaar vervoer het zwaarst belast worden.
Bij de motorvoertuigen zien we veel korte ritten; van alle ritten met bestemming Utrecht, is 47% korter dan 10 kilometer. Er is nog geen daling te zien in deze ritlengtes. Voor ritten over deze afstand kunnen de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer een goed alternatief zijn.

Bezit van een fiets belangrijk voor ervaren bereikbaarheid van bestemming

Inwoners met een eigen fiets - met of zonder auto in het huishouden - geven vaker aan een bestemming te kunnen bereiken dan inwoners zonder eigen fiets.

Auto- en bromfietsbezit nemen toe, snorfietsbezit neemt af

Met de groei van het aantal inwoners neemt ook het aantal personenauto’s toe. Vergeleken met 1 januari 2024 zijn er 1.234 auto's bijgekomen (+1%). Het autobezit per 1.000 inwoners schommelt de laatste jaren, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024, waarmee het autobezit op 1 januari 2025 uitkomt op 330 per 1.000 inwoners. Gevolg is dat er meer behoefte is aan parkeerruimte. Wel zijn er grote verschillen tussen wijken. Na de coronajaren daalde het autobezit per 1.000 inwoners in alle wijken, behalve in Overvecht. In veel wijken stagneerde deze daling, of boog deze om in een stijging. Uitzonderingen zijn Binnenstad, Oost, Zuid en Leidsche Rijn. Ook het aantal bromfietsen neemt toe. Dit komt vooral doordat de populariteit van de snorfiets is gedaald, door de ingevoerde landelijke helmplicht in 2022 en doordat in een deel van Utrecht de snorfiets op de rijbaan moet rijden.

Verdere afname aantal verkeersslachtoffers

In 2025 overleden 4 personen bij een verkeersongeval in Utrecht. In de twee voorgaande jaren waren dat 9 personen per jaar. Het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan, is voor het derde jaar op rij afgenomen en was in 2025 5% lager dan in 2024. Vergeleken met 2022 is dit aantal slachtoffers met 22% afgenomen. Het grootste deel van de slachtoffers bestaat uit fietsers die gewond raakten bij een eenzijdig ongeval (21%), gevolgd door slachtoffers bij een ongeval tussen meerdere auto's (incl. vrachtauto en motor, 17%). Meer dan de helft van alle slachtoffers (58%) zat op een (elektrische) fiets. Er zijn grote verschillen tussen de aantallen verkeersslachtoffers per wijk. In de wijk Zuid vielen de minste verkeersslachtoffers, in de wijken Binnenstad en Overvecht de meeste.

Aanbod en gebruik deelmobiliteit nemen toe

Utrecht heeft met 257 commerciële deelauto’s per 100.000 inwoners de op één na hoogste dichtheid in 2025 in Nederland, na Amsterdam. Het aantal commerciële deelauto’s in Utrecht nam in 2025 toe van 826 naar 960. Daarmee is de daling in 2024 bijna volledig hersteld. De afname in 2024 was een landelijke trend: deelauto-aanbieders zochten de balans tussen voldoende auto’s om te zorgen dat mensen niet misgrijpen, maar geen overschot aan deelauto’s die weinig/niet gebruikt werden. Verder neemt het aantal ritten met elektrische deelfietsen toe. Met de 1.000 elektrische fietsen werden in 2025 bijna 567.000 ritten gemaakt, 17% meer dan in 2024. Ook neemt het aantal deelbakfietsen en het gebruik ervan weer toe na de doorstart eind 2025, nadat Cargoroo eind 2024 failliet ging. Tot slot werden in 2025 bijna 800.000 verplaatsingen met OV-fietsen gemaakt.

Afname parkeerdruk in betaald parkeren gebieden, toename in aangrenzende gebieden

We zien dat de gemeten parkeerdruk in de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd nu lager is dan in de meting voor de invoering van betaald parkeren. Hierdoor blijft er ruimte over en ontstaan er kansen om deze in te zetten voor bijvoorbeeld fietsparkeerplekken, groen, ontspannen en spelen. Andersom stijgt de parkeerdruk vaak in de gebieden die grenzen aan gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd door uitwijking van automobilisten. Het netto-effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk bepalen we in gebieden waar een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden vóór het waterbedeffect optrad. Dit hebben we op dit moment in beeld voor negen gebieden. In zeven daarvan is het netto-effect dat de parkeerdruk is gedaald, in twee gebieden is een kleine toename te zien.

Demografische en economische ontwikkelingen

Groei van de stad

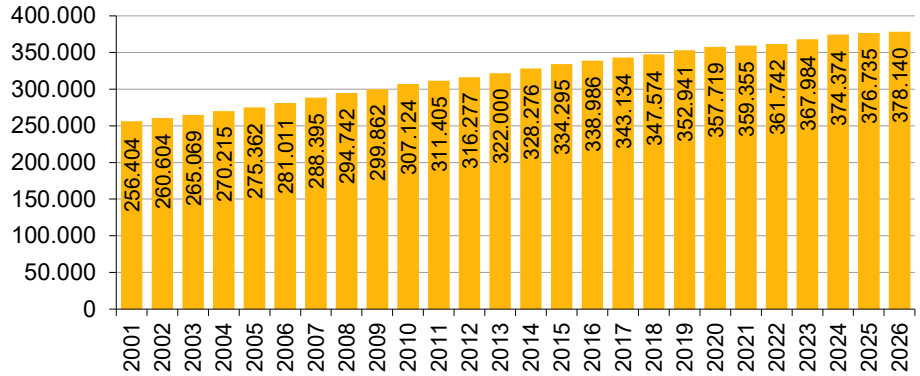
Utrecht is een aantrekkelijke stad. Dat merken we aan het toenemend aantal inwoners en bezoekers. De stad gaat in de periode van 2026 tot 2040 van ruim 378.000 naar bijna 480.000 inwoners (Bevolkingsprognose 2025, afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht).
Verder is Utrecht hét nationale knooppunt; veel bedrijven en instellingen vestigen zich in het centrum van het land of organiseren er bijeenkomsten. De centrale ligging maakt Utrecht ook populair voor bezoekers, forenzen en studenten (Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040).

De verdere verdichting van de stad maakt het noodzakelijk de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's; het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit is daarom noodzakelijk (Mobiliteitsplan 2040).

Dit hoofdstuk bevat cijfers over de feitelijke groei van het aantal inwoners, banen, studenten en toeristische bezoekers in 2025. De groei van de pendel is tot en met 2024 weergegeven; gegevens hiervan komen twee jaar na het betreffende jaar beschikbaar.

1. Inwoners

aantal inwoners gemeente Utrecht (peildatum 1 januari)



Bron: GBA, gemeente Utrecht

Utrecht groeide in 2025 met 1.405 inwoners naar 378.140 inwoners op 1 januari 2026 (+0,4%). De bevolking groeide voor het tweede jaar op rij minder hard dan de jaren daarvoor. Op de coronajaren 2020 en 2021 na, groeide Utrecht deze eeuw elk jaar met minstens 4.000 inwoners. In 2025 had Utrecht een vertrekoverschot: 31.100 mensen verhuisden naar Utrecht, terwijl 31.800 Utrechters de stad verlieten. Dit toegenomen vertrek vond relatief veel plaats bij gezinnen met jonge kinderen, met name naar andere Nederlandse gemeenten.

Alle grote steden groeiden in 2025 (en 2024) minder hard dan in 2023. Van de tien grootste gemeenten groeide Almere in 2025 het sterkst (+1,3%), gevolgd door Amsterdam (+0,9%) en Breda (+0,7%). De groei van Utrecht (+0,4%) is voor het eerst deze eeuw lager dan het landelijke groeipercentage (+0,5%).

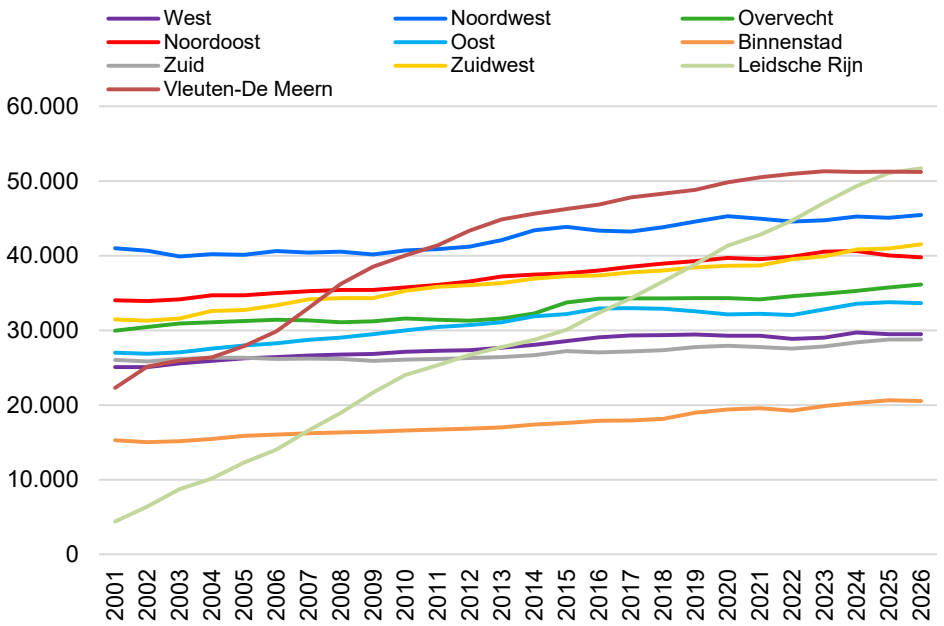
Utrecht is een jonge stad, er wonen relatief veel twintigers en dertigers. De bevolking bestaat voor 11,3% uit 65-plussers. Dat is lager dan in de andere G4 steden en ver onder het landelijk gemiddelde. Wel nam in 2025 het aandeel 65-plussers toe, van 11,0% naar 11,3%. De leeftijdsgroepen die in 2025 in aandeel zijn gedaald (-0,2% per groep), zijn 0-3, 18-26 en 27-34 jaar. Het aantal huishoudens nam toe met 0,25% naar 196.401. Ruim de helft hiervan betreft een eenpersoonshuishouden (53%).

De verwachting is dat Utrecht in 2029 de grens van 400.000 inwoners passeert en dat de stad in 2040 bijna 480.000 inwoners heeft (Bevolkingsprognose 2025). De groep 65-plussers zal procentueel het sterkst groeien. De groep 27 t/m 34 jaar blijft absoluut gezien de grootste.

Utrecht Monitor, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht
Bevolkingsprognose 2025, afd. Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht

Demografische en economische ontwikkelingen

Aantal inwoners per wijk

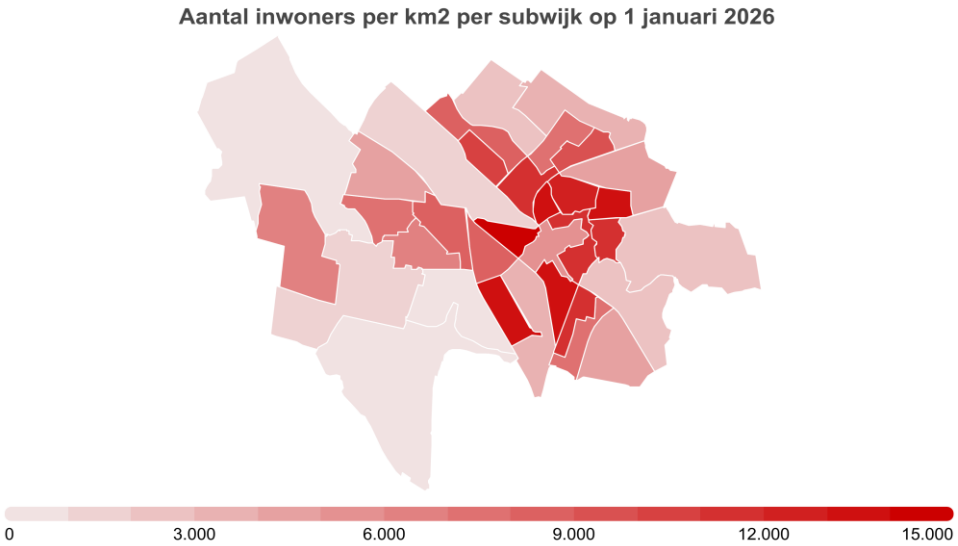


Bron: GBA, gemeente Utrecht. Peildatum 1 januari.

De wijk Leidsche Rijn is met 51.700 inwoners op 1 januari 2026, voor het eerst de wijk met de meeste inwoners in Utrecht, vlak voor Vleuten-De Meern. Leidsche Rijn is net als in eerdere jaren ook het meest gegroeid in 2025 (+611 inwoners), waarbij vooral de subwijk 'Leidsche Rijn centrum e.o.' is gegroeid (+511). Andere subwijken die sterk zijn gegroeid in 2025 zijn 'Ondiep, 2e Daalsebuurt' (+673) en Transwijk (+593).

In 16 van de 34 subwijken is het aantal inwoners in 2025 afgenomen. De subwijk met de grootste afname is 'Binnenstad woongebied' (-273 inwoners).

De gemeentelijke bevolkingsprognose uit 2025 laat zien dat alle wijken in de stad gaan groeien. Zuidwest wordt de grootste wijk met 71.000 inwoners in 2040, dat is 72% meer dan nu. De toename van ongeveer 30.000 inwoners in deze wijk vindt grotendeels plaats in de Merwedekanaalzone.
Na Zuidwest kennen de wijken Oost en Binnenstad de grootste relatieve groei. Oost groeit met 45% in de periode 2026-2040 bij Utrecht Science Park en op termijn Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg, en Binnenstad groeit met 47% wat samenhangt met de gebiedsontwikkeling in en rondom Beurskwartier en Stationsgebied.



Bron: GBA, gemeente Utrecht, op basis van de landoppervlakte

Met de groei van het aantal inwoners neemt de bevolkingsdichtheid, dat is het aantal inwoners per km^2, elk jaar toe. Op 1 januari 2026 heeft Utrecht een bevolkingsdichtheid van 4.033 inwoners per km^2. Een jaar eerder waren dit er 15 per km^2 minder en in 2020 waren het er 221 per km^2 minder.

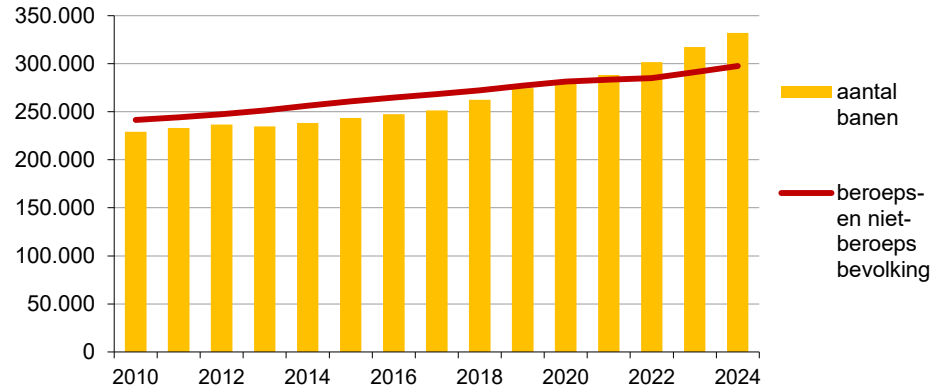
De bevolkingsdichtheid verschilt sterk binnen de stad. De subwijk met de meeste inwoners per km^2 is ‘Lombok, Leidseweg’ (14.946 inwoners per km^2), terwijl er in 'Leidsche Rijn-zuid', 'Vleuten, Haarzuilens' en 'Rijnenburg' minder dan 1.000 inwoners per km^2 wonen (958, 782 en 27).

Volgens de bevolkingsprognose 2025 neemt de bevolkingsdichtheid in Utrecht naar verwachting toe naar meer dan 5.500 inwoners per km^2 in 2045. Per km^2 zijn dat ruim 1.500 meer inwoners dan nu.

Demografische en economische ontwikkelingen

2. Banen (t/m 2024)

aantal banen versus beroeps- en niet-beroepsbevolking in Utrecht



Bron: Provinciaal Arbeidsplaatsen Register.
Het aantal banen is uitgedrukt in het aantal fulltime en parttime werkzame personen, incl. uitzendkrachten bij bedrijven en instellingen. Peildatum 1 april.

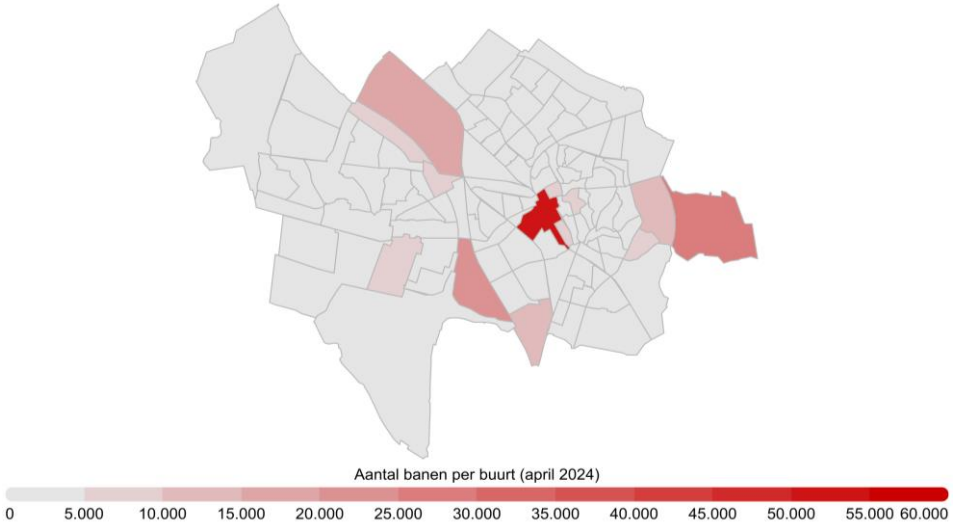
Het aantal geregistreerde banen in Utrecht in 2025 is nog niet bekend.

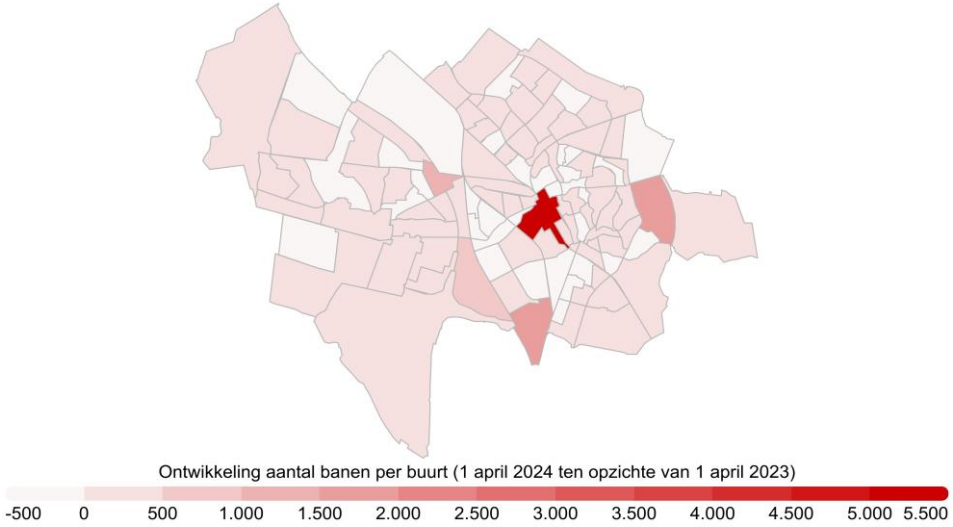
In de afgelopen jaren nam het aantal banen toe. Op 1 april 2024 telde Utrecht 331.920 banen bij in Utrecht gevestigde bedrijven. Het aantal banen is met ruim 14.000 toegenomen (+5%). Vergeleken met 2015 zijn er nu 36% meer banen. Dit betreft het aantal werknemers dat op een werklocatie in de gemeente is geregistreerd, dit betekent niet dat die werknemers altijd op deze locatie werken. Vanaf 2020 zijn er in Utrecht meer banen dan inwoners in de arbeidsactieve leeftijd (15 t/m 74 jaar).

De buurt met de meeste banen is "Hoog Catharijne, NS, Jaarbeurs, hier zijn ruim 51.000 banen en het aantal banen is hier ook het sterkst gegroeid (+ 5.160 ten opzichte van 2023). In de buurten Grauwaart (-240), Pijlsweerd-zuid (-230) en Oud Hoograven-noord (-220) is het aantal banen het sterkst afgenomen.

Deze en andere cijfers over de arbeidsmarkt zijn ook terug te vinden in de Utrecht Monitor.

Utrecht Monitor, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht

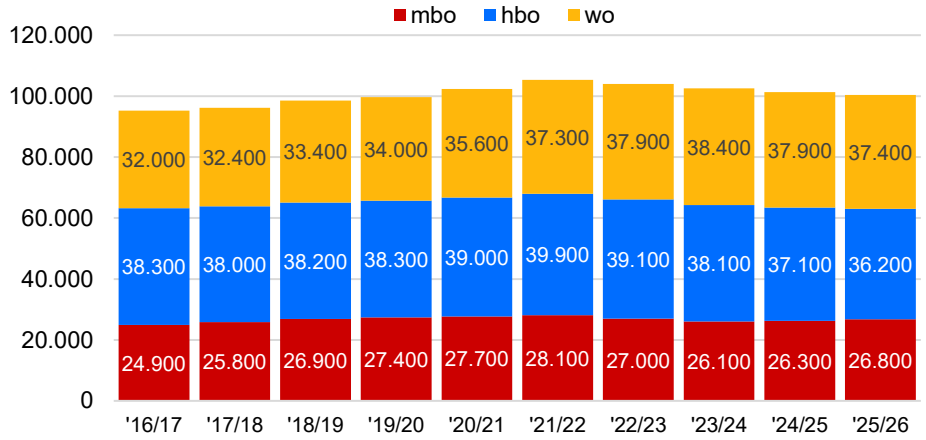




Bron: Provinciaal Arbeidsplaatsen Register.

Demografische en economische ontwikkelingen

3. Studenten



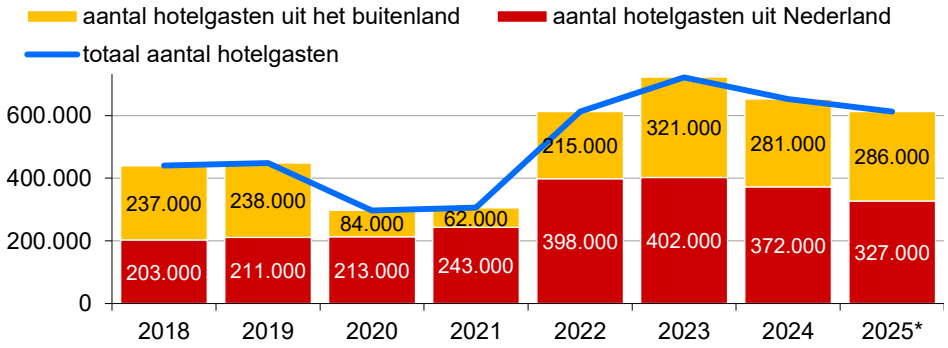
Bron: DUO. Afgerond op honderdtallen. Laatste jaar zijn voorlopige cijfers.
Aantallen hbo- en wo-studenten betreffen studenten aan Utrechtse instellingen.
Aantallen mbo-studenten betreffen studenten aan mbo-instellingen met hoofdvestiging in Utrecht.

In het schooljaar 2025/2026 volgen minder studenten hoger beroepsonderwijs (hbo) dan in het jaar ervoor (-2,4%). Ook zijn er minder studenten wetenschappelijk onderwijs (wo) aan Utrechtse instellingen dan in het jaar ervoor (-1,3%). Landelijk zijn eveneens afnames te zien (-2,2% hbo en -1,7% wo). Het aantal studenten dat les volgt aan een Utrechtse mbo-instelling is juist toegenomen (+1,8%), landelijk nam dit met 0,2% toe.

Zowel in Utrecht als landelijk zien we dezelfde patronen. Voor en tijdens de coronajaren nam het aantal studenten toe, daarna namen deze aantallen jaarlijks iets af, waarbij alleen het aantal mbo-studenten weer aan het toenemen is. In schooljaar 2025/2026 zijn er in Utrecht 4,5% minder studenten dan in 2021/2022, landelijk is dat 7,1% minder. Vergeleken met schooljaar 2016/2017 zijn er nu 5,6% meer studenten, landelijk is dat 3,8% meer.

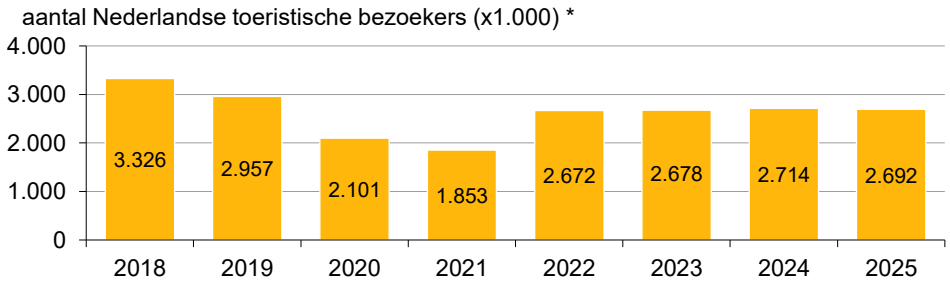
Uit de landelijke monitor studentenhuisvesting blijkt dat meer hbo- en wo-studenten buiten Utrecht wonen dan in Utrecht (64% woont buiten Utrecht in 2024/2025). Dit aandeel is vergelijkbaar met de jaren ervoor (62-64% vanaf 2019/2020, cijfers op basis van data CBS, afkomstig van Ministerie van Onderwijs, verrijkt met uitkomsten van enquête en prognoses door Kences). Studenten die buiten Utrecht wonen, reizen over langere afstanden en daardoor met andere modaliteiten.

4. Bezoekers



Bron: CBS. Incl. zakelijke gasten, afgerond op duizendtallen. * Voorlopige cijfers.

Het aantal hotelgasten in Utrecht was in 2025 6% lager dan in 2024, het aantal nachten bleef nagenoeg gelijk. De afname van het aantal gasten is vooral te verklaren doordat in 2025 minder verblijfsaccommodaties open waren dan in 2024. Een van de oorzaken dat er minder hotelkamers beschikbaar zijn voor toeristen is dat hotelkamers in gebruik zijn door het COA voor de opvang van statushouders. In vergelijking met de andere grote steden is Utrecht de enige stad waar het aantal hotelgasten afneemt. Dat was een jaar eerder ook al het geval. Vergeleken met de twee jaren voor de coronapandemie is het aantal gasten toegenomen met ruim een derde.

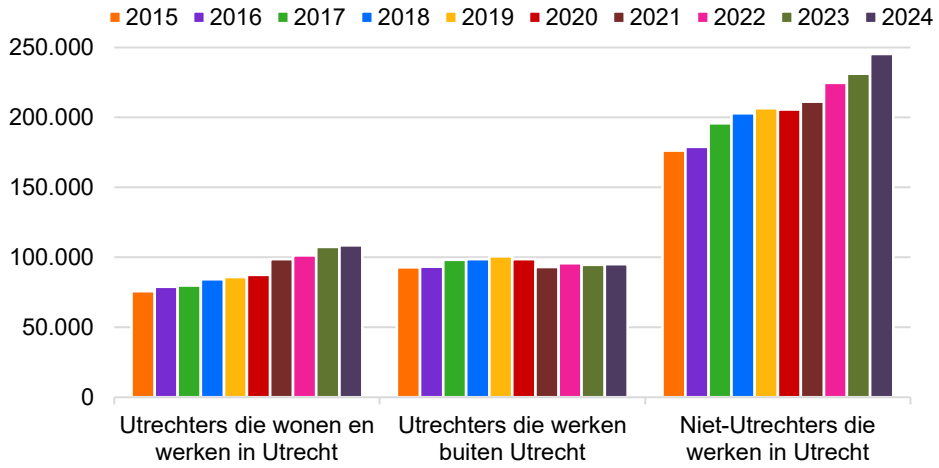


Bron: NBTC-NIPO. * Unieke bezoekers, het grootste deel is dagbezoeker (95%).

In 2025 kwamen er bijna 2,7 miljoen unieke toeristische bezoekers uit Nederland naar Utrecht. Dat aantal is iets lager dan in 2024 en iets hoger dan in 2023 en 2022, maar nog steeds lager dan in 2019, vóór corona (-9%). 83% van deze bezoekers komt van buiten de provincie Utrecht. 45% kwam met de trein (+1 procentpunt t.o.v. 2024 en meer dan in andere steden), 44% met de auto (+2 procentpunt t.o.v. 2024). Winkelen is de belangrijkste activiteit waarvoor mensen naar Utrecht komen (23% van de bezoekers).

Demografische en economische ontwikkelingen

5. Omvang pendel woon-werkverkeer



Bron: CBS (cijfers van december).
*Op basis van werknemers bij instellingen en bedrijven. Exclusief zelfstandigen. De definitie die het CBS hanteert voor 'banen' wijkt af van de definitie gehanteerd voor indicator 2. Het zorgt echter wel voor een goede weergave van de groei van de pendel.

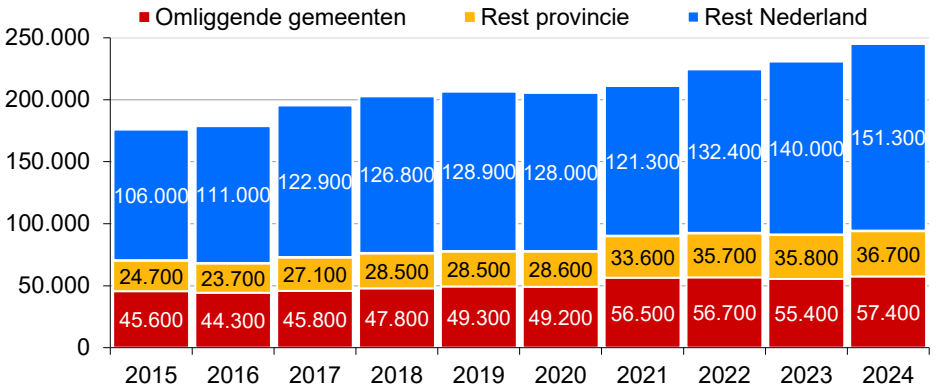
Cijfers over de pendel zijn beschikbaar tot en met december 2024; de CBS data komen anderhalf jaar na het betreffende jaar beschikbaar.

Het grootste deel van de werknemers in Utrecht bestaat uit mensen die buiten Utrecht wonen (69% in december 2024, exclusief zelfstandigen). Dit percentage is iets toegenomen, dit was 68% in 2023, maar schommelt al jaren rondom de 68 à 69%. Er werken sinds 2021 meer Utrechters in Utrecht (108.700) dan buiten Utrecht (95.200). Daarvoor was dit andersom.

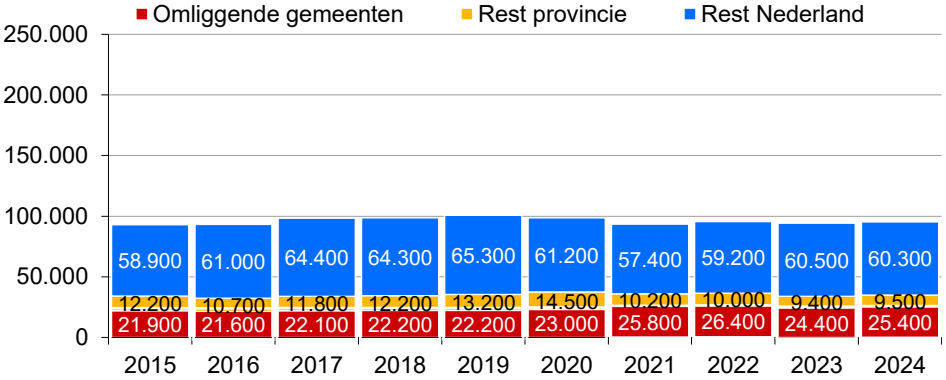
De groep werknemers wonend en werkend in Utrecht is 2024 met 1% toegenomen naar 108.700. Vergeleken met 2019 is de toename 26% en ten opzichte van 2015 is dit 43%. De groep werknemers wonend in Utrecht maar werkend buiten Utrecht is ook met ongeveer 1% toegenomen naar 95.200. Vergeleken met 2019 is deze groep afgenomen met 5% en ten opzichte van 2015 met 2% gegroeid.

Het aantal werknemers dat in Utrecht werkt en buiten Utrecht woont, is met 245.400 beduidend groter en neemt al jaren toe. Deze groep is ten opzichte van 2023 toegenomen met 6%. Vergeleken met 2019 is de toename 19% en ten opzichte van 2015 is de groei 39%. Het is niet bekend welke vervoermiddelen zij gebruiken.

inkomende pendel, werknemers van buiten Utrecht die in Utrecht werken



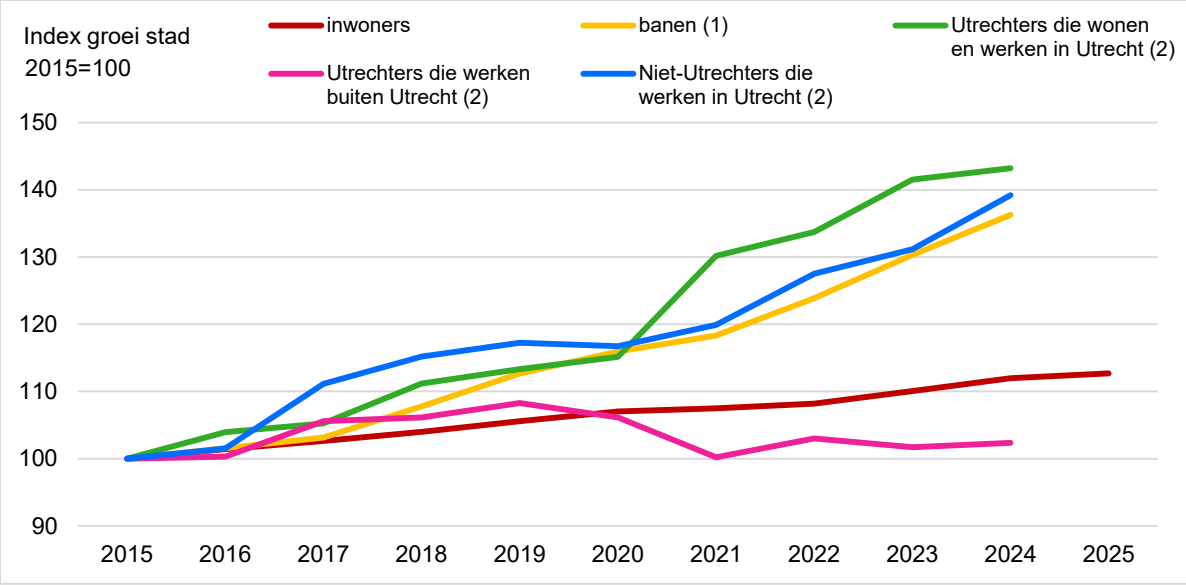
uitgaande pendel, inwoners van Utrecht die buiten Utrecht werken

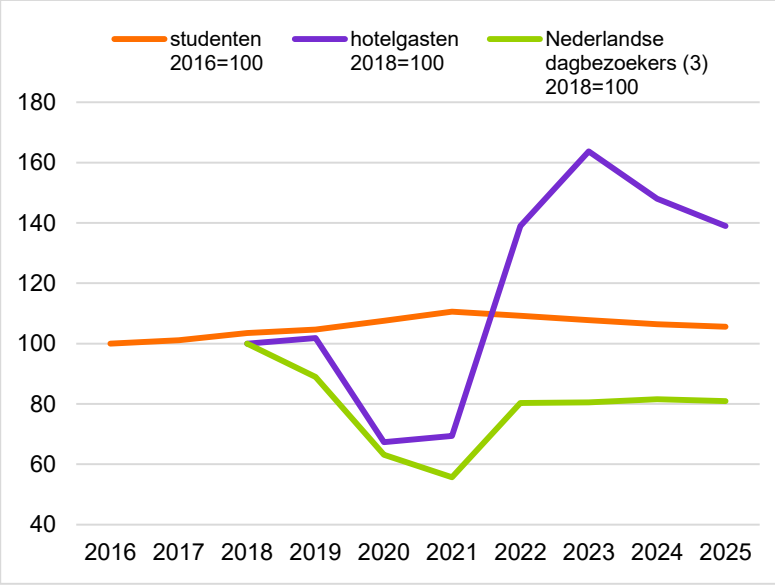


Bron: CBS (cijfers van december).
De toename van 6% bij de inkomende pendel zat vooral bij de werknemers die buiten de provincie Utrecht wonen en werken in Utrecht. De inkomende pendel vanuit de omliggende gemeenten en de rest van de provincie nam ook iets toe. De uitgaande pendel kende een groei van 1%. Alleen de pendel naar omliggende gemeenten nam toe, naar de rest van de provincie en naar de rest van Nederland bleven nagenoeg gelijk.
De groei van de pendel zorgt voor meer verplaatsingen. Doordat een groot deel van de groei van de pendel op verplaatsingen zit van of naar buiten de provincie, zorgt dit voor meer verplaatsingen over langere reisafstanden.

Demografische en economische ontwikkelingen

Conclusies





(1) Betreft groei fulltime en parttime werkzame personen bij bedrijven en instellingen, incl. uitzendkrachten in de periode a pril tot april (PAR).
(2) Op basis van werknemers bij instellingen en bedrijven. exclusief zelfstandigen (CBS). Dit betekent niet dat die werknemer s altijd op deze locatie werken. Een onbekend deel van de groei is het gevolg van een administratieve verschuiving van banen naar met name hoofdkantoren.
(3) Betreft unieke toeristische bezoekers, waarvan het grootste deel dagbezoeker is (NBTC-NIPO).

In 2025 nam het aantal inwoners toe met 1.405 inwoners naar 378.140 inwoners (+0,4%). De bevolking groeide voor het tweede ja ar op rij minder hard dan de jaren daarvoor. De groei van Utrecht is voor het eerst deze eeuw lager dan het landelijke groeipercentage (+0,5%). Vergeleken met 2 015 zijn er nu 13% meer inwoners.

Cijfers over het aantal banen in 2025 is nog niet beschikbaar. In de afgelopen jaren nam het aantal geregistreerde banen in U trecht sterk toe. Op 1 april 2024 telde Utrecht 331.920 banen bij in Utrecht gevestigde bedrijven (+5% vergeleken met 2023). Er waren in 2024 36% meer banen dan in 2015. Van af 2020 zijn er in Utrecht meer banen dan het aantal inwoners in de arbeidsactieve leeftijd (15 t/m 74 jaar).

Vanaf schooljaar 2021/2022 neemt het totaal aantal studenten (mbo, hbo en wo) af. In schooljaar 2025/2026 waren er 1% minder studenten dan een jaar eerder (wo: -1,3%, hbo -2,4% en mbo +1,9%). Vergeleken met 2016/2017 zijn er nu 5,5 % meer studenten.

Het aantal hotelgasten was in 2024 6% lager dan in 2023, wel zijn er nu 54% meer hotelgasten dan in 2018. Het aantal Nederlan dse toeristische dagbezoekers was in 2024 1% meer dan in 2023. Vergeleken met 2018 zijn het er nu 18% minder.

Het aantal werknemers dat in Utrecht werkt en buiten Utrecht woont, is in 2024 toegenomen met 6% naar 245.400. Deze groep nee mt elk jaar toe. Ten opzichte van 2015 is de groei 39%. Het aantal Utrechters dat buiten Utrecht werkt, is na de daling met 1% in 2023, in 2024 weer toegenomen met 1% naar 95.200. Ten opzichte van 2015 is deze groep met 2% gegroeid. Sinds 2021 werken er meer Utrechters in Utrecht dan buiten Utrecht. Het aantal Utrechters dat wer kt in Utrecht is in 2024 met 1% gegroeid naar 108.700. Vergeleken met 2015 is deze groep met 43% gegroeid. Deze groep heeft kleinere woon-werkafstanden. Cijfers van 2025 zijn er nog niet.

Gezond stedelijk leven voor iedereen

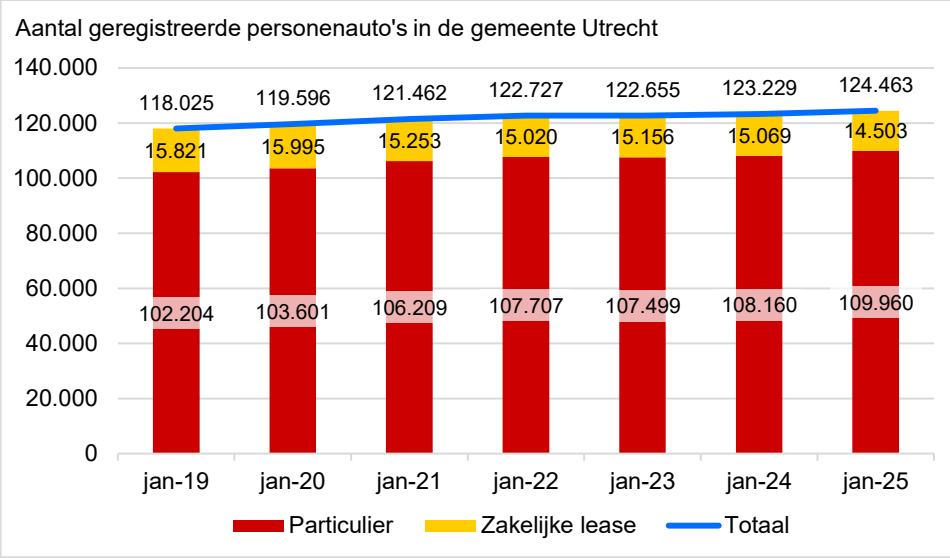
Voorrang aan schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen

We willen graag dat iedereen gezond en prettig kan wonen en werken in de groeiende stad. In Utrecht geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer. We maken de openbare ruimte aantrekkelijker door te zorgen voor minder parkeerplekken voor auto's op straat en door de wegen anders in te richten. Zo krijgen we meer ruimte voor groen, verblijven en spelen. De auto minder gebruiken zorgt bovendien voor een gezonde toekomst. Anders reizen is gezond voor de reiziger en de omgeving. Het zorgt voor schonere lucht, minder geluidsoverlast en hogere verkeersveiligheid.
Utrecht wil ook een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen.

Dit hoofdstuk bevat cijfers van de ontwikkelingen op indicatoren die verband hebben met bovenstaande, beginnend met het fiets- en autobezit. Vervolgens zijn de ontwikkelingen in gebruik van de vervoerwijzen weergegeven. Verder bevat dit hoofdstuk cijfers over toegankelijkheid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

6. Auto- en fietsbezit



Bron: CBS. Betreft personenauto's in particuliere eigendom (inclusief private lease), en zakelijke lease personenauto's (als ze ook privé gebruikt worden). Personenauto's op naam van bedrijven zijn buiten beschouwing gelaten, net als alle bedrijfswagens (bv. bestelbusjes), ongeacht hun eigendomsvorm. Let op: de cijfers zijn nog niet definitief.

Sinds dit jaar hebben we data van het CBS dat inzicht geeft in het aantal personenauto's dat zakelijk geleased wordt, op voorwaarde dat zij ook privé gebruikt worden, en er dus bijtelling betaald wordt. Deze aantallen waren eerder niet in beeld, en leveren nu een beter beeld op van het totale aantal personenauto's in Utrecht. Deze data is door CBS op aanvraag samengesteld, ook voor o.a. de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

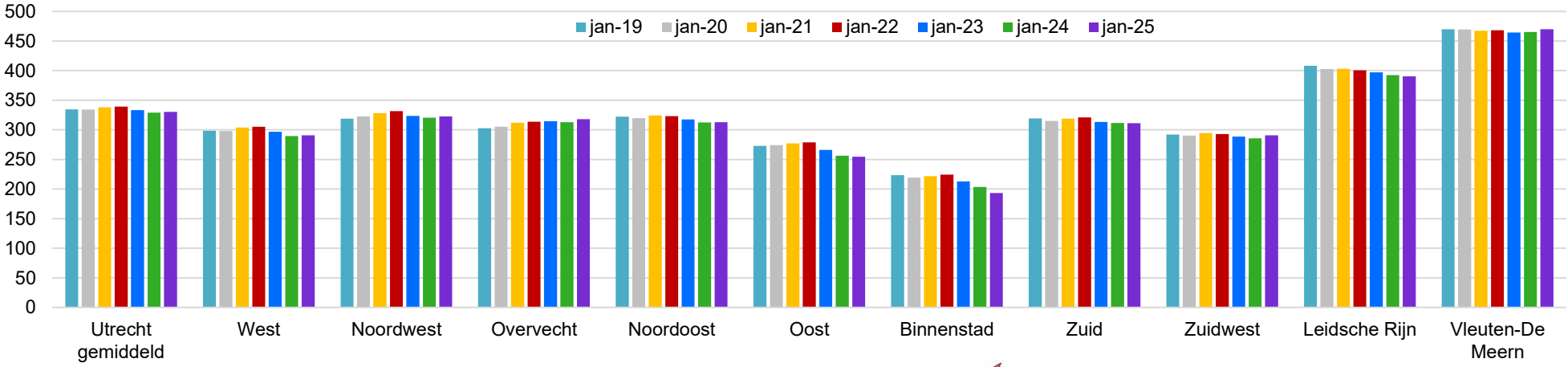
Op 1 januari 2025 waren er 124.463 personenauto's in de gemeente Utrecht geregistreerd, waarvan 14.503 zakelijke lease (11,7%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

Vergeleken met 1 januari 2024 zijn er 1.234 auto's bijgekomen (+1%). Dit is het resultaat van een groei van het aantal particuliere personenauto's (+1.800, +1,6%) en een daling van het aantal zakelijke lease personenauto's (-566, -3,9%). Deze trend is al langer zichtbaar: in totaal neemt het aantal personenauto's toe, waarbij het aantal particuliere personenauto's sterker toeneemt, terwijl het aantal zakelijke lease personenauto's langzaam afneemt. Daarmee is het aandeel zakelijke lease tussen 2019 en 2025 gedaald van 13,4% naar 11,7%.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Autobezit

Aantal particuliere personenauto's (incl. zakelijke lease met privégebruik) per 1.000 inwoners, Utrecht gemiddeld en per wijk

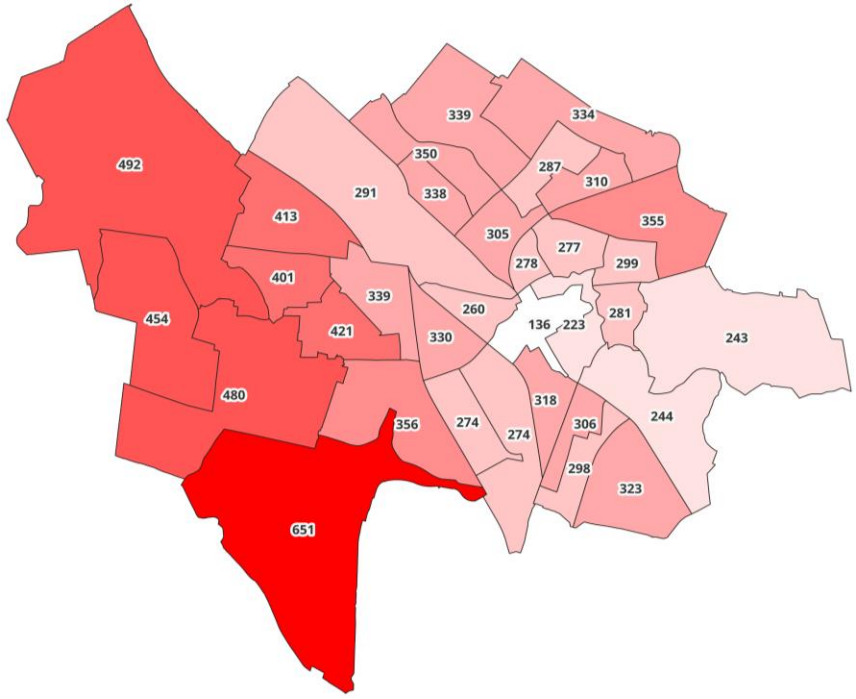


Bron: CBS. Betreft personenauto's in particulier bezit, incl. zakelijke lease met privégebruik.
Let op: de cijfers zijn nog niet definitief.

Het autobezit per 1.000 inwoners schommelt de laatste jaren, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024, waarmee het autobezit op 1 januari 2025 uitkomt op 330 per 1.000 inwoners.

Tussen de wijken zijn er grote verschillen in autobezit. Dit is het hoogst in Vleuten-De Meern (470 per 1.000 inwoners) en Leidsche Rijn (390), en het laagst in Binnenstad (193) en Oost (255). Ook op subwijkniveau is dit terug te zien, met het hoogste autobezit in Rijnenburg (651), Vleuten, Haarzuilens (492), De Meern (480) en Veldhuizen, Vleuterweide (454), en het laagste autobezit in Binnenstad city- en winkelgebied (136), Binnenstad woongebied (223), Wilhelminapark, Rijnsweerd (243), Abstede, Gansstraat (244) en Lombok, Leidseweg (260). Algemeen is het beeld zichtbaar dat subwijken dichtbij de binnenstad een lager autobezit hebben en subwijken richting de randen van Utrecht een hoger autobezit. Uitzondering is het lagere autobezit aan de oostelijke rand van Utrecht, wat (deels) verklaard kan worden door het hoge aantal studenten aan die kant van de stad.

De trends in autobezit verschillen per wijk. Na de coronajaren daalde het autobezit per 1.000 inwoners in alle wijken, behalve in Overvecht. In veel wijken stagneerde deze daling, of boog deze om in een stijging. Uitzonderingen zijn Binnenstad met een sterke daling van 10 auto's per 1.000 inwoners per jaar, en de wijken Oost, Zuid en Leidsche Rijn waar ook kleine dalingen te zien zijn. Let op: deze trends kunnen lokaal nog licht veranderen wanneer de cijfers definitief zijn (kleinere dalingen, sterkere stijgingen).

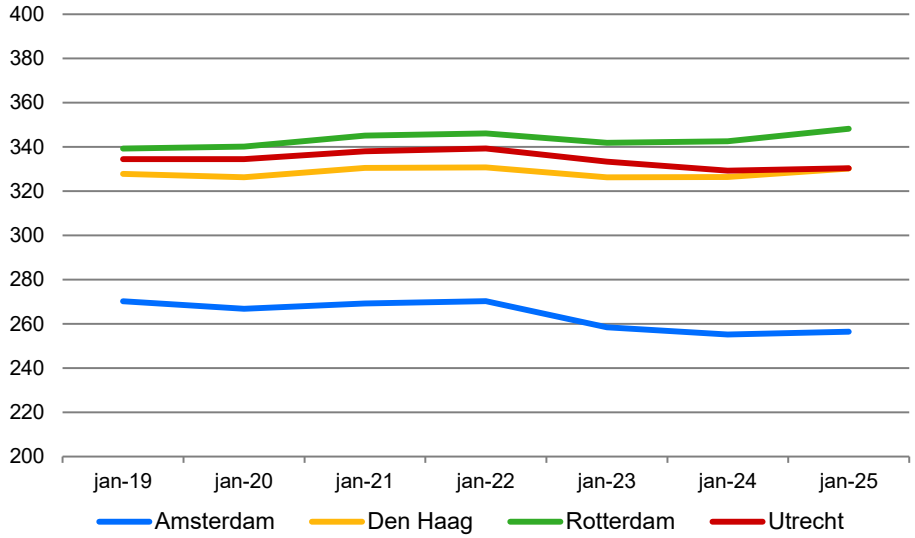


Bron: CBS. Betreft het autobezit per subwijk op 1 januari 2025

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Autobezit

Aantal particuliere personenauto's (incl. zakelijke lease met privégebruik) per 1.000 inwoners



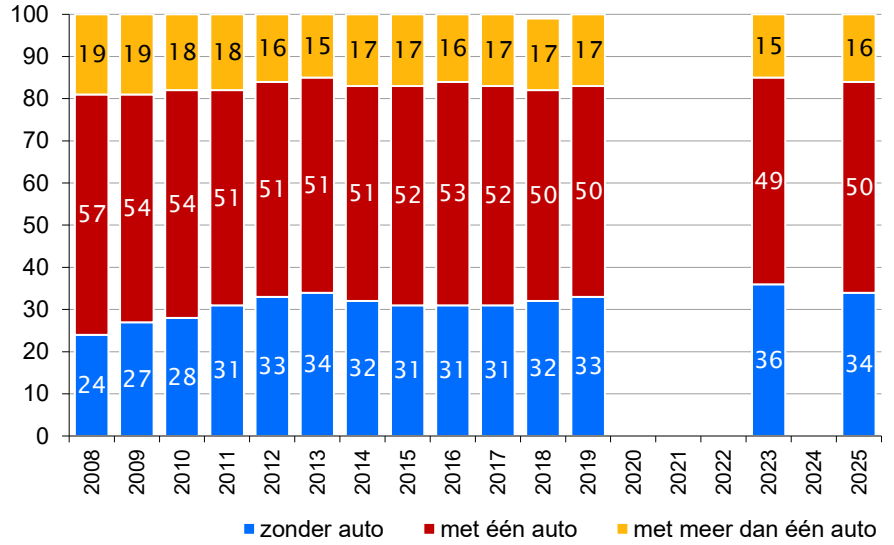
Bron: CBS. Betreft personenauto's in particulier bezit, incl. zakelijke lease met privégebruik. Let op: voorlopige cijfers.

Op 1 januari 2025 waren er 330 particuliere personenauto’s per 1.000 inwoners in Utrecht. Dat is 0,3% hoger dan in 2024, maar 1,2% lager dan in 2019. Cijfers voor 2026 zijn nog niet beschikbaar, de verwachting is dat de stijging van het laatste jaar doorzet.

Ook in de andere G4-steden nam het aantal personenauto’s per 1.000 inwoners iets toe, nadat ook daar het autobezit daalde in de eerste jaren na corona. In Amsterdam is het autobezit ten opzichte van 2019 sterker gedaald dan in Utrecht (-5,1%, in Utrecht -1,2%), terwijl het autobezit in vergelijking met 2019 juist toenam in Rotterdam (+2,6%) en Den Haag (+0,8).

Het aantal personenauto's per 1.000 inwoners is in Utrecht met 330 hoger dan in Amsterdam (256), gelijk aan Den Haag, en lager dan in Rotterdam (348).

Percentage inwoners dat binnen het huishouden beschikking heeft over 0, 1 en 2 of meer personenauto's



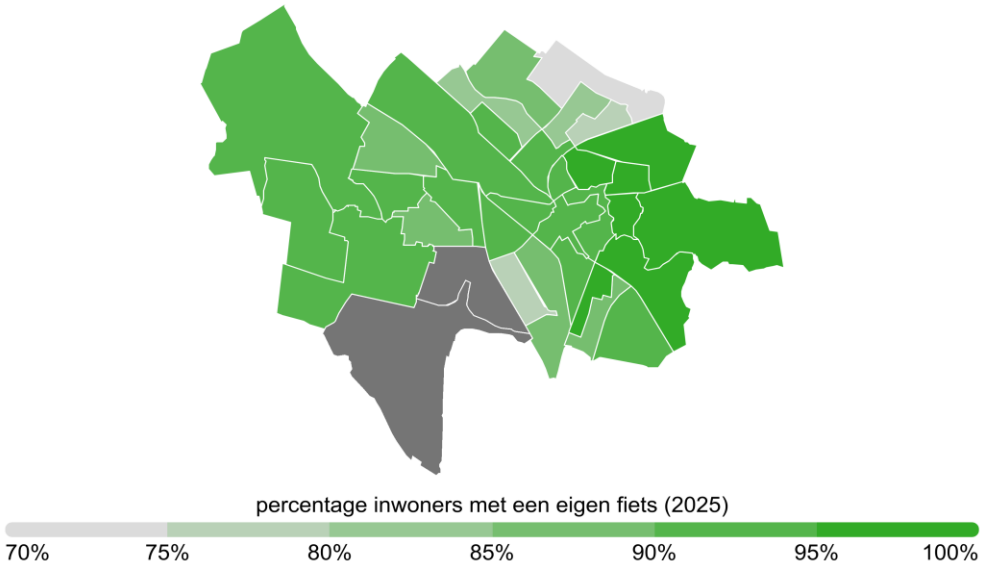
Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Inclusief leaseauto's. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar. Omdat de autobeschikbaarheid in 2021 op een andere manier is gemeten, zijn de percentages van dat jaar niet vergelijkbaar.

Het aandeel Utrechters zonder auto in het huishouden is afgenomen van 36% in 2023 naar 34% in 2025. In 2019 was dat 33%. In de jaren daarvoor schommelde dit percentage, met ook in 2013 als resultaat 34%.

50% van de Utrechters heeft één auto in het huishouden, net als in 2019. Het aandeel Utrechters dat twee of meer personenauto's heeft binnen het huishouden is 16%.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Fietsbezit



Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

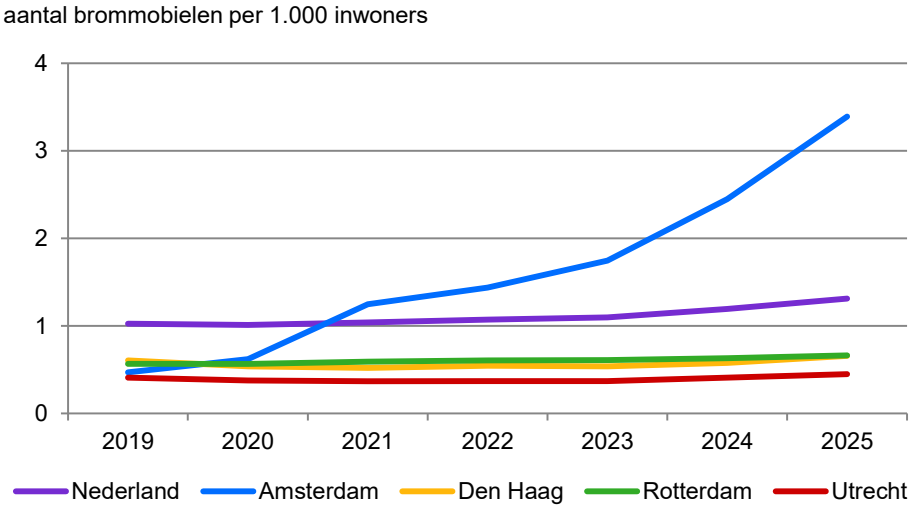
Negen op de tien Utrechters hebben minimaal één eigen fiets in 2025, net als in 2023. Driekwart (78%) heeft een niet-elektrische fiets. Een kwart (24%) heeft een elektrische fiets. In 2023 was dat nog 19%. Utrecht volgt hierin de landelijke trend waarbij elektrisch fietsverkeer toeneemt (Mobiliteitsbeeld 2025, KiM). Eén op de tien Utrechters (10%) heeft geen eigen fiets.

In Oost en Noordoost is het aandeel inwoners met een eigen fiets het hoogst (beide 96%). In Overvecht (78%) is het eigen fietsbezit het laagst, vooral in de subwijken Zambesidreef, Tigrisdreef (28% zonder fiets) en Taagdreef, Wolgadreef (25% zonder fiets). Ook in de subwijk Kanaleneiland zijn er relatief veel mensen zonder eigen fiets (24%).

Inwoners die slecht of precies kunnen leven van hun inkomen hebben relatief minder vaak een eigen fiets (resp. 75% en 83%). Verder bezitten inwoners zonder startkwalificatie en havo/vwo/mbo-2, 3, 4-opgeleiden relatief minder vaak een fiets (resp. 69% en 83%) dan hbo/wo-opgeleiden (95%). In 2025 hebben we 1.158 fietsen uitgegeven aan inwoners met een U-pas in het kader van de fietsdeals.

Mobiliteitsbeeld 2025, KiM

Brommobielbezit



Bron: RDW, CBS. Betreft het aantal actieve brommobielen dat mocht deelnemen aan het verkeer op de openbare weg.

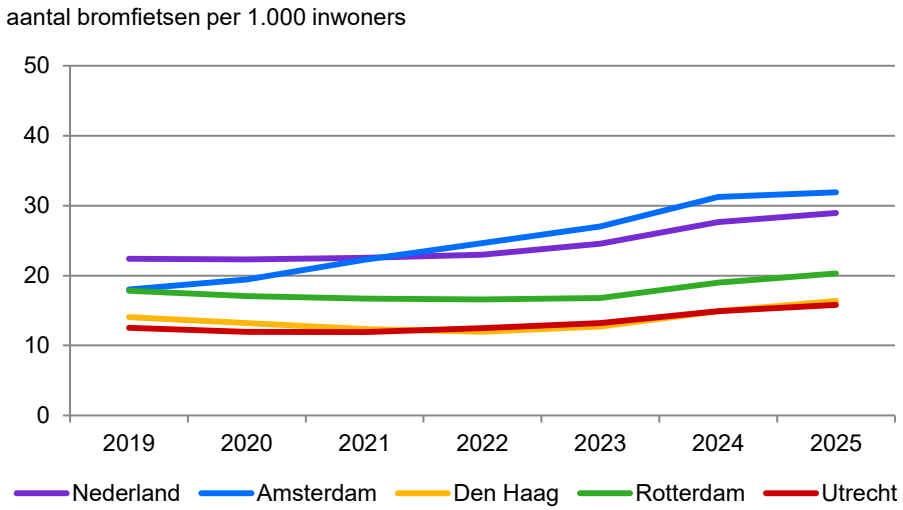
Het aantal in Utrecht geregistreerde brommobielen neemt sinds 2023 langzaam toe. Op 1 januari 2025 waren dit er 169. Dit zijn er 16 meer dan een jaar eerder (+10%), en 25 meer dan in 2019 (+17%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

Per 1.000 inwoners waren er 0,4 brommobielen in Utrecht. Door afronding is dit getal sinds 2019 onveranderd, maar sinds 2023 neemt dit aantal langzaam toe. Het aantal brommobielen is dus iets harder gegroeid dan het aantal inwoners.

Ook landelijk en in Rotterdam en Den Haag is het aantal brommobielen per 1.000 inwoners iets toegenomen. Amsterdam valt op met een veel sterkere groei. Landelijk (1,3) en in Amsterdam (3,4), Rotterdam (0,7) en Den Haag (0,7) zijn meer brommobielen per 1.000 inwoners geregistreerd dan in Utrecht.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Bromfietsbezit



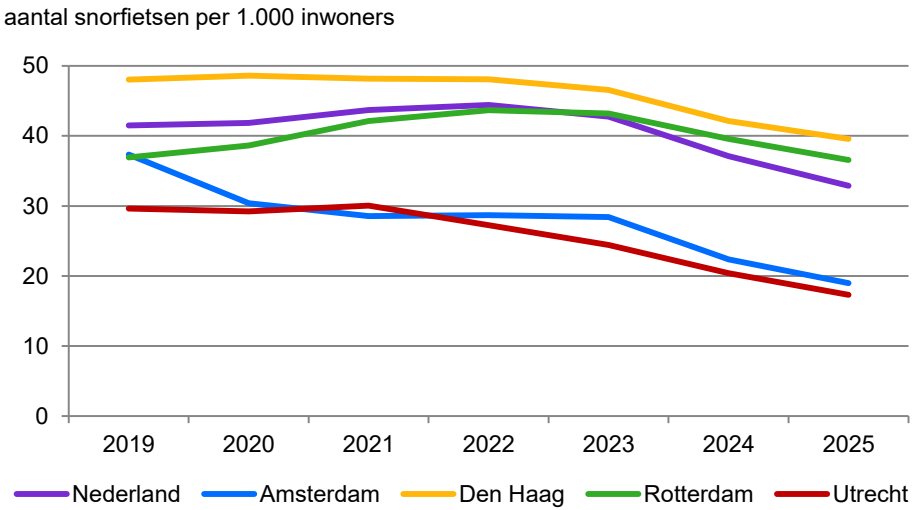
Bron: RDW, CBS. Betreft het aantal actieve bromfietsen dat mocht deelnemen aan het verkeer op de openbare weg.

Sinds 2021 neemt het aantal in Utrecht geregistreerde bromfietsen toe. Op 1 januari 2025 waren dit er 5.955. Dit zijn er 379 meer dan een jaar eerder (+7%), en 1.526 meer dan in 2019 (+34%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

Per 1.000 inwoners waren er 15,8 bromfietsen in Utrecht. Dit is 0,9 meer dan een jaar eerder, en 3,3 meer dan in 2019. Het aantal bromfietsen is dus harder gegroeid dan het aantal inwoners.

Ook landelijk en in de andere grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag is het aantal bromfietsen per 1.000 inwoners toegenomen. Landelijk (28,9) en in Amsterdam (31,9), Rotterdam (20,3) en Den Haag (16,4) zijn meer bromfietsen per 1.000 inwoners geregistreerd dan in Utrecht.

Snorfietsbezit



Bron: RDW, CBS. Betreft het aantal actieve snorfietsen dat mocht deelnemen aan het verkeer op de openbare weg.

Het aantal in Utrecht geregistreerde snorfietsen neemt sinds 2021 af. Op 1 januari 2025 waren het er 6.522. Dit zijn er 1.118 minder dan een jaar eerder (-15%), en 3.936 minder dan in 2019 (-38%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

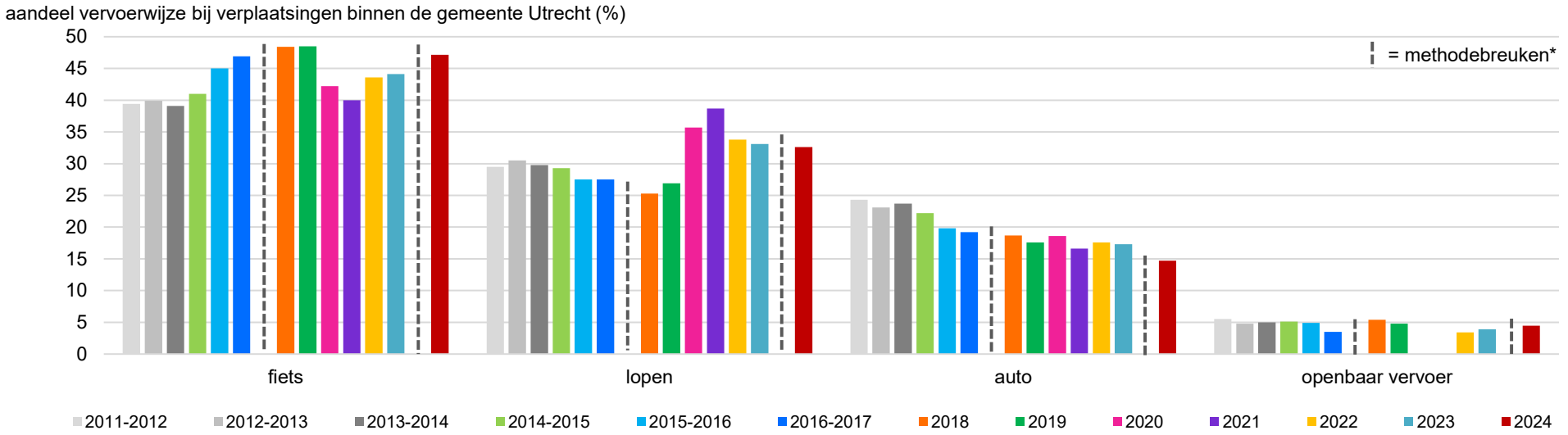
Per 1.000 inwoners waren er 17,3 snorfietsen in Utrecht. Dit is 3,1 minder dan een jaar eerder, en 12,3 minder dan in 2019.

Waarschijnlijk is de afname van de afgelopen jaren het gevolg van de invoering van de maatregel 'snorfiets naar de rijbaan' op 30 september 2021. In Amsterdam is deze maatregel in 2019 ingevoerd, waarna het aantal snorfietsen daar ook is afgenomen. Ook de landelijke invoering van de helmplicht op 1 januari 2022 heeft waarschijnlijk bijgedragen aan de afname.

De daling in Utrecht is sinds de invoering 'snorfiets naar de rijbaan' sterker dan de landelijke afname en ook groter dan in de andere grote steden. Landelijk (32,9) en in Den Haag (39,6), Rotterdam (36,6) en Amsterdam (19,0) zijn meer snorfietsen geregistreerd per 1.000 inwoners dan in Utrecht. Er zijn meer snorfietsen dan bromfietsen in Utrecht, maar het verschil wordt kleiner omdat het aantal bromfietsen toeneemt.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

7. Modal split (t/m 2024)

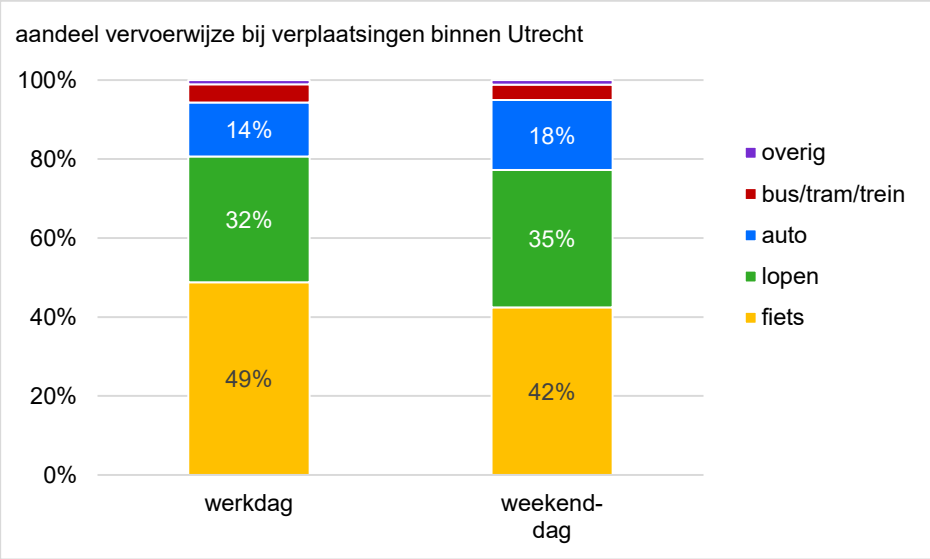


Bron: CBS. Tot en met 2017: OViN. 2018-2024: ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het betreft gemiddelde weekdagen. * Het verplaatsingsonderzoek is in 2018 herontworpen. Dit heeft kleine (niet te kwantificeren) verschuivingen teweeg gebracht in de modal split. Hierdoor is het niet mogelijk de cijfers vanaf 2018 één op één met de jaren ervoor te vergelijken. De cijfers van 2024 zijn gecorrigeerd vanwege een methodebreuk in het onderzoek. Hierdoor kunnen de cijfers van 2024 ook niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

De fiets is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen binnen Utrecht. In 2024 werd voor 47% van de interne verplaatsingen gekozen voor de fiets. Vanwege een methodebreuk kunnen de cijfers van 2024 niet vergeleken worden met de cijfers van de jaren ervoor.
In de coronajaren was een verschuiving te zien van fiets en openbaar vervoer naar lopen. Na de coronajaren nam het aandeel lopen weer af, maar bleef wel hoger dan voor corona. In 2024 werd 33% van de interne verplaatsingen te voet gedaan.
15% van de interne verplaatsingen werd in 2024 gedaan met de auto.
Het percentage openbaar vervoer is een stuk lager dan de percentages van de andere vervoerwijzen, in 2024 werd 4% van de verplaatsingen binnen Utrecht met het openbaar vervoer gedaan.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Modal split (t/m 2024)



Bron: ODiN, CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Werkdagen zijn excl. feestdagen, weekenddagen zijn incl. feestdagen.

De vervoerwijzekeuze is op werkdagen voor verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht anders dan op weekenddagen.

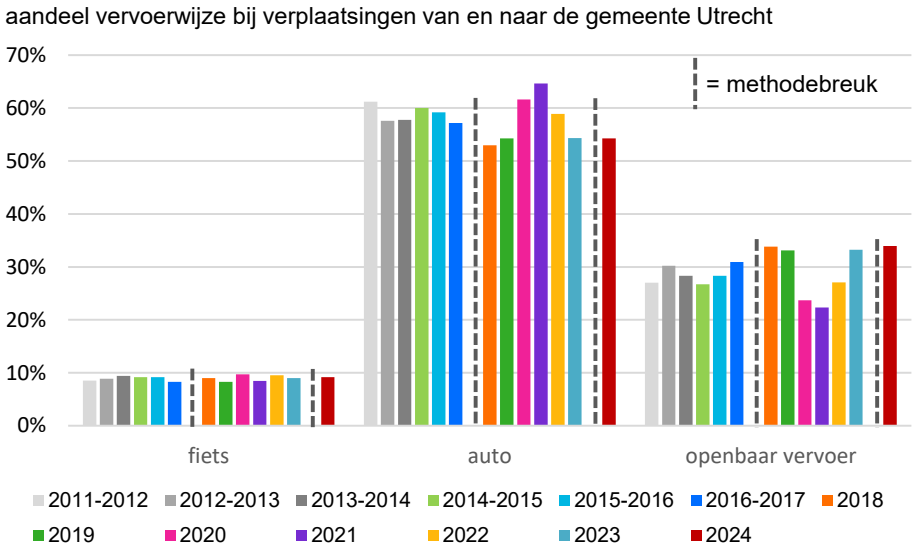
Op werkdagen wordt vaker voor de fiets gekozen (49%) dan op weekenddagen (42%). Op weekenddagen wordt relatief vaker gelopen dan op werkdagen (35% ten opzichte van 32%). Ook wordt op weekenddagen relatief vaker de auto gebruikt dan op werkdagen (18% ten opzichte van 14%).



Foto: Tom Philip Janssen

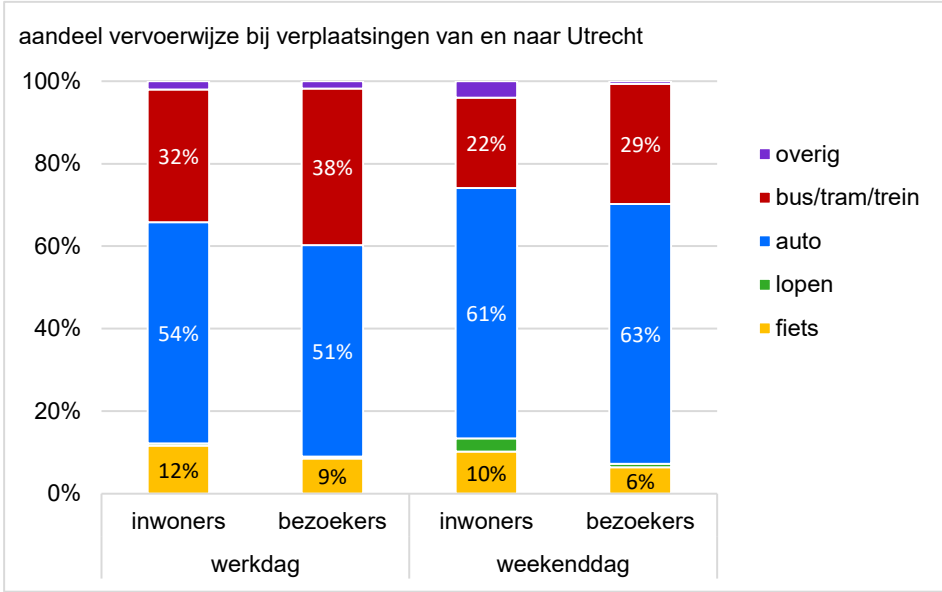
Bezit en gebruik vervoerwijzen

Modal split (t/m 2024)



Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Tot en met 2017: OViN. 2018-2024: ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het betreft gemiddelde weekdagen.
* Het verplaatsingsonderzoek is in 2018 herontworpen. Dit heeft kleine (niet te kwantificeren) verschuivingen teweeg gebracht in de modal split. Hierdoor is het niet mogelijk de cijfers vanaf 2018 één op één met de jaren ervoor te vergelijken. De cijfers van 2024 zijn gecorrigeerd vanwege een methodebreuk in het onderzoek. Hierdoor kunnen de cijfers van 2024 ook niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

De auto is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen van en naar Utrecht. In 2024 werd voor 54% van de externe verplaatsingen gekozen voor de auto. Ook in eerdere jaren wordt vooral de auto gebruikt bij verplaatsingen van en naar Utrecht.
Als gevolg van de coronamaatregelen nam het gebruik van het openbaar vervoer in 2020 en 2021 sterk af. Er was een verschuiving te zien van openbaar vervoer naar vooral de auto. Deze ontwikkeling is gekeerd. Het openbaar vervoer was in 2024 goed voor 34% van de verplaatsingen van en naar Utrecht. De fiets werd gebruikt voor 9% van de verplaatsingen die de gemeentegrens passeerden.



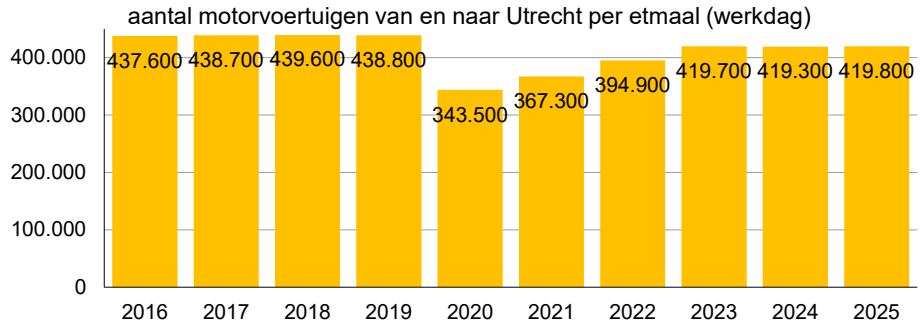
Bron: ODiN, CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Werkdagen zijn excl. feestdagen.

Op werkdagen gebruiken inwoners voor verplaatsingen van en naar Utrecht relatief vaker de auto en de fiets dan bezoekers. Bezoekers kiezen vaker voor het openbaar vervoer.
Op weekenddagen gebruiken bezoekers relatief vaker een het openbaar vervoer en de auto voor verplaatsingen van en naar Utrecht dan inwoners. Inwoners fietsen relatief vaker.

Op weekenddagen kiezen inwoners en bezoekers relatief vaker voor de auto dan op werkdagen.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

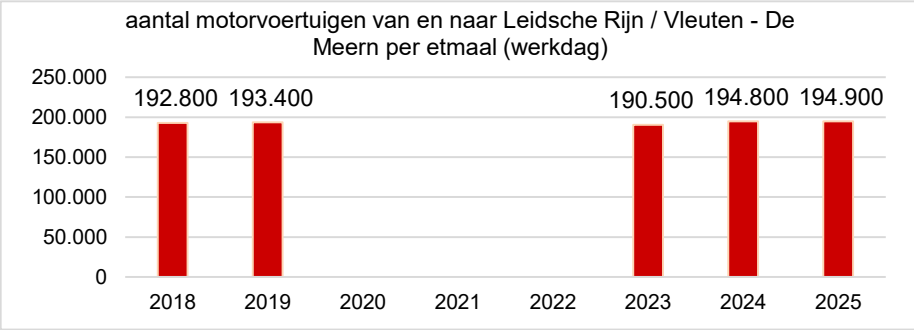
8. Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht



Bron: Tellingen gemeente Utrecht

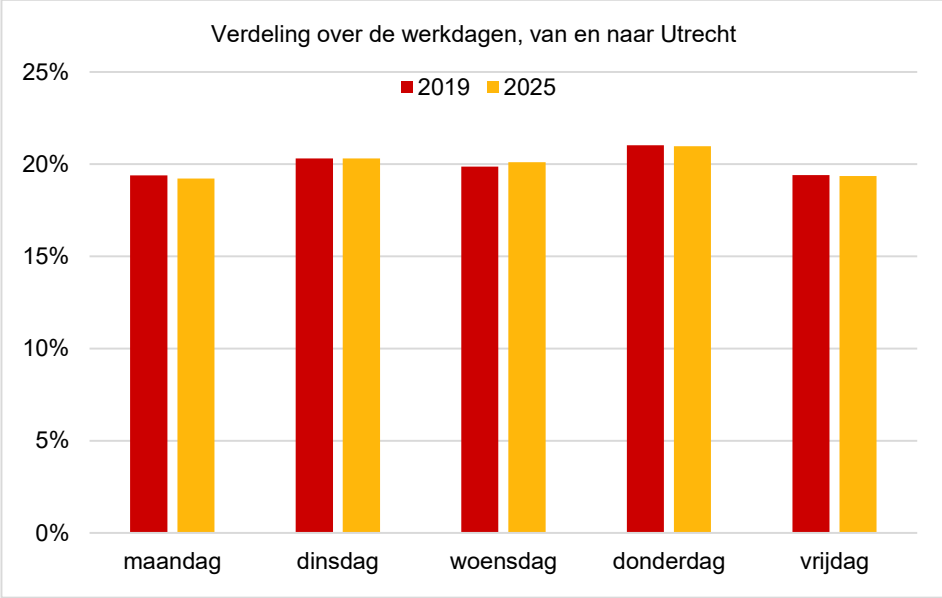
Ten opzichte van 2024 is er geen significante toename van het aantal motorvoertuigen dat het gebied dat omringd wordt door de snelwegen en de Zuilense Ring/Karl Marxdreef in- en uitrijdt. Er is na jaren van stijging sinds 2020 geen significante groei meer waargenomen sinds 2023. Het aantal motorvoertuigen is lager dan in 2019, het jaar voor corona. Toen lagen de intensiteiten 5% hoger.

Ook voor het gebied ten westen van de A2 en ten noorden van de A12 (Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern) volgen we de aantallen in- en uitgaande motorvoertuigen. Dit gebied wordt apart bepaald, omdat de A2 er tussen ligt. We zien in dit gebied in 2025 ook geen significantie toename (+0,1%), in 2024 was er wel een toename van 2% te zien. Ten opzichte van 2019, het laatste jaar voor corona, rijdt er in 2025 1% meer verkeer. Hieronder zijn de resultaten weergegeven. (De coronajaren zijn buiten beschouwing gelaten).



Bron: Tellingen gemeente Utrecht

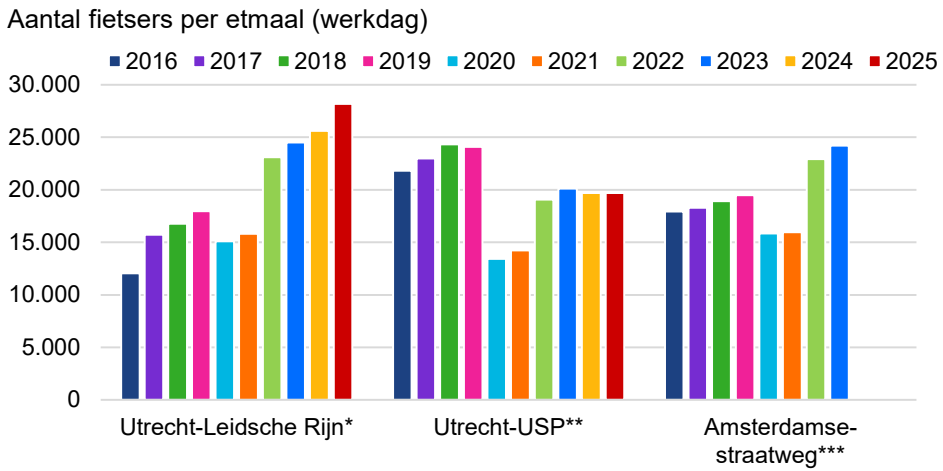
Voor het aantal motorvoertuigen dat naar het gebied rijdt omringd door de snelwegen en de NRU hebben we ook gekeken hoe de verdeling over de werkdagen is. We hebben hiervoor het laatste jaar voor corona (2019) vergeleken met het afgelopen jaar. In de grafiek hieronder is de verdeling over de werkdagen te zien. Uit de grafiek volgt dat de donderdag de drukste dag is, maandag en vrijdag zijn iets rustiger. Maar de verschillen zijn klein. Ook blijkt dat de verdeling over de dagen in 2019 en 2025 nagenoeg gelijk is gebleven. Dat betekent dat op alle dagen van de week de intensiteit ongeveer evenveel is gedaald ten opzichte van 2019.



Bron: Tellingen gemeente Utrecht

Bezit en gebruik vervoerwijzen

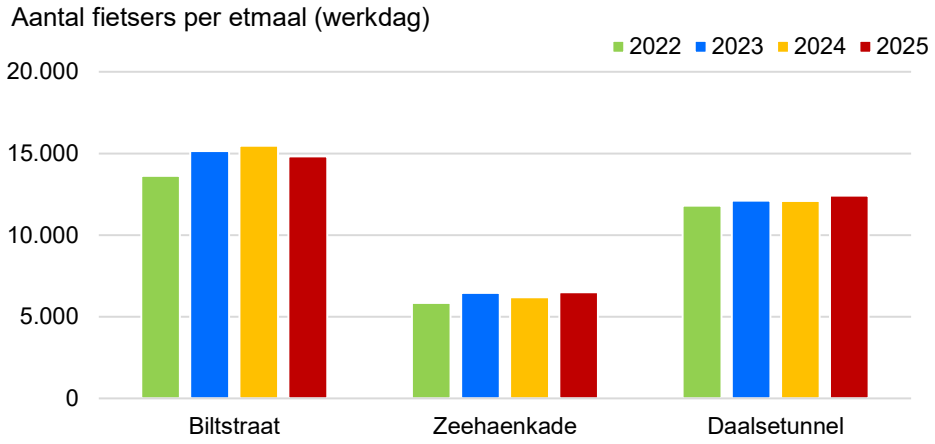
9. Aantal fietsers



Bron: Tellingen gemeente Utrecht. Excl. vakantie- en feestdagen.
* Er is geteld op de Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug.
** Er is geteld op de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap.
*** Vanwege werkzaamheden in 2024 en 2025 hebben we geen cijfers van de Amsterdamsestraatweg.

Met de groei van de stad, neemt ook het aantal fietsers toe. De ontwikkeling van het aantal fietsers verschilt sterk per locatie. Ook hebben weersomstandigheden veel invloed op het fietsgebruik.
Het aantal fietsers tussen Utrecht en Leidsche Rijn is sterk toegenomen naar bijna 28.200 op een gemiddelde werkdag in 2025. Dat zijn er 2.500 meer dan in 2024 (+10%) en ruim 10.000 meer dan in 2019 (+57%). Vóór corona nam het aantal fietsers hier ook sterk toe. Het aantal inwoners in de wijken Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern is tussen 1 januari 2019 en 1 januari 2026 toegenomen met 33% en 5%.

Het aantal fietsers tussen Utrecht en het Utrecht Science Park (via de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap) is in 2025 gelijk aan 2024. Op een werkdag rijden hier gemiddeld 19.700 fietsers. Vergeleken met 2019 (vóór corona) is het gemiddeld aantal fietsers afgenomen met 4.400 (-18%). Een verklaring hiervoor is dat thuiswerken en -studeren vaker voorkomen dan vóór corona en de route naar het Utrecht Science Park wordt veel gebruikt door studenten en werknemers. Ook is het OV-gebruik naar het USP toegenomen ten opzichte van 2019.



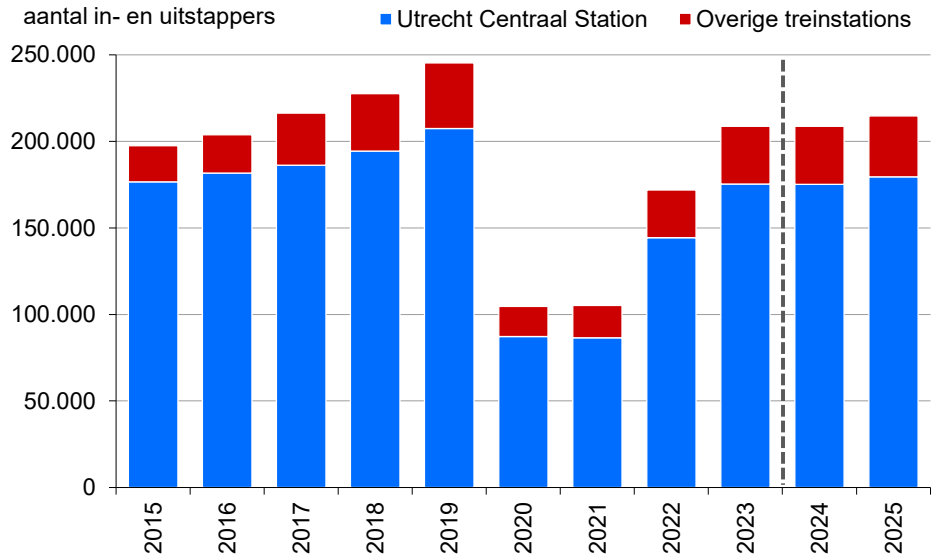
Bron: Tellingen gemeente Utrecht. Excl. vakantie- en feestdagen.
Biltstraat nabij de Berekuil, Zeehaenkade nabij de Beneluxlaan.

Op de Biltstraat, nabij de Berekuil, reden in 2025 gemiddeld bijna 15.000 fietsers per werkdag. Dat zijn er 4% minder dan een jaar eerder. Vergeleken met 2022 waren het er 9% meer.

Het aantal fietsers door de Daalsetunnel en op de Zeehaenkade is verder toegenomen. Op de Zeehaenkade reden per werkdag 6.500 fietsers. Dat zijn er 5% meer dan in 2024 en 11% meer dan in 2022.
Door de Daalsetunnel nam het aantal fietsers ten opzichte van 2024 toe met 3% en met 5% ten opzichte van 2022.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

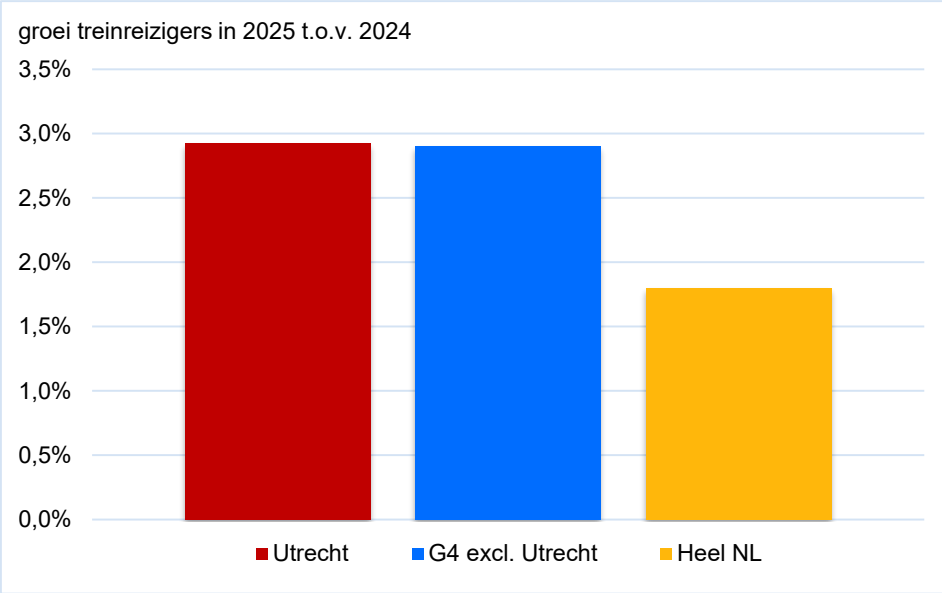
10. Openbaar vervoer gebruik



Bron: NS, in- en uitstappers per station

Het aantal in- en uitstappers van de trein groeide tot en met 2019. In 2019 stapten er op de Utrechtse stations per werkdag gemiddeld ruim 245.000 reizigers in en uit de trein. Door de corona-maatregelen is het aantal reizigers in 2020 en 2021 enorm gedaald. In 2022 is het aantal reizigers weer behoorlijk toegenomen, met 63%. Ook in 2023 is het aantal reizigers gestegen, met 21% ten opzichte van 2022. Vanaf 2023 hanteert de NS een nieuw methode voor de berekening van het aantal in-/ uitstappers per station. Daardoor zijn de cijfers na 2023 niet helemaal te vergelijken met de eerdere jaren. Op basis van gegevens van NS is de inschatting dat de cijfers van 2023 en eerder landelijk globaal 3% hoger zijn dan dat deze met de nieuwe methode zouden zijn. Dit verklaart waarom we in de grafiek tussen 2023 en 2024 geen groei zien, terwijl er in de praktijk wel een kleine groei is. Nog steeds is het aantal in-/uitstappers lager dan voor Corona, ongeveer 10%.

2025 is wel goed met 2024 te vergelijken en daarin zien we een groei van 2,9%. Utrecht Centraal groeide met 2,5% naar 179.500 in-/uitstappers. 84% van alle reizigers in Utrecht stapten in of uit op dit station. In 2015 was dit nog 89%.

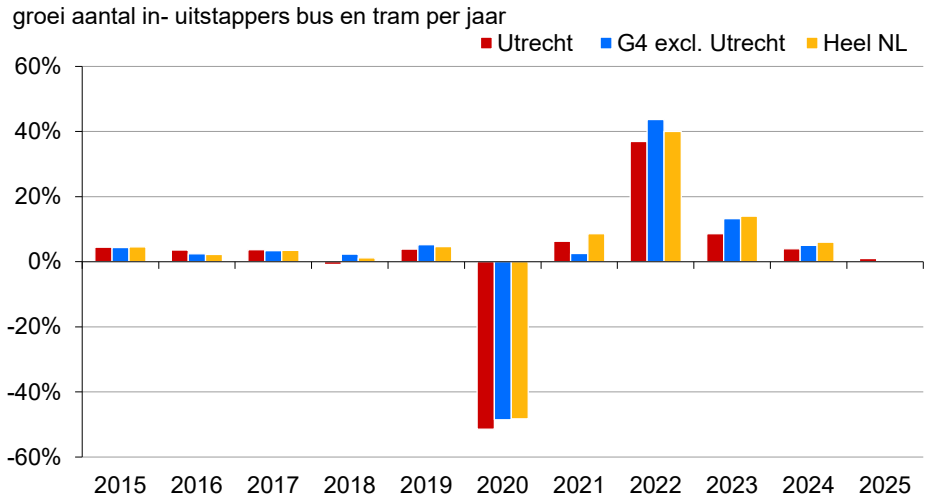


Bron: NS, in- en uitstappers per station

In de grafiek hierboven is de ontwikkeling van het aantal in-/uitstappers op alle stations in Utrecht in totaal afgezet tegen de in-/uitstappers in de andere G4-steden en tegen heel Nederland. We zien daarin dat de groei in 2025 ten opzichte van 2024 in Utrecht gelijk is aan de groei in de andere G4-steden: 2,9%. De groei in de grote steden is hoger dan het landelijk gemiddelde. In heel Nederland nam het aantal in-/uitstappers met 1,8% toe.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Openbaar vervoer gebruik



Bron: Instappers Utrecht o.b.v. U-OV / Provincie Utrecht*. Overige cijfers: Staat van het OV, CROW

Van 2025 zijn er cijfers alleen voor Utrecht beschikbaar en alleen tot half december, het moment waarop de nieuwe vervoersconcessie is gestart. In vergelijking met dezelfde periode in 2024 was een toename zichtbaar van 1%. Het algehele beeld daarmee is dat de reizigersgroei verder afvlakt.
In 2024 was de groei van het aantal in- en uitstappers in bus en tram in Utrecht 4% ten opzichte van 2023. Daarmee zijn er per jaar ongeveer 37 miljoen instappers. Dat is nog wel 4% minder dan in 2019, voor corona. Dit betreft het aantal instappers op alle dagen van het jaar. De groei is iets lager dan in de andere grote steden en dan in de rest van Nederland.

Eerdere jaren:
In 2021 was er in Utrecht een kleine groei van 6%, in 2022 was de groei veel groter met 37% ten opzichte van het jaar ervoor. Dit is vergelijkbaar met de groei in de andere G4-steden. Alleen in Amsterdam groeide het aantal harder, doordat er weer veel meer (buitenlandse) toeristen naar de stad zijn gekomen.
In 2023 was de groei 8,6%. Onder meer door stakingen kwam de groei in Utrecht lager uit dan in de andere G4-steden.

*De cijfers zijn gebaseerd op de gegevens van Qbuzz. Instappers van de bussen van de vervoerders Arriva, Keolis en Transdev die ook in Utrecht rijden, zijn hierin niet meegenomen.

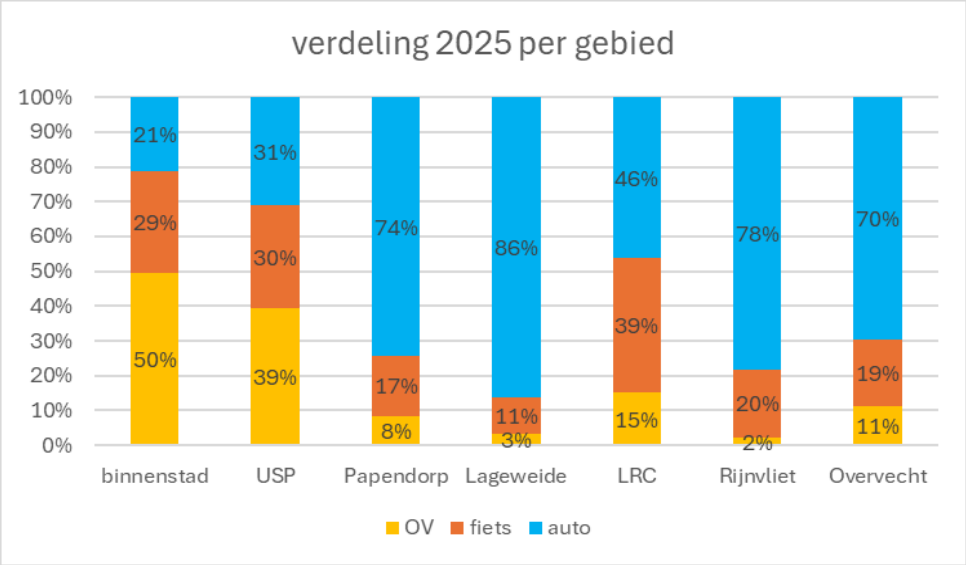


Foto: Tom Janssen

Bezit en gebruik vervoerwijzen

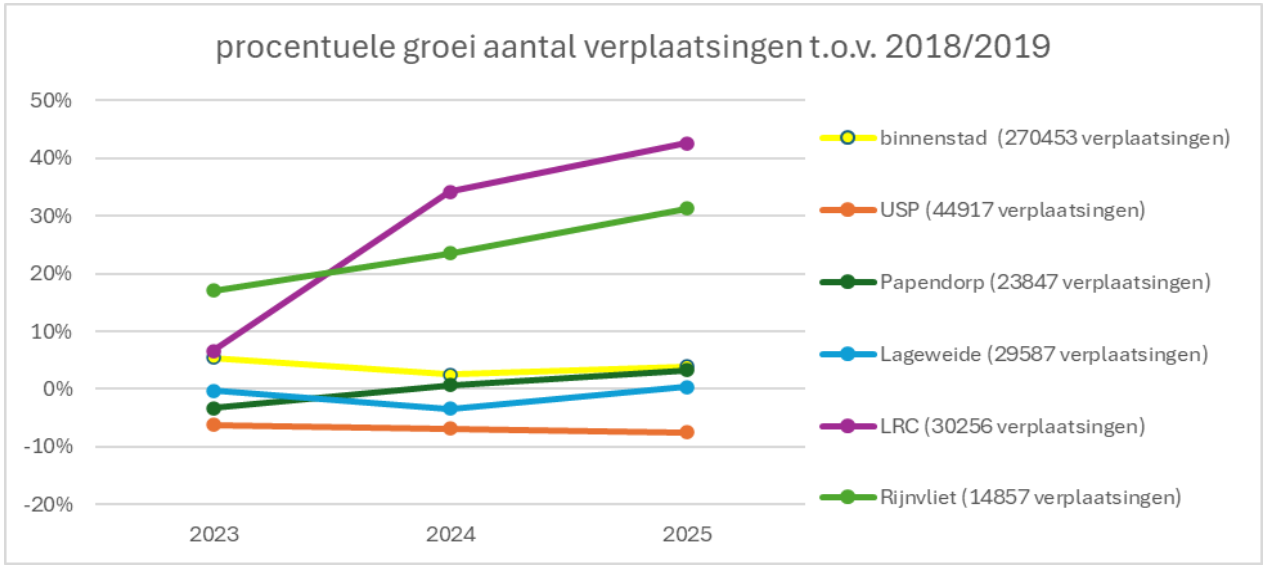
11. Verplaatsingen naar economische kerngebieden

In de figuren hiernaast staat de verdeling van de verplaatsingen naar modaliteit per gebied. Het aantal motorvoertuigen en fietsers is bepaald door aan de randen van elk gebied te tellen. Voor het OV is naar het aantal in- en uitstappers in de gebieden gekeken. We zien grote verschillen tussen gebieden, die vooral worden veroorzaakt door de nabijheid van voorzieningen, infrastructuur, functies in het gebied, woningtypes, inwonerskenmerken en de ligging ten opzichte van de rest van de gemeente en omgeving. Zo is in gebieden met goede OV-voorzieningen, zoals de binnenstad en Leidsche Rijn Centrum, het aandeel OV hoger dan in andere gebieden. Gebieden als Lageweide, Papendorp, Rijnvliet en Overvecht hebben een veel hoger auto aandeel, door een combinatie van de ligging, verminderde bereikbaarheid per fiets en OV en andere inwonerskarakteristieken (meer autobezit bijvoorbeeld in Rijnvliet, of minder fietsbezit in Overvecht).



Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

In de onderste grafiek is de ontwikkeling te zien van het aantal verplaatsingen van/naar de gebieden ten opzichte van 2018/2019. Daarin is in de legenda ook het absoluut aantal verplaatsingen opgenomen, waaruit volgt dat het gebied de binnenstad verreweg de meeste verplaatsingen kent. Leidsche Rijn Centrum kent de grootste groei, door de ruimtelijke ontwikkeling. Dit geldt ook voor Rijnvliet. In Lageweide is nauwelijks groei te zien en in het Utrecht Sciencepark zelfs een afname. Dit houdt waarschijnlijk verband met meer thuiswerken en een afname van het aantal studenten. Overvecht is niet opgenomen in deze grafiek, omdat we dit gebied in 2025 voor het eerst hebben bemeten.



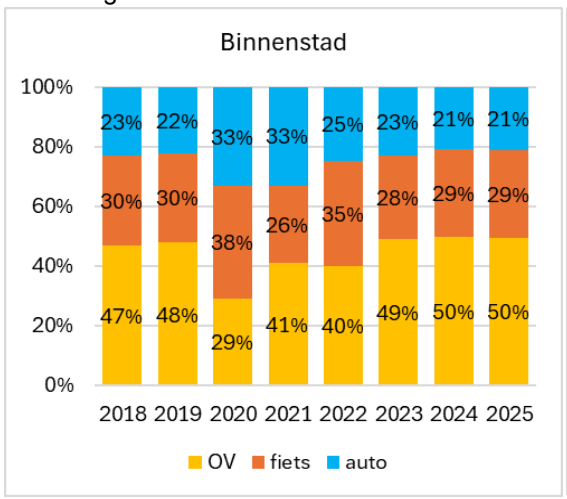
Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

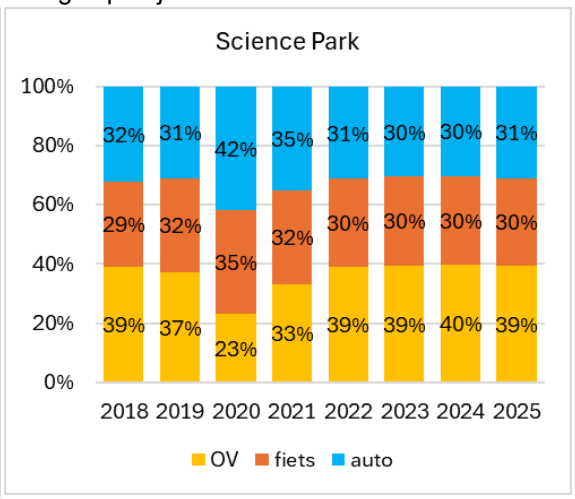
Bezit en gebruik vervoerwijzen

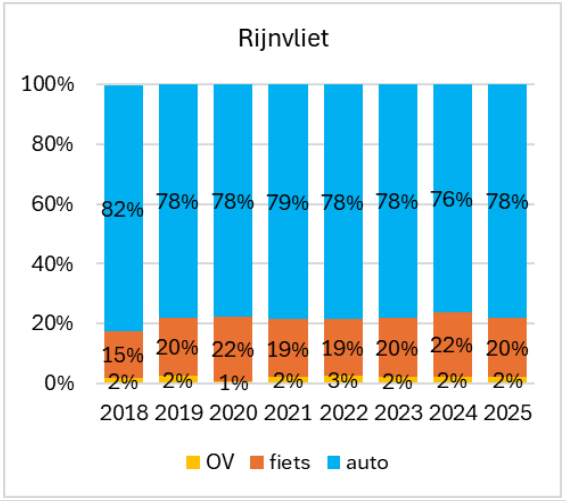
Verplaatsingen naar economische kerngebieden

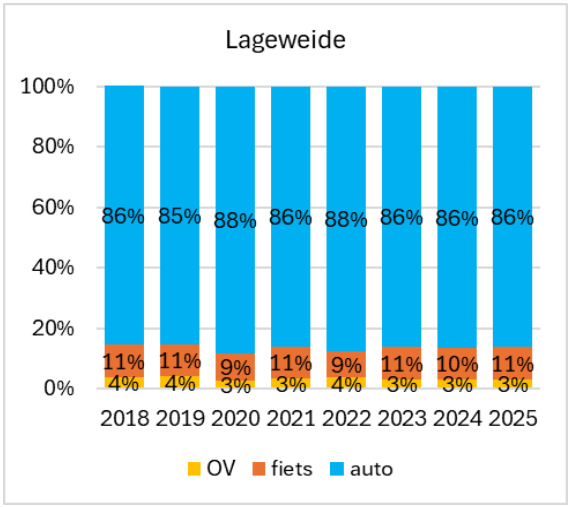
In de figuren hieronder is per gebied de ontwikkeling te zien sinds start van de metingen. Dit laat zien hoe de verdeling over OV, fiets en auto zich ontwikkelt.

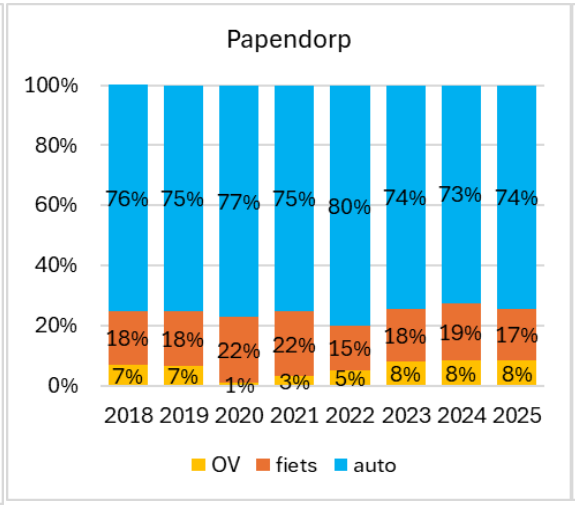
Als gevolg van de coronamaatregelen is het aandeel OV in alle gebieden gedaald in 2020 en 2021. In 2022 en 2023 zien we een herstel richting het percentage van voor corona. De aandelen fiets en motorvoertuigen nemen in veel gebieden daardoor weer iets af in die jaren. Met name in Lageweide, Papendorp en Rijnvliet is het aandeel motorvoertuigen erg hoog en verandert ook niet of nauwelijks sinds de start van de metingen. Alleen in Leidsche Rijn zien we de verdeling iets veranderen, daar is de auto toegenomen. Wel zien we dat dat aandeel de afgelopen jaren weer iets afneemt.

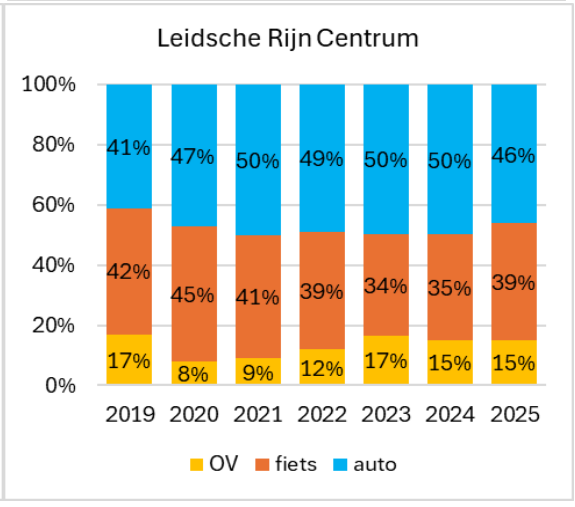








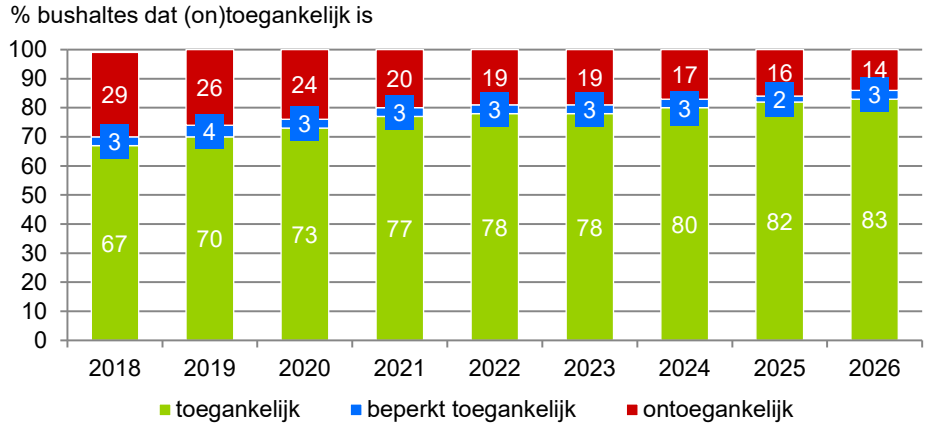




Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

Mobiliteit voor iedereen

12. Toegankelijkheid bushaltes



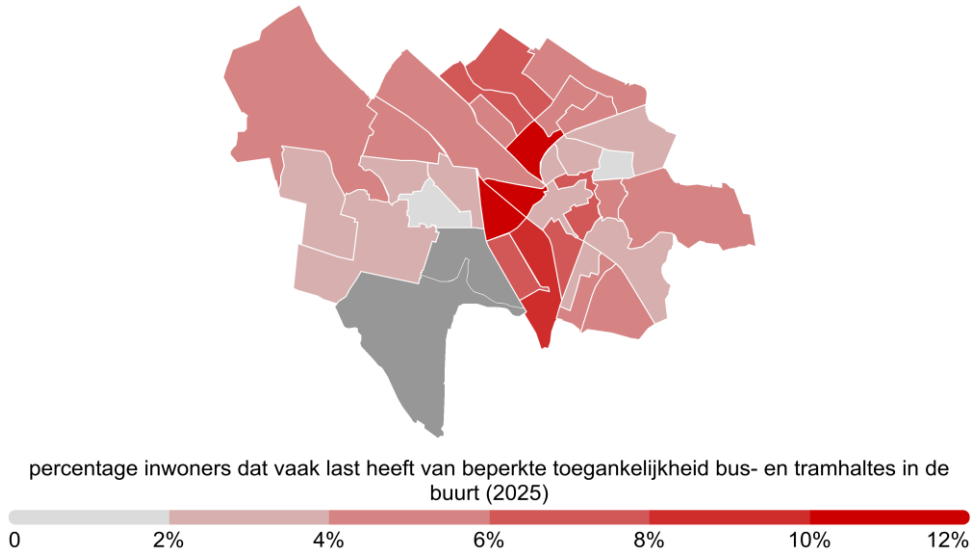
Bron: Gemeente Utrecht.

Op de peildatum 1 januari 2026 was 83% van de 589 bushaltes in de gemeente Utrecht toegankelijk (eind 2015 was dit nog 56%). Vorig jaar was dit 82%. De toename komt doordat er afgelopen jaar een aantal haltes zijn opgeheven en een aantal nieuwe toegankelijke haltes zijn toegevoegd. Het totaal aantal bushaltes nam af met 4.

De toename van toegankelijke haltes is lager dan eerdere jaren, doordat de doorlooptijd voor het ophogen van haltes langer heeft geduurd dan in eerdere jaren. Daardoor moeten de haltes die voor 2025 op de planning stonden nog worden opgehoogd.

Toegankelijk betekent dat deze haltes rolstoeltoegankelijk zijn (motorisch toegankelijk) en voorzien zijn van middelen voor mensen met een visuele beperking zoals ribbelstroken. Beperkt toegankelijk betekent dat een halte is aangepast voor of visueel of motorisch, maar niet voor allebei.
Als we kijken naar het gebruik van haltes in 2025, dan zien we dat 98% van de reizigers instapt op haltes die toegankelijk zijn, 1% op gedeeltelijk toegankelijke haltes en 1% op ontoegankelijke haltes.

Bij lopende projecten en onderhoudswerkzaamheden aan wegen worden waar mogelijk verbeteringen van de toegankelijkheid meegenomen. Daarnaast worden gericht haltes aangepakt die ontoegankelijk zijn.



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

5% van de Utrechters heeft vaak last van beperkte toegankelijkheid van bus- en tramhaltes in de buurt. Ten opzichte van 2019 (3%) en 2021 en 2023 (beide 4%) is dat een lichte toename, ook al is het aandeel toegankelijke haltes toegenomen.

In de subwijken Ondiep, 2e Daalsebuurt (12%), Oog in Al, Welgelegen (11%) en Lombok, Leidseweg (10%) wonen relatief de meeste inwoners die vaak last hebben van beperkte toegankelijkheid van bushaltes in de buurt. De last is het sterkst toegenomen in Lombok, Leidseweg (+5 procentpunt).

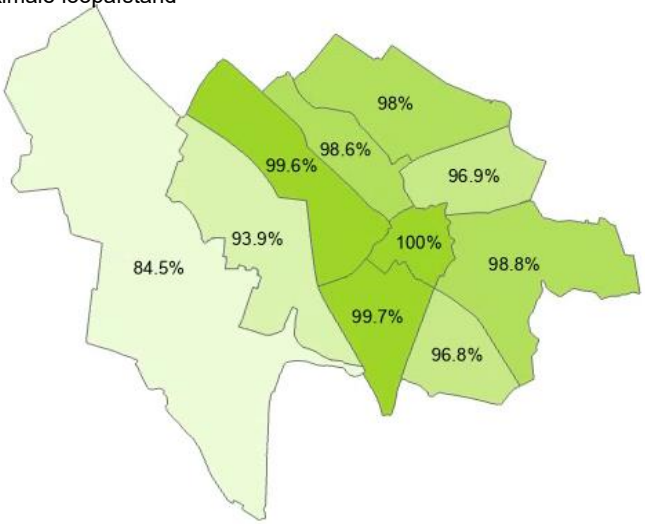
Inwoners van de subwijken Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (0%) en Parkwijk, Langerak (1%) hebben het minst last van beperkte toegankelijkheid. De last is het sterkst afgenomen in Zuilen noord (-6 procentpunt).

Mobiliteit voor iedereen

13. Aantal en aandeel inwoners en arbeidsplaatsen binnen loopafstand van een ov halte

Op 01-01-2026 woonden ongeveer 15.200 inwoners buiten de maximale loopafstand* van een bushalte, tramhalte of treinstation. Dat komt neer op 4% van de Utrechtse bevolking, en is een kleine afname door de ingebruikname van nieuwe haltes en de realisatie van woningen binnen bereik van OV-haltes. In de afbeelding hieronder is te zien dat met name in de wijk Vleuten-De Meern relatief veel inwoners geen halte binnen loopafstand hebben. Ook is het aandeel binnen loopafstand in Vleuten-De Meern een half procent afgenomen. Dit komt vooral doordat er aan de randen van de subwijken De Meern en Veldhuizen veel woningen zijn zonder OV binnen loopafstand. Ook de nieuwbouw in Haarzicht heeft geen halte binnen loopafstand. Daarnaast heeft deze wijk relatief veel buitengebied, waar de dekking van het OV lager is.

percentage inwoners met een bushalte, tramhalte en/of treinstation binnen de maximale loopafstand*



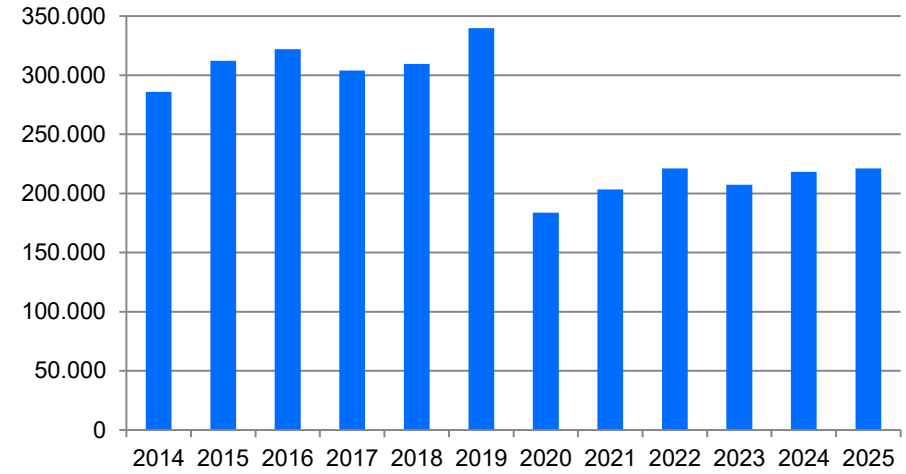
Bron: Gemeente Utrecht

Ook voor de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per OV in Utrecht is deze analyse gedaan. In 2024 ligt 93,6% van de arbeidsplaatsen binnen loopafstand van een ov-halte, vergelijkbaar met 2023. Met name aan de randen van de stad en rondom De Meern en op Lage Weide bevinden zich arbeidsplaatsen die niet binnen loopafstand liggen. Cijfers van 2025 zijn nog niet beschikbaar.

**Gehanteerde maximale loopafstand: 400m voor een (flex)bushalte, 600m voor een hov-/tramhalte en 1.200m voor een treinstation.*

14. Gebruik van de regiotaxi

aantal ritten met de regiotaxi



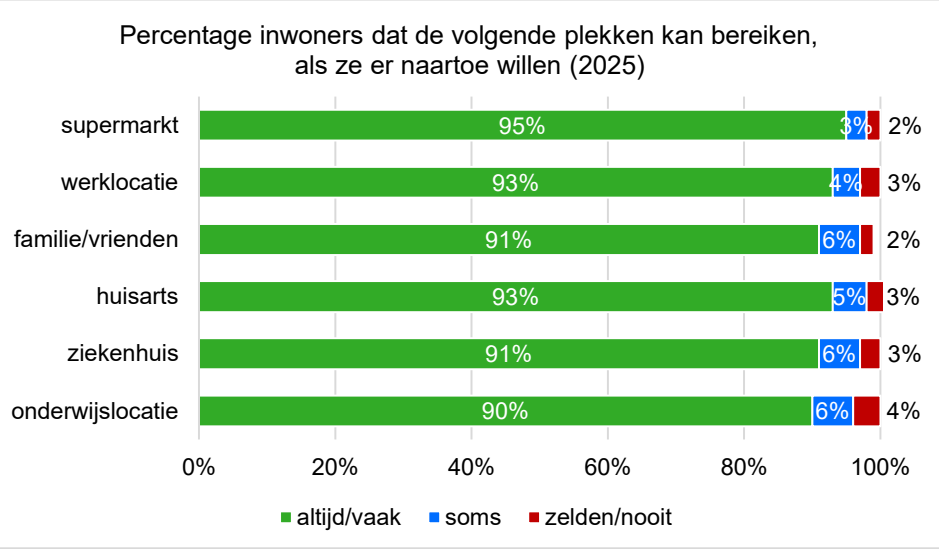
Bron: Gemeente Utrecht.

In 2025 zijn er ongeveer 221.200 ritten met de regiotaxi gemaakt door Wmo reizigers van de gemeente Utrecht. Wmo reizigers zijn inwoners die op basis van de Wet maatschappelijke ondersteuning met een verlaagd tarief van de regiotaxi gebruik kunnen maken, omdat ze niet meer zelfstandig of met hulp van vrienden of familie hun vervoer kunnen organiseren.

Dit aantal ritten is met 1% toegenomen ten opzichte van 2024. In 2024 was de toename groter door problemen in 2023. Er was in 2023 een chauffeurstekort en in het eerste kwartaal een boekingsstop. Dit heeft het aantal ritten in 2023 beperkt. Dit zorgde er voor dat mensen, net als in coronatijd, alternatieven zijn gaan zoeken of geen verplaatsing hebben gemaakt. We zien dat in 2025 het aantal ritten nog ruim lager is dan voor Corona en lager dan in 2022. Dat komt ook deels doordat men strenger is gaan kijken wie recht heeft op gebruik van de regiotaxi vanuit de Wmo. Ook was het openbaar vervoer (bus en tram) in 2023 en 2024 gratis voor ouderen. Vanaf 2025 is er een kortingsregeling. Deze maatregelen hebben effect op het gebruik van de regiotaxi, maar het is onbekend wat het effect is van elke maatregel afzonderlijk.

Mobiliteit voor iedereen

15. Ervaren bereikbaarheid van bestemmingen, inwoners

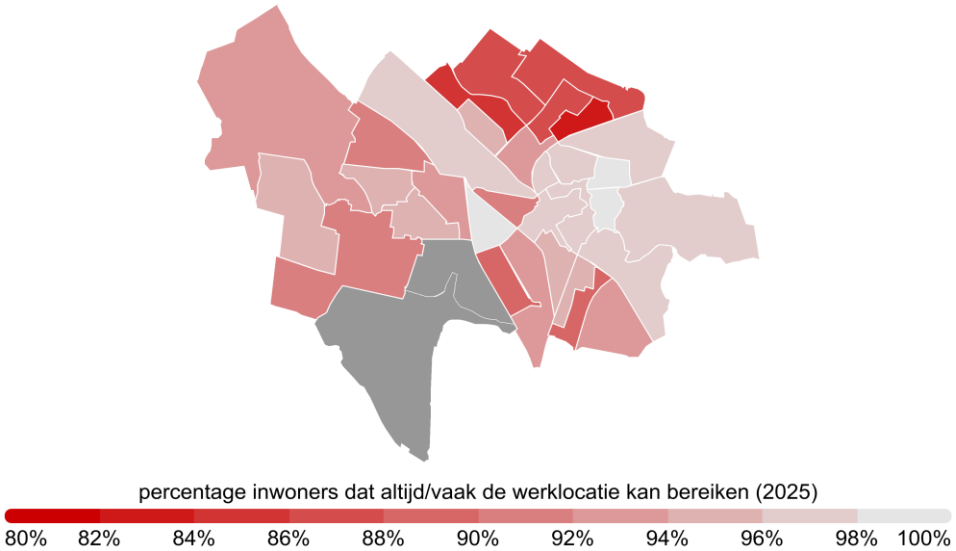


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze percentages zijn exclusief de antwoordcategorie ‘ik wil/hoef hier nooit heen/niet van toepassing’.

Sommige mensen kunnen niet altijd op de plekken komen waar ze heen willen. Bijvoorbeeld door gezondheidsproblemen, het ontbreken van eigen vervoer of een slechte bereikbaarheid van bushalte of treinstation. Zo zien we dat 10% van de Utrechters de onderwijslocatie soms, zelden of nooit kan bereiken als ze hier naartoe willen. Ook bij ziekenhuizen en familie/vrienden is dit aandeel relatief groot: 9% van de inwoners heeft soms, vaak of altijd problemen om deze te bereiken.

De bereikbaarheid van de supermarkt is het grootst: 95% van de Utrechters kan deze plek altijd of vaak bereiken als ze hier naartoe willen. Bij onderwijslocaties is dit aandeel het kleinst (90%), maar wel iets groter dan in 2023 (89%).

Inwoners die nooit naar een bepaalde plek hoeven of willen, laten we bij het presenteren van deze resultaten buiten beschouwing. Bijna de helft (46%) van de inwoners geeft bijvoorbeeld aan nooit naar een onderwijslocatie te hoeven of willen, en 14% van de inwoners hoeft nooit naar een werklocatie (Utrecht Monitor 2026, gemeente Utrecht).



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze percentages zijn exclusief de antwoordcategorie ‘ik wil/hoef hier nooit heen/niet van toepassing’.

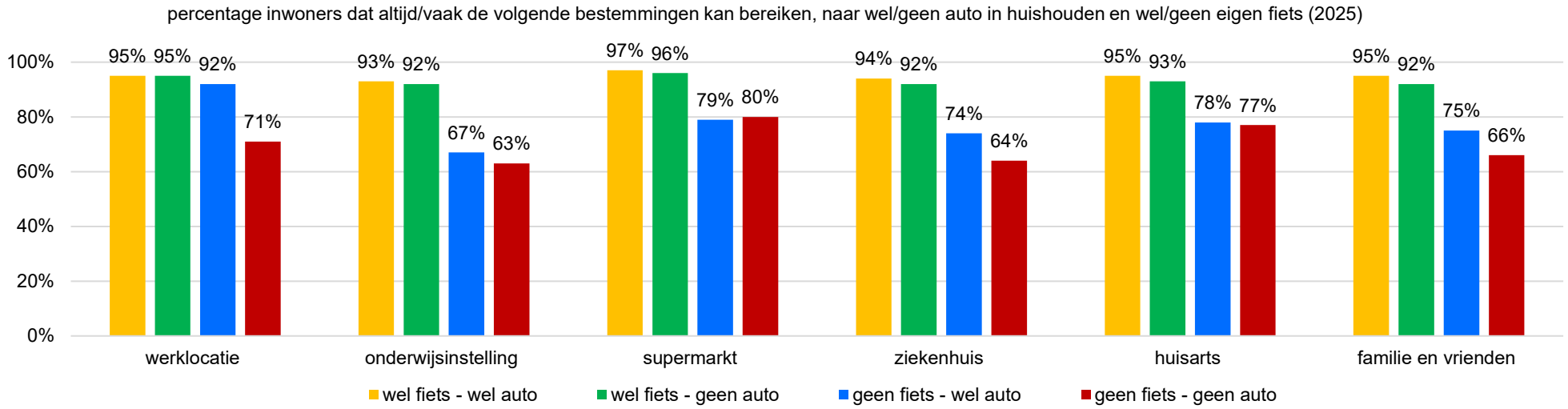
Over het algemeen hebben inwoners van de wijken Overvecht, Zuidwest (vooral de subwijk Kanaleneiland) en Noordwest (vooral de subwijk Zuilen noord en oost) vaker dan gemiddeld in Utrecht moeite om gewenste plekken te bereiken.

De wijken Noordoost en Oost vallen in positieve zin op; hier kunnen inwoners juist vaker dan gemiddeld in Utrecht de gewenste locaties bereiken. Uitzondering hierop is het bereiken van de supermarkt door inwoners van Oost, met name in subwijk Wilhelminapark, Rijnsweerd (89% kan dit altijd/vaak bereiken). Oorzaak hiervoor is wellicht dat er op Utrecht Science Park maar weinig supermarkten zijn.

In Overvecht en Zuidwest zien we tot slot dat werklocaties in 2025 vaker te bereiken zijn dan in 2023, en in Noordoost geldt een verbetering van de bereikbaarheid van onderwijslocaties. (Utrecht Monitor 2026, gemeente Utrecht)

Mobiliteit voor iedereen

Ervaren bereikbaarheid van bestemmingen, inwoners



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze percentages zijn exclusief de antwoordcategorie ‘ik wil/hoef hier nooit heen/niet van toepassing’.

Bovenstaande figuur laat zien dat het hebben van een eigen fiets en/of een auto in het huishouden heeft invloed op de mate waarin inwoners hun bestemmingen kunnen bereiken. Inwoners met een eigen fiets - met of zonder auto in het huishouden - geven vaker aan een bestemming te kunnen bereiken dan inwoners zonder eigen fiets, ongeacht het autobezit in het huishouden. Alleen bij de werklocatie is die invloed minder sterk. Inwoners die beschikken over beide vervoermiddelen kunnen bestemmingen het best bereiken - zoals te verwachten is. Tegelijk zien we dat deze mate van bereikbaarheid maar weinig afneemt, als de inwoner wel een fiets heeft, maar niet de beschikking over een auto. Terwijl inwoners die alleen een auto in het huishouden hebben, maar geen eigen fiets, de bereikbaarheid van alle bestemmingen minder goed ervaren - behalve de werklocatie (waar het verschil niet significant is). Het hebben van een eigen fiets heeft dus meer invloed op het kunnen bereiken van bestemmingen dan het hebben van een auto in het huishouden.

Zo kan 79% van de inwoners zonder eigen fiets maar met een auto in het huishouden altijd of vaak de supermarkt bereiken tegenover 96% van de inwoners met een eigen fiets, maar zonder auto in het huishouden. En 93% van de inwoners met fiets, zonder auto kan de huisarts altijd of vaak bereiken, tegenover 78% van de inwoners met auto, zonder fiets.

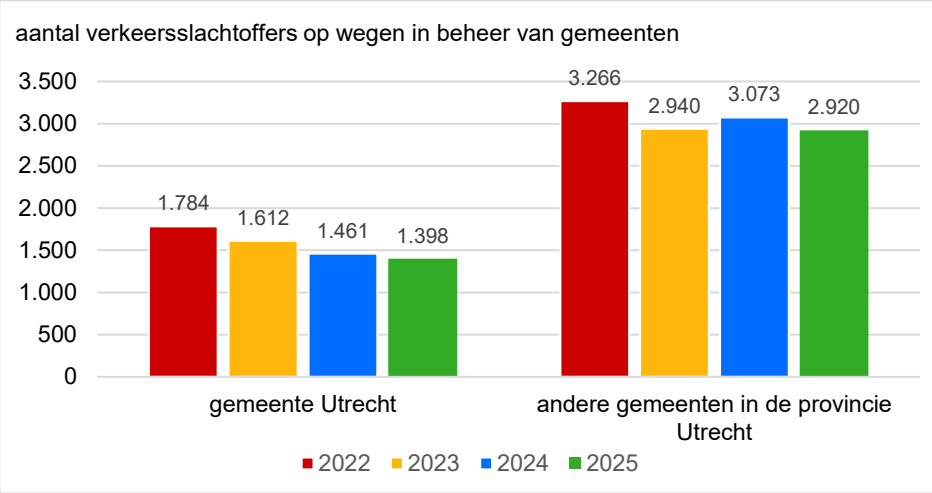
In 2025 hebben we 1.158 fietsen uitgegeven aan inwoners met een U-pas in het kader van de fietsdeals: via deze fietsdeals kunnen volwassen inwoners met een U-Pas voor 30 euro een goede tweedehands fiets krijgen inclusief een jaar lang gratis eventuele reparaties.

Daarnaast geven Utrechters met een hbo/wo-diploma vaker aan dat zij bestemmingen altijd of vaak kunnen bereiken dan inwoners met een ander type opleiding. Andersom blijkt dat inwoners die (zeer) slecht of precies kunnen leven van hun inkomen en inwoners van 65 en ouder juist minder vaak dan gemiddeld de gevraagde locaties kunnen bereiken. Ook inwoners met een lichamelijke of psychische beperking lukt het minder vaak om plekken te bereiken dan inwoners zonder beperking.

Inwoners die nooit naar een bepaalde plek hoeven of willen, laten we bij het presenteren van deze resultaten buiten beschouwing. Bijna de helft (46%) van de inwoners geeft bijvoorbeeld aan nooit naar een onderwijslocatie te hoeven of willen, en 14% van de inwoners hoeft nooit naar een werklocatie.

Verkeersveiligheid

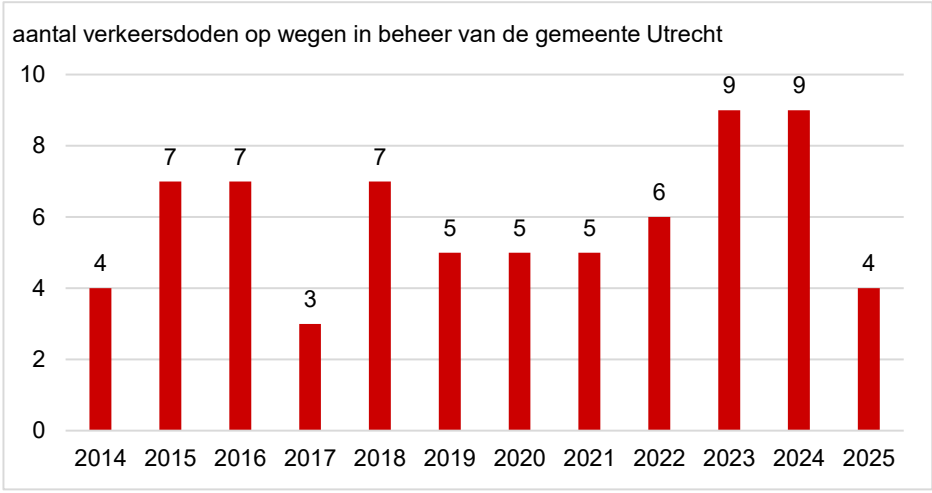
16. Aantal verkeersslachtoffers



Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van de gemeente.

De verbetering van de verkeersveiligheid is een belangrijk doel. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan, op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, neemt af. In 2025 hebben 1.398 verkeersslachtoffers zorg ontvangen van ambulancepersoneel. Een (onbekend) deel is ter plekke behandeld, de rest is met de ambulance naar een ziekenhuis vervoerd. Vergeleken met 2024 is het aantal slachtoffers met 5% afgenomen, vergeleken met 2023 met 13%, en vergeleken met 2022 met 22%.

Op de wegen in beheer van de andere gemeenten in de provincie Utrecht, nam het aantal verkeersslachtoffers in 2025 met 5% af, nadat het in 2024 met 5% was toegenomen. Vergeleken met 2022 was dit aantal in 2025 11% lager.



Bron: VIA

In 2025 kwamen 4 personen om het leven bij een verkeersongeval op de wegen in beheer van de gemeente Utrecht. In 2024 (en 2023) waren dat 9 personen, in de vier jaren daarvoor 5 tot 6 personen per jaar. In Nederland kwamen in 2025 759 mensen om in het verkeer, het hoogste aantal in bijna 20 jaar.

Verkeersveiligheid

Aantal verkeersslachtoffers

De aantallen verkeersslachtoffers in deze tekst betreffen verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht die zorg kregen van ambulancepersoneel.

In 2025 zat ruim de helft (58%) van de verkeersslachtoffers op een (elektrische) fiets. 22% zat in een auto, motor of vrachtwagen, 10% op een brom-, snorfiets of speed pedelec en 7% was een voetganger of zat op een scootmobiel. Ambulancepersoneel zag dat minimaal 14% van de slachtoffers op een elektrische fiets/fatbike zat (dit wordt niet altijd goed geregistreerd, dus het werkelijke aantal ligt hoger).

Eén op de drie verkeersslachtoffers in 2025 raakte gewond bij een eenzijdig ongeval. Dit waren vooral fietsers: een kwart (26%) van alle verkeersslachtoffers was een (elektrische) fietser die gewond raakte bij een eenzijdig ongeval. Een onbekend deel hiervan is het gevolg van uitwijken voor andere verkeersdeelnemers of obstakels.

Daarnaast raakte 9% van de verkeersslachtoffers gewond bij een botsing met een obstakel, ook dit waren vooral fietsers.

De rest van de slachtoffers (59%) raakte gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Deze andere verkeersdeelnemer was meestal een auto. 17% van alle verkeersslachtoffers raakte gewond bij een ongeval tussen twee gemotoriseerde voertuigen (auto, motor en vrachtwagen). 15% van alle slachtoffers waren (elektrische) fietsers die gewond raakten bij een ongeval met een auto, motor of vrachtwagen.

De percentages tellen door afronding niet op tot 100%.

Er is een sterke toename van slachtoffers op een elektrische fiets: in 2025 behandelde ambulancepersoneel 202 slachtoffers, in 2024 ging het om 174 slachtoffers, in 2023 om 110 en in 2022 om 96 slachtoffers. Sinds 2025 zijn er ook cijfers beschikbaar over de fatbike, 70 van deze 202 slachtoffers zaten op een fatbike.

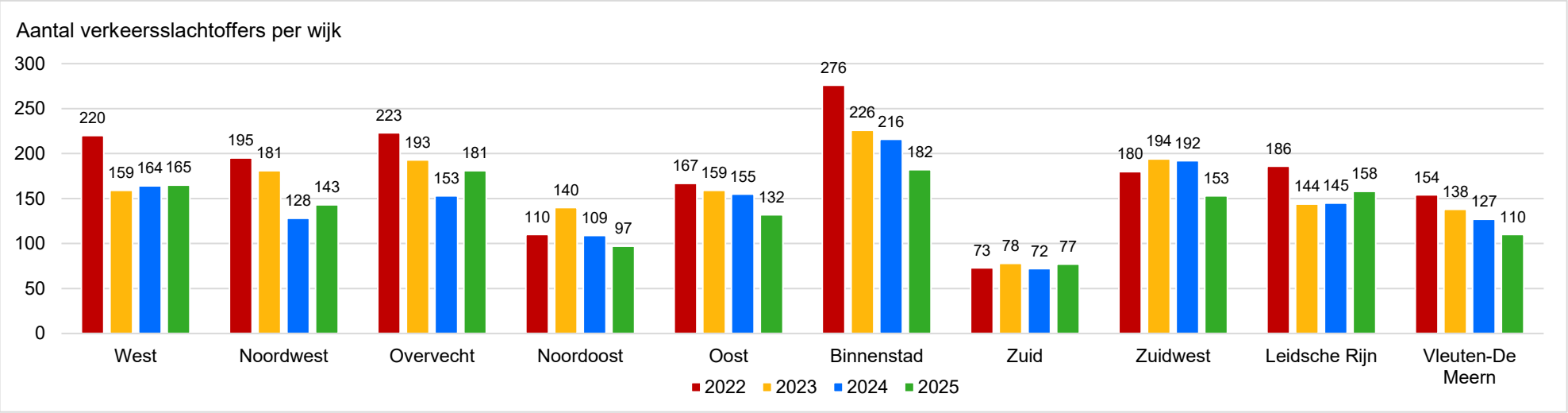
Het aantal slachtoffers op een niet-elektrische fiets is juist sterk afgenomen (906 in 2022, 809 in 2023, 655 in 2024 en 617 in 2025). Ook is er een afname bij de snor-/bromfiets (237 in 2022, 196 in 2023, 168 in 2024 en 140 in 2024). Het aantal voetgangerslachtoffers bij botsingen met andere verkeersdeelnemers neemt licht toe (55 in 2022, 64 in 2023, 65 in 2024 en 68 in 2025, excl. struikelen, uitglijden).

		Botsing met andere verkeersdeelnemer							Botsing met obstakel	Eenzijdig ongeval	**Totaal**
		fiets	elektrische fiets en fatbike	snor-, bromfiets en speedbike	auto, motor en vrachtwagen	bus, tram en trein	voetganger en scootmobiel	overig/ onbekend			
Vervoerwijze verkeersslachtoffer	fiets	5%	1%	2%	10%	1%	*	*	5%	21%	44%
	elektrische fiets en fatbike	2%	1%	*	5%	*	*	*	1%	5%	14%
	snor-, bromfiets en speedbike	1%	*	*	5%		*	*	1%	3%	10%
	auto, motor en vrachtwagen	*			17%	1%		*	2%	3%	22%
	bus					*		*			*
	voetganger en scootmobiel	1%	*	1%	3%	*		*	*	2%	7%
	overig/onbekend	*	*	*	*	*		*	*	*	1%
	Totaal	8%	2%	3%	41%	2%	1%	2%	9%	33%	100%

Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeenten. Vanwege afronding tellen de totalen niet tot exact 100% op. * geeft aan dat het aandeel tussen de 0% en de 0,5% ligt.

Verkeersveiligheid

Verkeersslachtoffers per wijk en subwijk

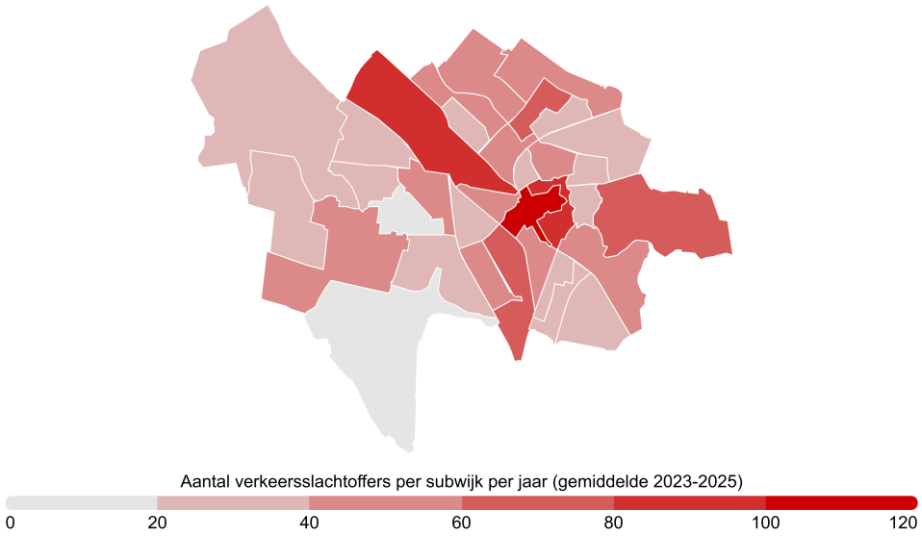


Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel in de ambulance, op alle wegen in beheer van de gemeente.

Er zijn grote verschillen tussen de aantallen verkeersslachtoffers per wijk. In de wijk Zuid vielen de minste verkeersslachtoffers (77), in de Binnenstad en Overvecht het meest (182 en 181). Er zijn allerlei redenen waarom de aantallen tussen wijken kunnen verschillen, zoals het aantal inwoners, de grootte van een wijk, de inrichting van een wijk, het aantal verkeersbewegingen, etc.

Ook tussen de jaren zijn er grote verschillen. Zo daalde het aantal verkeers-slachtoffers in de meeste wijken sterk tussen 2022 en 2025, zoals met 34% in de Binnenstad, 29% in Vleuten-De Meern, 27% in Noordwest en 25% in West. In Zuid is als enige wijk een kleine stijging te zien (+5%). Verder vallen vooral de fluctuaties in verschillende wijken op, zoals de plotse daling in Zuidwest en de stijgingen in Noordwest, Overvecht en Leidsche Rijn in 2025. Deze fluctuaties laten zien dat de aantallen verkeersslachtoffers (en -ongevallen) niet altijd een gelijkmatige trend volgen. Daardoor kunnen sterke stijgingen of dalingen - vooral op lokaal niveau - van tijdelijke aard zijn.

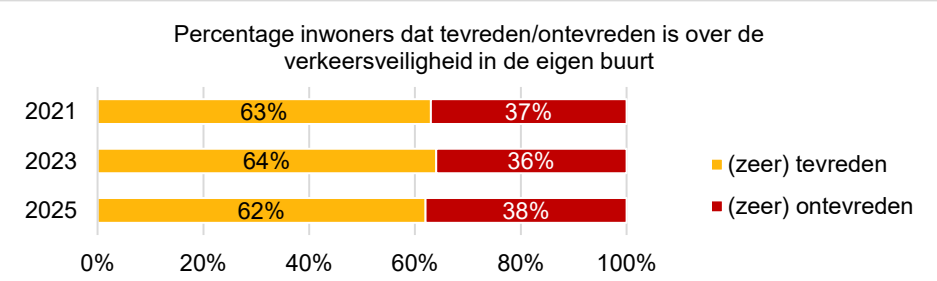
Op de kaart rechts staat het aantal verkeersslachtoffers per subwijk, gemiddeld over de afgelopen drie jaren. De hoogste aantallen zien we in Binnenstad city- en winkelgebied (118), Binnenstad woongebied (90) en Nieuw Engeland, Schepenbuurt, inclusief Lage Weide (84).

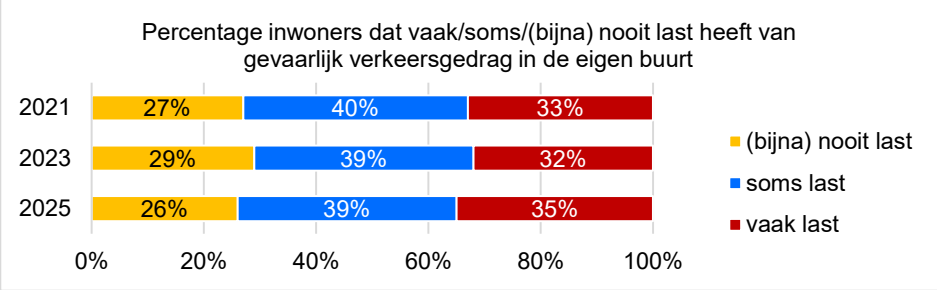


Bron: MOVE, VeiligheidNL

Verkeersveiligheid

17. Tevredenheid verkeersveiligheid



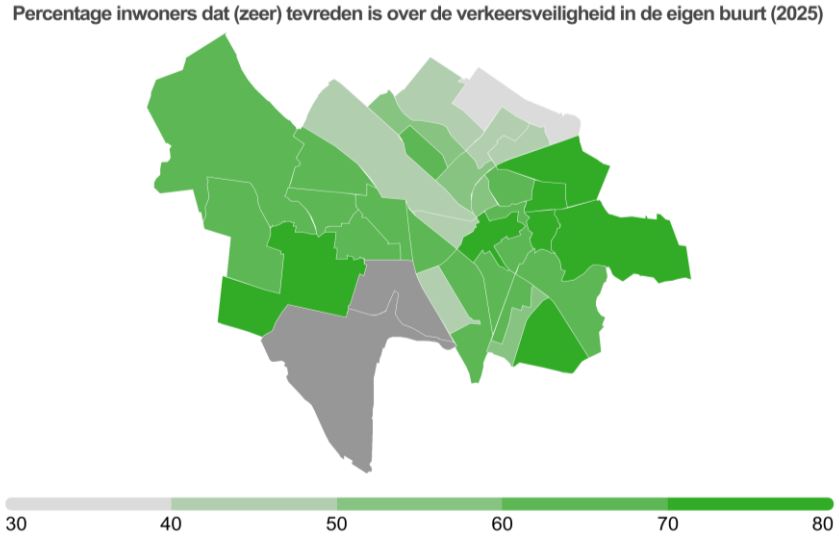


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we elke twee jaar.

De tevredenheid over de verkeersveiligheid in de eigen buurt was in 2025 lager dan in 2023 en 2021. 62% van de Utrechters was in 2025 (zeer) tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt. In 2023 was dit 64% en in 2021 63%.
18 t/m 29-jarigen zijn vaker tevreden over de verkeersveiligheid in hun eigen buurt (ruim 70%) dan de andere leeftijdscategorieën (57%-61%). Vooral Utrechters van 55 t/m 64 jaar zijn minder tevreden over de verkeersveiligheid dan in 2023. In 2025 was 57% van hen (zeer) tevreden, terwijl dat in 2023 nog 64% was.

Utrechters hadden in 2025 ook vaker last van gevaarlijk verkeersgedrag in de eigen buurt dan in de jaren ervoor. In 2025 had 35% vaak last van gevaarlijk gedrag, in 2023 was dit 32% en in 2021 33%. Het aandeel dat (bijna) nooit last ervaart nam af van 29% in 2023 naar 26% in 2025. Ook vergeleken met 2021 (27%) is er een kleine afname.

De Utrecht Monitor laat zien dat het bredere gevoel van onveiligheid toeneemt, en dus ook in het verkeer. Dit is ook in de rest van het land te zien. Uit een peiling van Veilig Verkeer Nederland blijkt dat minder Nederlanders zich veilig voelen in het verkeer. Uit deze peiling blijkt onder andere dat mensen zich vooral in de avond onveiliger voelen. Auto's die te hard rijden en fietsers zonder verlichting zijn oorzaken die vaak genoemd worden voor een gevoel van onveiligheid in het verkeer.



Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Het verschil in tevredenheid over de verkeersveiligheid tussen de wijken is groot. Net als in 2021 en 2023 is de tevredenheid in Oost het hoogst: driekwart van de inwoners is tevreden. In Overvecht is, ook net als in 2021 en 2023, de tevredenheid het laagst (43%). Op wijkniveau is de tevredenheid over de verkeersveiligheid ten opzichte van 2023 niet significant veranderd. Ten opzichte van 2021 is de tevredenheid in Zuid gedaald en in Noordwest toegenomen.

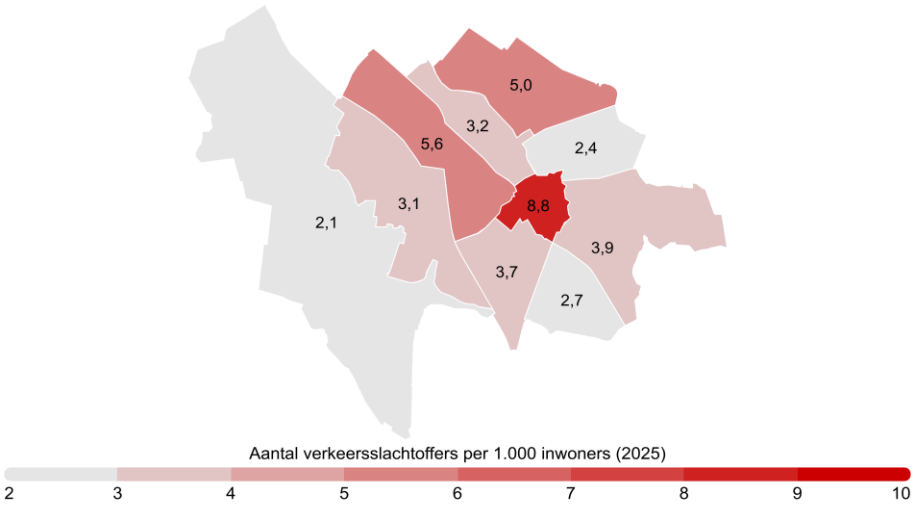
In de subwijken Wilhelminapark, Rijnsweerd (80%) en Lunetten (77%) is de tevredenheid het grootst. In Zambesidreef, Tigrisdreef (38%) en Kanaleneiland (41%) zijn de inwoners het minst tevreden. In deze subwijken wordt ook vaak last van gevaarlijk verkeersgedrag ervaren.

Op de beleving van verkeersveiligheid zijn veel verschillende factoren van invloed, blijkt uit onderzoek in samenwerking met de Universiteit Utrecht. De samenhang tussen die factoren zoals gedrag, fysieke inrichting en persoonlijke omstandigheden maakt het complex om de beleving te verbeteren. Vanuit het programma verkeersveiligheid brengen we onveilige plekken in beeld en pakken we deze aan, verlagen we de snelheid in de stad naar 30 km/u en zetten we in op gedragsbeïnvloeding met educatie, interventies en handhaving. In de Voortgangsrapportage Duurzame Mobiliteit rapporteren we over wat we allemaal

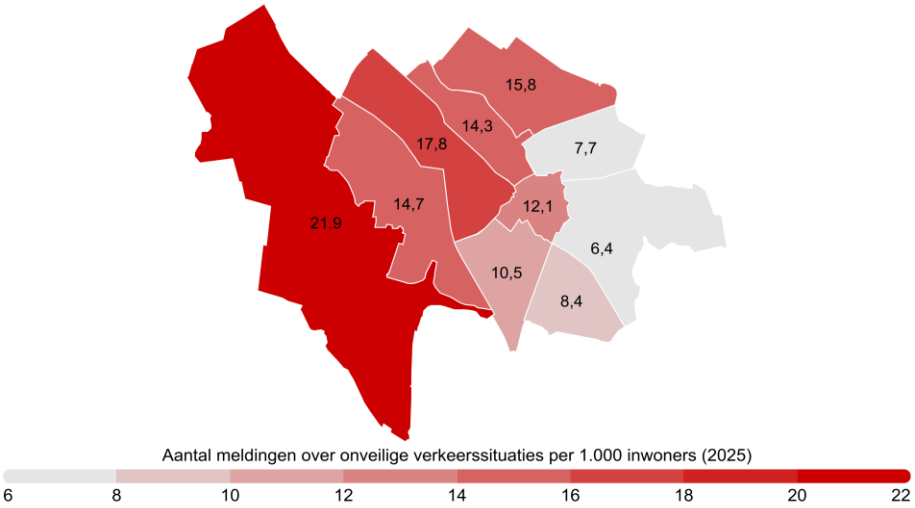
Filtspeiling Veilig Verkeer Nederland
Mobiliteit 2025

Verkeersveiligheid

Verkeersslachtoffers en meldingen over verkeersveiligheid

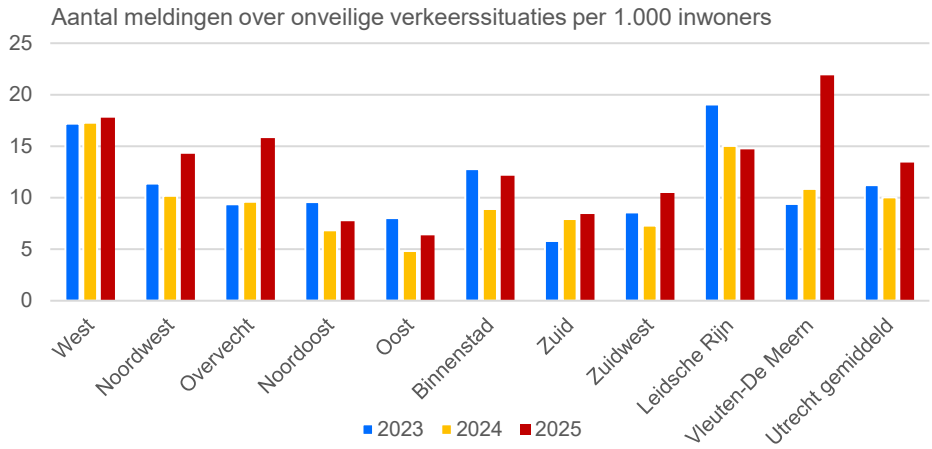


Bron: MOVE, VeiligheidNL, op basis van cijfers van de Regionale Ambulancevoorziening Utrecht (RAVU)



Bron: gemeente Utrecht, op basis van Signalen

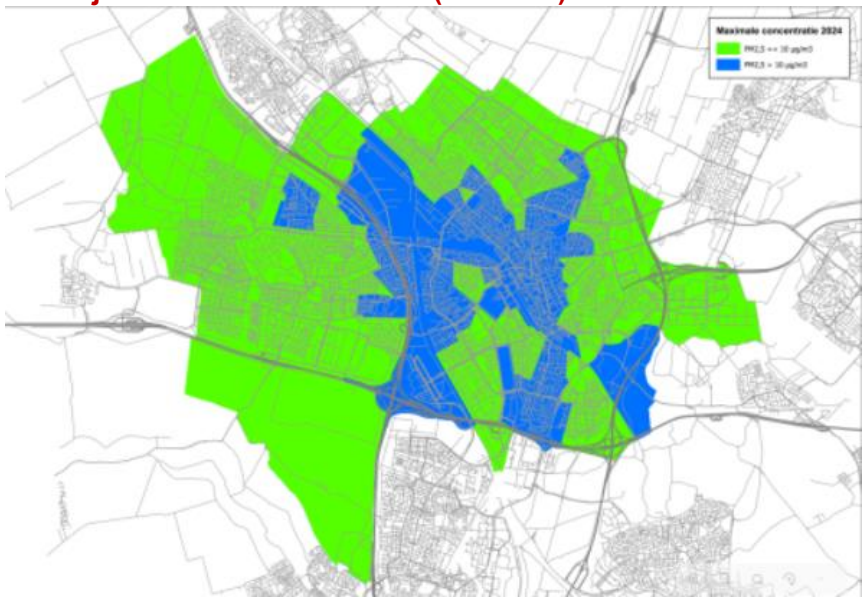
Er zijn op wijkniveau grote verschillen tussen het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners en het aantal meldingen over verkeersonveilige verkeerssituaties per 1.000 inwoners. Het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners is het grootst in de Binnenstad, terwijl het aantal meldingen eerder gemiddeld is. Het relatief grote aantal verkeersbewegingen in de Binnenstad kan hier een verklarende factor voor zijn. Andere wijken met relatief veel slachtoffers zijn West en Overvecht. Het aantal meldingen in deze wijken ligt ook boven het gemiddelde. In Vleuten-De Meern is het aantal meldingen per 1.000 inwoners het grootst, terwijl het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners het kleinst is. De objectieve en de subjectieve verkeersveiligheid kunnen dus van elkaar verschillen en zijn daarom beide relevant om te volgen.



Het aantal meldingen per 1.000 inwoners over onveilige verkeerssituaties is in 2025 groter (13,4 Utrecht gemiddeld) dan in 2024 (10,0). Deze stijging is in verschillende wijken terug te zien, maar vooral de stijgingen in Overvecht (van 9,6 naar 15,8) en Vleuten-De Meern (van 10,9 naar 21,9) vallen op. In Overvecht was er extra overlast door asociaal verkeersgedrag zoals hardrijden of driften, met name nabij het winkelcentrum en in Vechtzoom. Hier zijn o.a. extra drempels aangelegd. In Vleuten-De Meern is de sluiting van de Loobrug (vanwege de slechte staat) de belangrijkste oorzaak van het gestegen aantal meldingen. Na de sluiting kwamen er veel meldingen over toegenomen drukte op alternatieve routes, sluipverkeer (ook op busbanen) en daardoor de afgenomen verkeersveiligheid. Naar aanleiding daarvan zijn aanvullende maatregelen genomen (bv. bussluis).

Verblijfskwaliteit

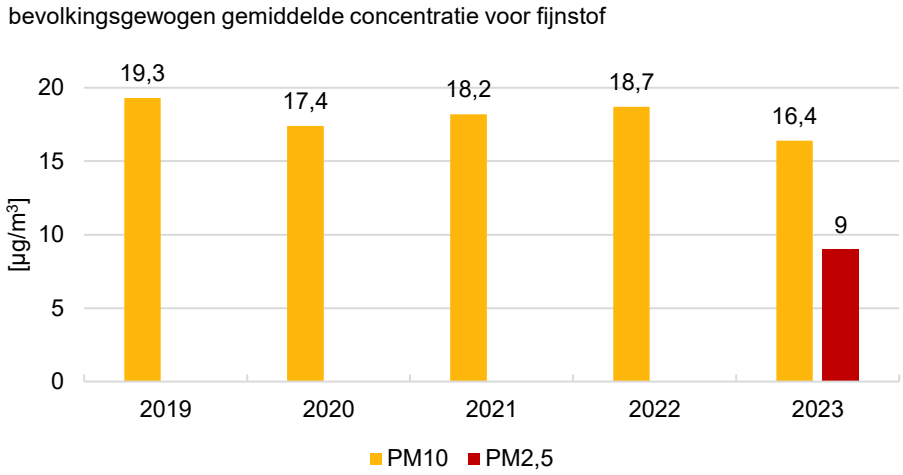
18. Fijnstof en stikstofdioxide (t/m 2024)



Overschrijdingen van de WHO-advieswaarden voor $PM_{2,5}$ in 2024.
Blauw: concentratie hoger dan WHO-advieswaarde_2005 (> 10 µg/m³ jaargemiddeld).
Groen: lager dan WHO-advieswaarde_2005 maar overschrijding van de WHO-advieswaarde_2021 (<10 µg/m³ en > 5 µg/m³). Bron: gemeente Utrecht.

De gemeente Utrecht wil voor haar bewoners en bezoekers een schone stad met gezonde lucht (‘Gezond Stedelijk Leven'). Fijnstof (PM_{10} en de fijnere fractie $PM_{2,5}$) is een verzameling van verontreinigende stoffen in de lucht die slecht zijn voor de gezondheid. Luchtvervuiling komt ook van bronnen buiten de gemeente. Verkeer is een belangrijke oorzaak van uitstoot van fijnstof, vooral door uitlaatgassen en slijtage van banden. Het verminderen van deze uitstoot (met bijvoorbeeld milieu- en zero-emissie zones en uitstootvrije gemeentevoertuigen) is daarom belangrijk in ons luchtbeleid*. Vanuit het Mobiliteitsplan 2040** werken we aan schoner én minder verkeer.

Op de lange termijn dalen de gemeten jaargemiddelde concentraties voor fijnstof in Nederland en in Utrecht, maar jaarlijkse verschillen in weersomstandigheden hebben grote invloed. De wettelijke grenswaarden worden al jaren niet overschreden, maar de jaargemiddelde fijnstofconcentraties $PM_{2,5}$ zijn in 2024 overal in Utrecht (en voor PM_{10} bijna overal) nog hoger dan de gezondheidskundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie, die de gemeente Utrecht wil bereiken.



Bron: RIVM***. Bevolkingsgewogen gemiddelde concentratie in gemeente Utrecht voor PM10 en PM2,5. Hoe groter het aantal inwoners dat aan een locatie is gekoppeld, des te zwaarder de concentratie op die locatie meeweegt in de berekening van het bevolkingsgewogen gemiddelde. De resultaten zijn vooral bruikbaar om in te schatten of de luchtkwaliteit voor de inwoners van de gemeente gemiddeld gezien verbetert of niet. Voor het jaar 2024 heeft het RIVM nog geen bevolkingsgewogen concentraties beschikbaar gesteld.

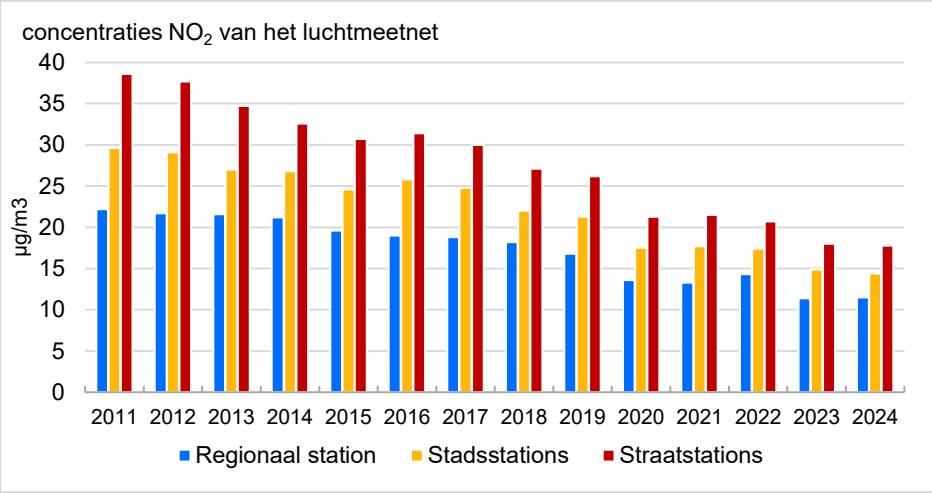
De jaargemiddelde bevolkingsbewogen concentraties fijnstof (zowel PM_{10} als $PM_{2,5}$) waren in 2023 lager dan in voorgaande jaren. Dit komt voor een groot deel door de grote hoeveelheid regen en de hogere windsnelheid in 2023: fijnstof slaat daardoor snel neer en/of verspreidt zich snel, waardoor de concentratie per m³ lager wordt.

Meer informatie over de gemeten en berekende Utrechtse luchtkwaliteit staat in het Duurzaamheidsverslag Utrecht****.

* Beleidsnota Gezonde lucht voor iedereen 2025-2030
** Mobiliteitsplan 2040
***RIVM
****Duurzaamheidsverslag, afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht

Verblijfskwaliteit

Fijnstof en stikstofdioxide

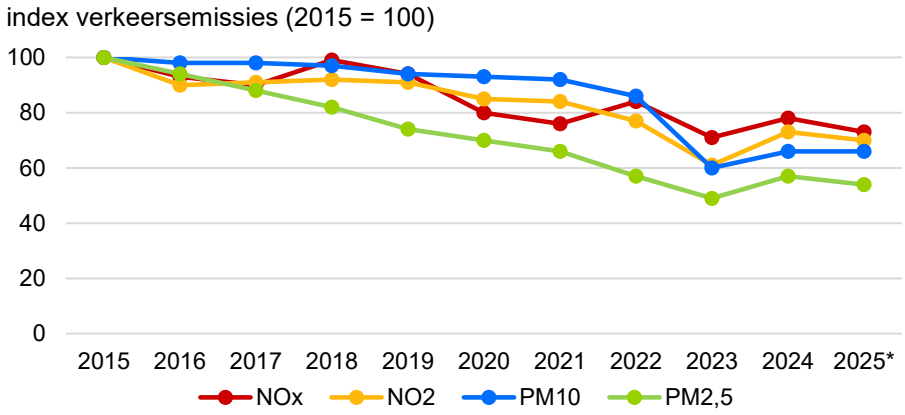


Bron: GGD Amsterdam/Buro Blauw/gemeente Utrecht.

De hoeveelheid stikstofdioxide in de lucht geeft belangrijke informatie over de blootstelling aan luchtverontreiniging door het verkeer.

Sinds 2011 heeft Utrecht een uitgebreid meetnet*, waarbij op meer dan zestig locaties in de stad metingen van de stikstofdioxideconcentraties plaatsvinden. In de jaren voorafgaand aan de coronapandemie zien we in Utrecht over het algemeen telkens iets lagere jaargemiddelde meetwaarden. Dit zien we landelijk ook gebeuren, en komt vooral doordat er minder vervuilend wegverkeer reed. Het jaargemiddelde lag tijdens de coronapandemie nog lager dan we op grond van de normale ontwikkeling zouden verwachten. Tot en met 2022 leek de concentratie te stabiliseren. Maar in de daaropvolgende jaren lag de concentratie weer lager dan in Utrecht eerder gemeten. Dit zien we terug op zowel achtergrond- als straatmeetlocaties. Dit komt voor een deel door de trendmatige afname van de uitstoot van stikstofoxiden in Nederland, maar ook door de relatief gunstige weersomstandigheden in 2023 en 2024 (zeer nat en extreem warm), en ook door de lokale maatregelen.
De jaargemiddelde concentraties liggen niettemin nog boven de aangescherpte WHO-advieswaarde (10 µg/m3).

* Luchtmeetnet Utrecht
Duurzaamheidsverslag 2025 afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht



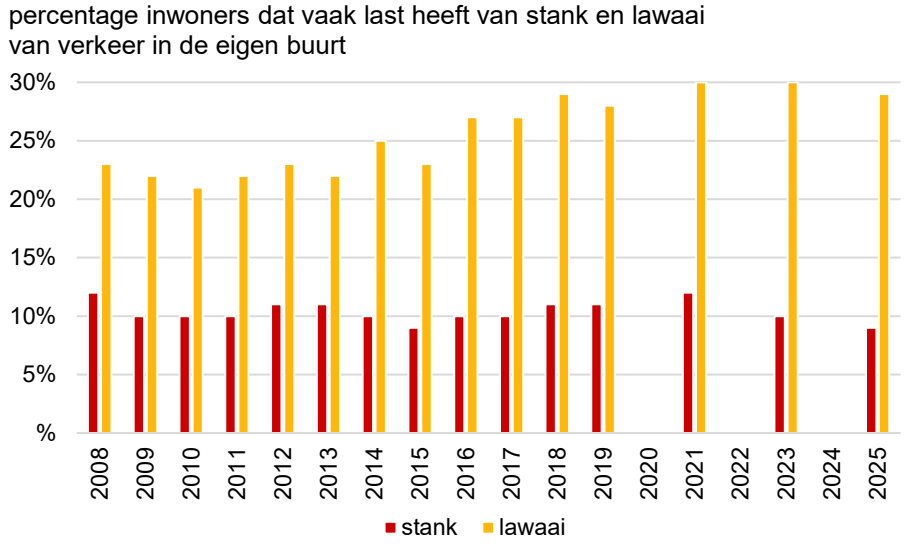
Bron: gemeente Utrecht. * prognose.

Om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit inzichtelijk te maken, kijken we ook naar de berekende uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het verkeer op het gemeentelijke wegennet. Zo krijgen we een indruk van deze uitstoot, los van de weersomstandigheden in dat jaar die óók de uiteindelijke concentraties bepalen. Dit geeft een globaal beeld van het effect van luchtkwaliteitsmaatregelen die gericht zijn op het wegverkeer.

Ten opzichte van 2015 dalen de verkeersemissies NO_x, NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$. Dit komt doordat er in verhouding steeds meer nieuwe, minder vervuilende voertuigen in Utrecht rijden, deels vanwege de ‘verschoning’ van het wagenpark en deels door lokale maatregelen, zoals het instellen en aanscherpen van de milieuzone. Ondanks de feitelijke afname in emissies, schatten we de berekende verkeersemissies voor 2024 hoger in vergeleken met 2023 omdat het geactualiseerde verkeersmodel het aantal gereden kilometers door vrachtwagens iets hoger inschat dan voorheen. De verwachting is dat in de komende jaren de (uitlaat)emissies van NO_x, NO_2 en $PM_{2,5}$ verder afnemen. Er wordt steeds meer uitstootvrij (elektrisch) gereden. Bij volledig uitstootvrij verkeer vindt geen uitstoot meer plaats uit de uitlaat door verbrandingsprocessen. Wel komt er nog fijnstof vrij door slijtage van banden, wegdek, remmen en opwervelend stof. De emissie van PM_{10} blijft ongeveer gelijk, omdat deze verkeersuitstoot met name komt door dit soort slijtage. Om deze uitstoot verder te verlagen, moeten we vooral minder kilometers gaan rijden.

Verblijfskwaliteit

19. Tevredenheid en overlast stank en geluid van verkeer

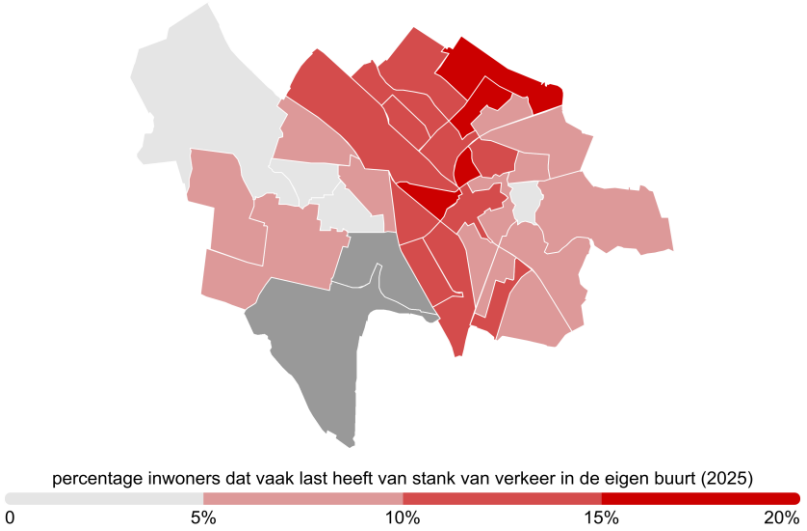


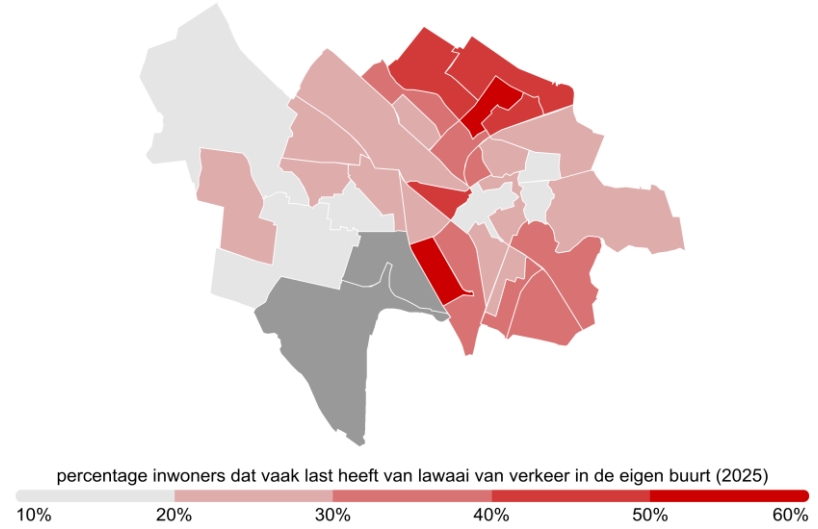
Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar.

Het aandeel inwoners dat vaak last ervaart van stank door verkeer neemt af. In 2025 had 9% van de bewoners hier vaak last van - een niveau dat sinds 2008 alleen in 2015 werd bereikt. In andere jaren lag dit aandeel hoger. Een mogelijke verklaring is dat gemotoriseerde voertuigen steeds schoner worden.

Het aandeel Utrechters dat in 2025 vaak last heeft van lawaai van verkeer (29%) is ruim drie keer zo groot als het aandeel dat vaak last heeft van stank van verkeer (9%). Sinds 2018 ligt dit aandeel tussen de 28 en 30%. De jaren ervoor was dit aandeel kleiner.

Het aandeel bewoners dat vaak last ervaart van stank door verkeer is het hoogst in de subwijken Zambesidreef, Tigrisdreef (18%) en Zamenhofdreef, Neckardreef (17%). De minste last van stank door verkeer hebben bewoners van Parkwijk, Langerak (2%) en Vleuten-De Meern en Het Zand (beide 4%). Bewoners van Oudwijk, Buiten Wittevrouwen hebben het minst last van lawaai van verkeer (15%). Last van lawaai van verkeer komt het meest voor in Kanaleneiland (52%) en de subwijken van Overvecht (41 tot 51%) en Lombok, Leidseweg (42%).





Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Gezond stedelijk leven voor iedereen

Conclusies

Met de groei van het aantal inwoners neemt het aantal personenauto's toe

Het aantal personenauto's per 1.000 inwoners vertoont de afgelopen jaren lichte schommelingen, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024. Op 1 januari 2025 waren er 330 geregistreerde auto's per 1.000 inwoners, in werkelijkheid is het aantal iets groter. Gevolg van de toename van autobezit is dat er meer behoefte is aan parkeerruimte en autobezit leidt ook tot autogebruik. In Vleuten-De Meern is het autobezit het hoogst en neemt het toe, gevolgd door Leidsche Rijn, waar het juist afneemt. Binnenstad kent het laagste autobezit, gevolgd door Oost - in beide wijken neemt het autobezit af. Ook het aantal bromfietsen neemt toe, terwijl het aantal snorfietsen afneemt sinds de populariteit van de snorfiets is gedaald na de landelijke helmplicht (ingevoerd in 2022) en doordat in een deel van Utrecht de snorfiets op de rijbaan moet rijden.

Utrechters die een fiets hebben, kunnen vaker plekken waar ze naartoe willen, bereiken

Inwoners met een eigen fiets - met of zonder auto in het huishouden - geven vaker aan een bestemming te kunnen bereiken dan inwoners zonder eigen fiets, ongeacht het autobezit in het huishouden. Negen op de tien Utrechters hebben mimimaal één eigen fiets in 2025, net als in 2023.

Verdere afname aantal verkeersslachtoffers

In 2025 kwamen vier personen om het leven bij een verkeersongeval. In 2024 (en in 2023) waren dat negen personen, in de vier jaren daarvoor vijf of zes personen per jaar. Landelijk gaat het niet goed met de verkeersveiligheid. In Nederland kwamen in 2025 759 mensen om in het verkeer, het hoogste aantal in bijna 20 jaar. Het aantal verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente waar een ambulance naartoe is gegaan is voor het derde jaar op rij afgenomen en was in 2025 5% lager dan in 2024. Vergeleken met 2023 is dit aantal slachtoffers met 13% afgenomen, vergeleken met 2022 met 22%. De afname van verkeersslachtoffers is zichtbaar bij alle type ongevallen en bij bijna alle type vervoerswijze (auto, fiets, scooter). We zien wel een toename in slachtoffers op de elektrische fiets. Tegelijkertijd is het aantal meldingen per 1.000 inwoners over onveilige verkeerssituaties in 2025 (13,4) groter dan in 2024 (10,0). Ook is de gemeten tevredenheid over de verkeersveiligheid iets afgenomen. 62% van de Utrechters zeggen in 2025 (zeer) tevreden te zijn over de verkeersveiligheid in de eigen buurt. In 2023 was dit 64% en in 2021 63%. De Utrecht Monitor laat zien dat het bredere gevoel van onveiligheid toeneemt, en dat geldt dus ook in het verkeer. Dit beeld is ook in de rest van het land te zien.

Gebruik van vervoermiddelen

Cijfers over de modal split zijn beschikbaar tot en met 2024. Vanwege een methodebreuk kunnen de cijfers van 2024 niet vergeleken worden met de cijfers van de jaren ervoor. Voor verplaatsingen binnen Utrecht is de fiets de meest gebruikte vervoerwijze is (47%), gevolgd door lopen (33%). Dit bevestigt het belang van blijven investeren in een aantrekkelijke en veilige fiets- en loopomgeving.
De auto is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen van en naar Utrecht (54% in 2024), gevolgd door het openbaar vervoer (34%).
We zien bij de motorvoertuigen veel korte ritten; van alle ritten met bestemming Utrecht is 47% korter dan 10 kilometer. Er is nog geen daling te zien in deze ritlengtes. Voor ritten over deze afstand kunnen de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer een goed alternatief zijn.

We zien dat de groei van Utrecht zich tot nu toe niet 'vertaalt' naar extra autoverkeer van en naar de stad (gebied binnen de ring A2/A12/NRU). De laatste drie jaar is het aantal motorvoertuigen dat van en naar Utrecht rijdt stabiel. Vergeleken met de jaren voor corona rijden er 5% minder motorvoertuigen, ook al is het aantal inwoners toegenomen (+7% ten opzichte van 2019). Ook zien we in 2025 geen toename van het aantal motorvoertuigen van en naar Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern ten opzichte van 2024. Vergeleken met 2019 rijdt er in 2025 1% meer verkeer. In dit gebied zijn relatief veel woningen toegevoegd, veel meer dan de toename van 1% in motorvoertuigbewegingen. Dit komt niet alleen door maatregelen als invoering betaald parkeren en herinrichting van straten en wegen, maar ook doordat thuiswerken sinds corona heel gewoon is en mensen die verder weg wonen vaker thuiswerken dan mensen die dichtbij wonen.

Het effect van meer thuiswerken zien we ook terug in het openbaar vervoer. De groei die we na de coronajaren zagen, vlakt af. In 2024 nam het aantal reizigers in bussen en trams met 4% toe, in 2025 met 1%. Het aantal bus-en tramreizigers is ongeveer 4% lager dan voor corona. Het aantal in-/uitstappers in de trein nam ook toe in 2025, met 3%. Maar er zijn ongeveer 10% minder in-/uitstappers in de trein dan voor corona. Uit tellingen zien we op sommige plekken een toename van het aantal fietsers (tussen Utrecht en Leidsche Rijn +10% t.o.v. 2024, +57% t.o.v. 2019), op andere een afname (tussen Utrecht en USP gelijk t.o.v. 2024, -18% t.o.v. 2019).

De ochtendspits is minder druk dan voor corona. Dit lijkt een blijvende verandering, voor motorvoertuigen, fiets en openbaar vervoer. Mensen werken deels thuis en gaan soms later naar het werk. Dit zorgt voor een lagere piekbelasting van de netwerken. De avondspits is niet afgenomen, terwijl dan het netwerk en het openbaar vervoer het zwaarst belast worden.

Stap 1: Slim bestemmen

Inleiding

Met Slim bestemmen wordt de groei van de stad gestimuleerd langs het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen worden hierdoor dichter bij elkaar gebracht zodat mensen minder hoeven te reizen. Met name verdichting rondom de knooppunten en het aantrekkelijk maken van deze (mobiliteits)-knooppunten moet hieraan bijdragen. In dit hoofdstuk volgen we hoeveel inwoners en arbeidsplaatsen binnen 10 minuten van een (toekomstig) knooppunt bereikbaar zijn en hoeveel er gebruik gemaakt wordt van de knooppunten door OV-reizigers. Daarnaast is in deze monitor ook de bereikbaarheid van voorzieningen binnen 10 minuten in beeld gebracht.



Foto: Tom Philip Janssen

Verdichten rond stedelijke knooppunten

20. Aantal inwoners en arbeidsplaatsen met toegang tot een ov-knooppunt binnen 10 minuten

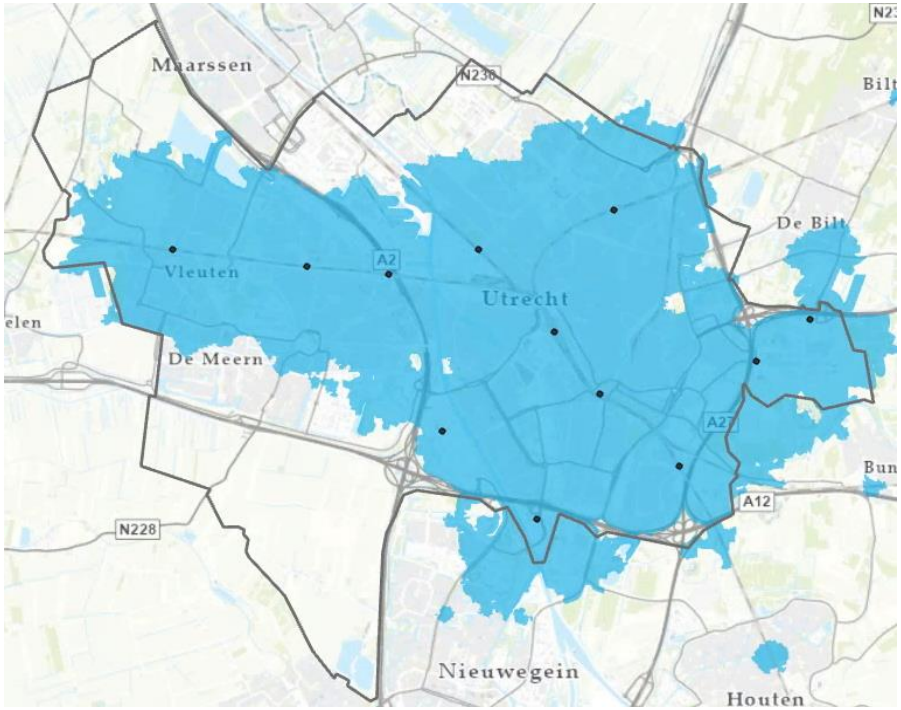
Deze indicator laat zien hoeveel inwoners een knooppunt binnen 10 minuten kunnen bereiken en hoeveel arbeidsplaatsen er binnen 10 minuten bereikbaar zijn vanaf de knooppunten. Voor het bepalen van de knooppunten is uitgegaan van de RSU schetsen. Een aantal punten is nu nog geen knooppunt en de exacte ligging is ook nog niet overal helder. Daarom is een aantal aannames gedaan omtrent de ligging van de knooppunten om in de komende jaren de effecten van knooppuntontwikkeling en het effect van de ruimtelijke ontwikkeling rondom de knooppunten op het aantal reizigers via de knooppunten te laten zien.
In de afbeelding hiernaast is te zien welk gebied binnen 10 minuten lopen, fietsen of OV bereikbaar is vanaf een knooppunt. In de tabel is per modaliteit weergegeven hoeveel inwoners een knooppunt binnen 10 minuten kunnen bereiken en ook hoeveel arbeidsplaatsen binnen 10 minuten van een knooppunt bereikbaar zijn. We doen deze analyse sinds 2023, vergelijking met eerdere jaren is daardoor niet mogelijk.

inwoners	aantal 2025	2025%	toename t.o.v. 2024
totaal	377345		
fietsen	348425	92%	0%
lopen	66198	18%	0%
ov	162045	43%	-7%
gecombineerd	348440	92%	0%

arbeidsplaatsen	aantal 2024	2024%	toename t.o.v. 2023
totaal	322517		
fietsen	292270	91%	1%
lopen	108527	34%	0%
ov	203029	63%	4%
gecombineerd	292820	91%	1%

In de huidige situatie heeft 92% van de inwoners een (toekomstig) knooppunt binnen 10 minuten lopen, fietsen of het openbaar vervoer. Dat is 0,2%. minder dan in 2024 en 0,3 minder t.o.v. van 2023. We zien dat het aandeel dat per ov in 10 minuten bereikbaar is, is afgenomen. Dit komt deels doordat er woningen zijn toegevoegd die niet binnen het OV-bereik van 10 minuten liggen en mogelijk doordat er is gerekend met een dienstregeling van eind 2025 / begin 2026, waarbij er door grote problemen ritten zijn geschrapt in de dienstregeling.

In 2024 was 91% van de arbeidsplaatsen gelegen in het gebied dat binnen 10 minuten bereikbaar is van een knooppunt. Dit is 1% hoger dan in 2023. Hier zien we juist bij OV een relatief grote toename. Dit kwam deels door opschaling van de dienstregeling na eerdere vermindering door corona en een tekort aan personeel bij de OV-bedrijven. Over 2025 is nog geen informatie beschikbaar.



Bron: gemeente Utrecht

Verdichten rond stedelijke knooppunten

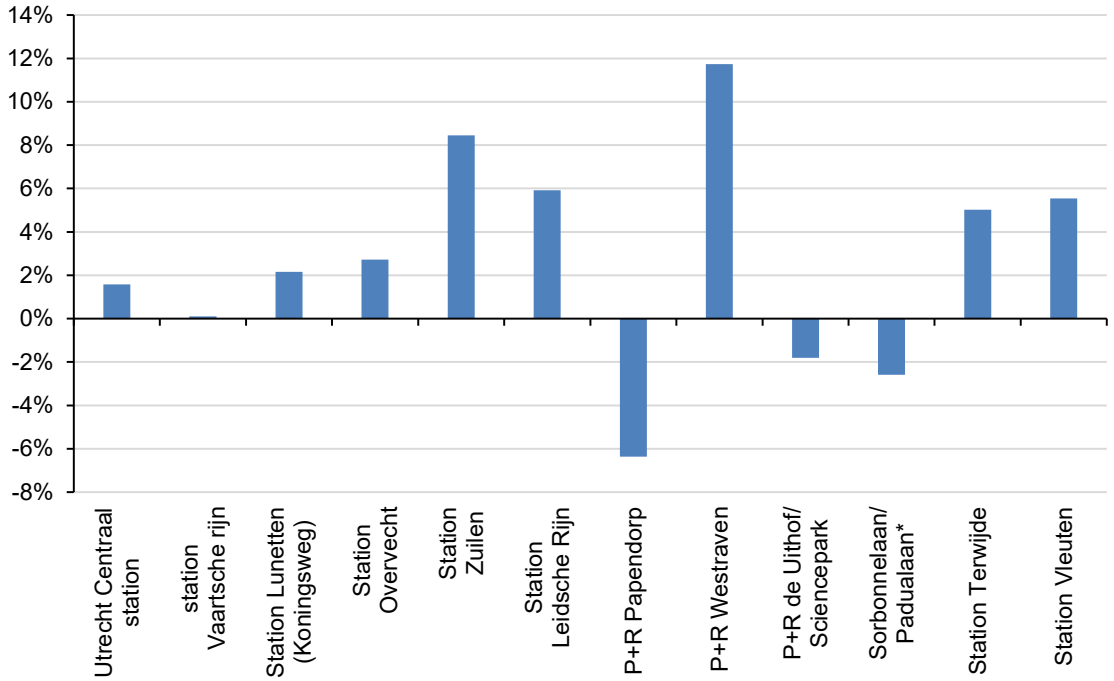
21. Aantal in- en uitstappers op knooppunten

Het gebruik van de knooppunten wordt sinds 2020 gevolgd. Maar door de coronacrisis en aanpassingen in de dataverzameling van de treinreizigers en busreizigers zijn de data niet goed vergelijkbaar tussen eerdere jaren. Alleen de jaren 2024 en 2025 zijn goed vergelijkbaar en daarom weergegeven in de grafiek hiernaast. Uit de data van de jaren er voor is wel een globaal beeld te halen sinds 2019. Door Corona is het aantal in-/uitstappers gedaald sinds 2020 en in de jaren er na langzaam weer toegenomen. In 2025 ligt het aantal op de meeste knooppunten nog wel lager dan voor Corona. Behalve bij de stations Leidsche Rijn, Vaartsche Rijn en Zuilen. De groei rond deze stations is te verklaren daar een veranderde dienstregeling en ruimtelijke ontwikkelingen.

In 2025 was na Utrecht Centraal het station Vaartsche Rijn het meest gebruikte knooppunt, gevolgd door station Overvecht. Het minst gebruikte knooppunt is P+R Papendorp. Deze kende ook de grootste afname t.o.v. 2024. De oorzaak daarvan is niet bekend. Ook op de knooppunten op het Science Park zien we kleine afnames, waarschijnlijk door afname van het aantal studenten.

De verwachting is dat het gebruik van de knooppunten de komende jaren gaat toenemen door ruimtelijke ontwikkelingen rondom de knooppunten en de bereikbaarheid van de knooppunten. Om te volgen of deze ontwikkelingen het verwachte effect hebben, blijven we deze indicator de komende jaren volgen.

% groei/afname in 2025 t.o.v. 2024 per jaar per knooppunt



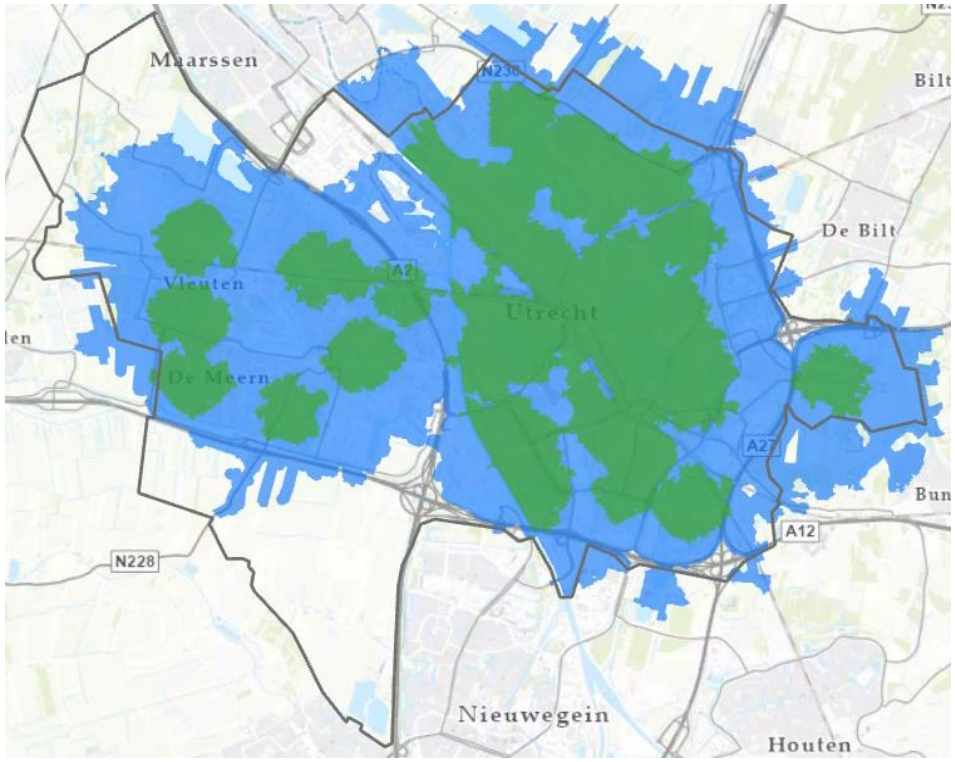
*De ligging van het toekomstige knooppunt nabij Sorbonnelaan / Padualaan is nog onduidelijk, daarom is voor nu halte Padualaan aangehouden.

Bereikbaarheid voorzieningen

22. Bereikbaarheid van supermarkten

In deze monitor is gekeken naar de nabijheid van voorzieningen voor inwoners. Daarbij is uitgegaan van 10 minuten lopen en 10 minuten fietsen. Er zijn twee type voorzieningen gekozen die voor veel verplaatsingen zorgen, namelijk supermarkten en basisscholen. Nabijheid van deze voorzieningen kan invloed hebben op de modaliteitskeuze voor een verplaatsing en uiteraard de af te leggen afstand. Daarmee heeft nabijheid veel invloed op de mobiliteit.

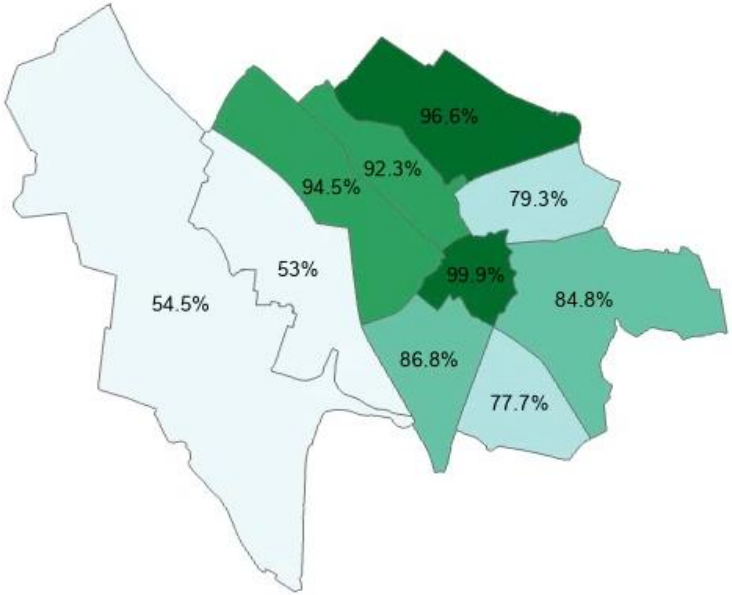
Hieronder is in blauw het gebied aangegeven waarin een supermarkt binnen 10 minuten fietsen bereikt kan worden, in groen is 10 minuten lopen weergegeven. 99,7% van de inwoners heeft een supermarkt binnen 10 minuten fietsen, dit is gelijk aan 2023 en 2024. Voor lopen geldt dit voor 79%, ongeveer een procent minder dan vorig jaar.



Bron: gemeente Utrecht

Uit de linker afbeelding volgt dat bijna iedereen een supermarkt binnen 10 minuten fietsafstand heeft. Alleen aan de noordkant van Lage Weide, in Rijnenburg, in Haarzuilens en ten westen van Vleuten (nabij de grens met de gemeente Woerden) zijn gebieden met inwoners die niet binnen 10 minuten deze voorzieningen kunnen bereiken. Voor lopen geldt dit in een veel mindere mate. Met name in de binnenstad is dat nog steeds voor nagenoeg iedereen mogelijk, maar op veel andere plekken niet. Met name in de wijken Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn is voor veel inwoners de afstand naar de dichtstbijzijnde supermarkt meer dan 10 minuten lopen, dit geldt voor 40 - 50% van de inwoners. In Leidsche Rijn is dit percentage het afgelopen jaar met 5% toegenomen. Dit kan in die wijken voor meer verplaatsingen zorgen per fiets of auto.

Hieronder is per wijk aangegeven welk percentage van de inwoners een supermarkt binnen 10 minuten loopafstand heeft.



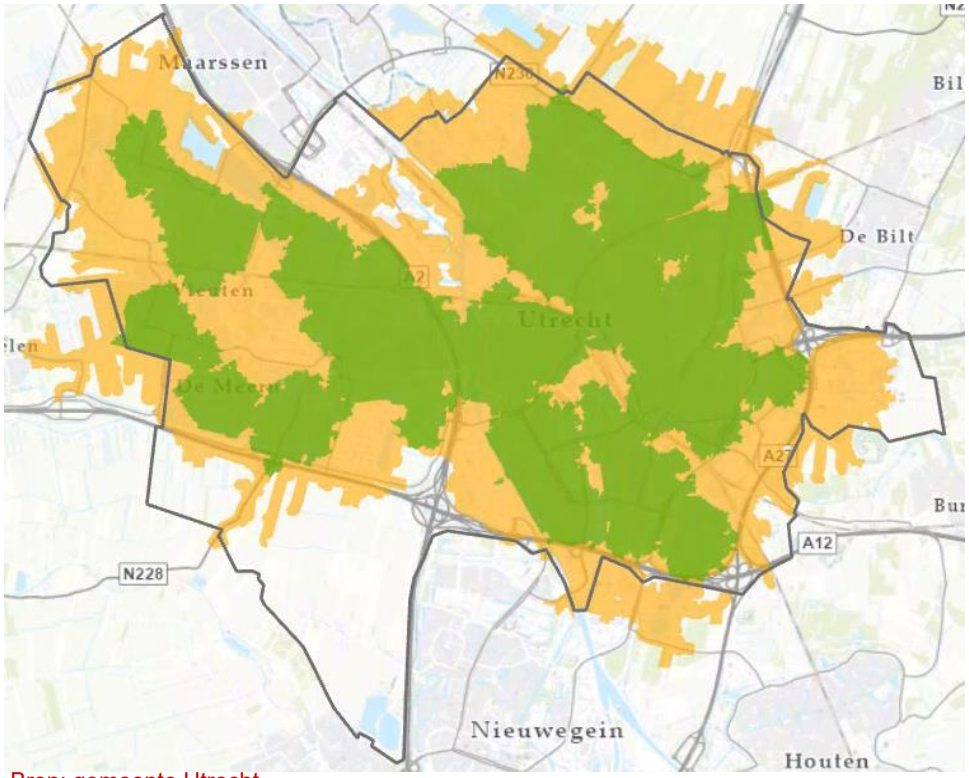
Bron: gemeente Utrecht

Bereikbaarheid voorzieningen

23. Bereikbaarheid van primair onderwijs

Net als voor de supermarkten is ook gekeken naar de bereikbaarheid van primair onderwijs locaties (basisscholen / speciaal onderwijs). Nabijheid van deze voorzieningen kan invloed hebben op de modaliteitskeuze voor een verplaatsing en uiteraard de af te leggen afstand. Daarmee heeft nabijheid veel invloed op de mobiliteit.

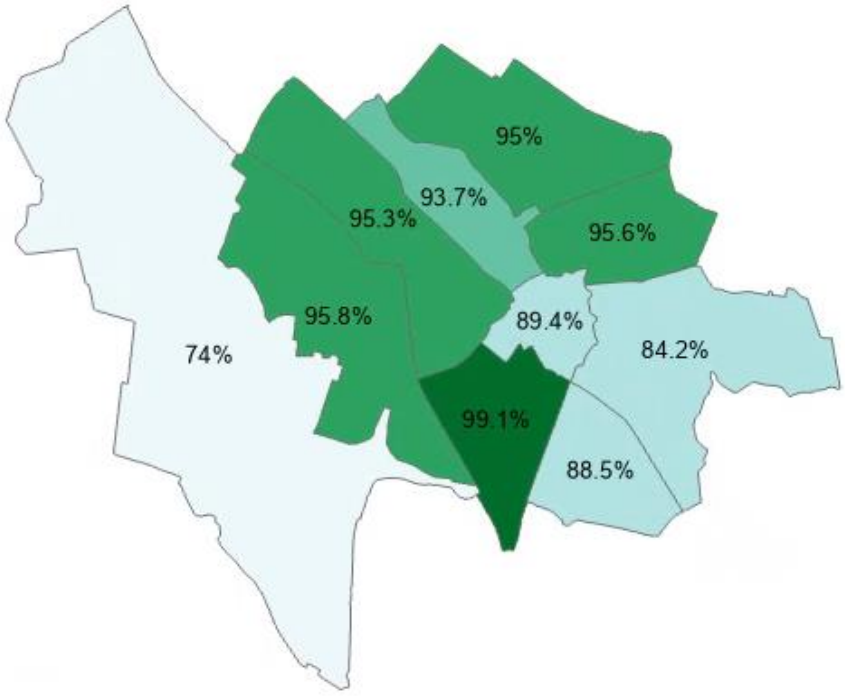
Hieronder is in geel het gebied aangegeven waarin een primaire onderwijs locatie binnen 10 minuten fietsen bereikt kan worden, in groen is 10 minuten lopen weergegeven.
99,9% van de inwoners kan een basisschool binnen 10 minuten fietsen bereiken. Dit is gelijk aan 2023 en 2024. Binnen 10 minuten lopen geldt dit voor 90,9%. Dit is nagenoeg gelijk aan vorig jaar (-0,1%). In 2024 was er een toename van 3%, onder meer door de opening van een nieuwe basisschool.



Bron: gemeente Utrecht

Uit de linker afbeelding volgt dat bijna iedereen een basisschool binnen 10 minuten fietsafstand heeft. Alleen aan de noordkant van Lage Weide, in Rijnenburg, het buitengebied ten oosten van het Utrecht Sciencepark en ten westen van Vleuten (nabij de grens met de gemeente Woerden) zijn gebieden met inwoners die niet binnen 10 minuten een basisschool kunnen bereiken. Voor lopen geldt dit in een veel mindere mate en zijn er grote verschillen tussen wijken. Met name in West, Noordwest, Overvecht, Noordoost en Zuidwest is dat nog steeds voor bijna iedereen mogelijk, maar in de wijk Vleuten-De Meern is voor 26% van de inwoners geen basisschool binnen 10 minuten lopen bereikbaar. Dit kan in die wijk voor meer verplaatsingen zorgen per fiets of auto.

Hieronder is per wijk aangegeven welk percentage van de inwoners een primaire onderwijslocatie binnen 10 minuten loopafstand heeft.



Bron: gemeente Utrecht

Stap 1 Slim bestemmen

Conclusies

Het doel van deze indicatoren is om te kunnen volgen of slim bestemmen, in combinatie met aanpassingen in het netwerk, ervoor zorgt dat meer inwoners toegang hebben tot knooppunten, arbeidsplaatsen en voorzieningen.

Het aandeel inwoners dat een knooppunt binnen tien minuten fietsen, lopen of per openbaar vervoer bereikbaar heeft (92% in 2025), is 0,2% afgenomen vergeleken met 2024. Dit komt omdat er woningen zijn opgeleverd in delen van de stad van waaruit geen knooppunt te bereiken is binnen deze tien minuten (Rijnvliet, Haarzicht). Dit bevestigt het belang van inzet op goede verbindingen van en naar de knooppunten. Vooral omdat de bereikbaarheid van de knooppunten met het openbaar vervoer is afgenomen. Dit komt doordat er woningen zijn toegevoegd die niet binnen het OV-bereik van tien minuten liggen en mogelijk doordat er is gerekend met een dienstregeling van eind 2025/ begin 2026, waarbij er door grote problemen ritten zijn geschrapt in de dienstregeling.

Er zijn grote verschillen tussen de wijken in de loop- en fietsbereikbaarheid van supermarkten en basisscholen. Zo heeft bijna de helft van de inwoners van de wijken Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern geen supermarkt binnen tien minuten loopafstand, terwijl dat in de andere wijken varieert van 22% (Zuid) tot 0,1% (Binnenstad). In 2025 nam dit aandeel in Leidsche Rijn met 5 procentpunt toe.

Het aandeel inwoners dat binnen tien minuten lopen (91%) of fietsen (afgerond 100%) een basisschool kan bereiken verschilt ook per wijk. De aandelen zijn nagenoeg gelijk gebleven in vergelijking met 2024. Waar een kwart van de inwoners van Vleuten-De Meern niet binnen 10 minuten lopen een basisschool kan bereiken, geldt dat voor slechts 1% van de inwoners van Zuidwest.

Langere loopreistijden kunnen resulteren in meer fiets- en autoverplaatsingen in deze gebieden in vergelijking met de andere wijken.

Stap 2: Anders reizen

Inleiding

Met de inzet op anders reizen willen we inwoners en bezoekers stimuleren om waar mogelijk minder te reizen, op een ander tijdstip te reizen en/of met een duurzaam vervoermiddel. Dit met als doel om zo de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer te verminderen en/of beter over de dag te spreiden, de uitstoot van luchtverontreiniging en geluid te beperken en de stad aantrekkelijker te maken en bereikbaar te houden. Samen met medeoverheden, werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad en regio zetten we ons in om inwoners én bezoekers te verleiden tot duurzame mobiliteitskeuzes.

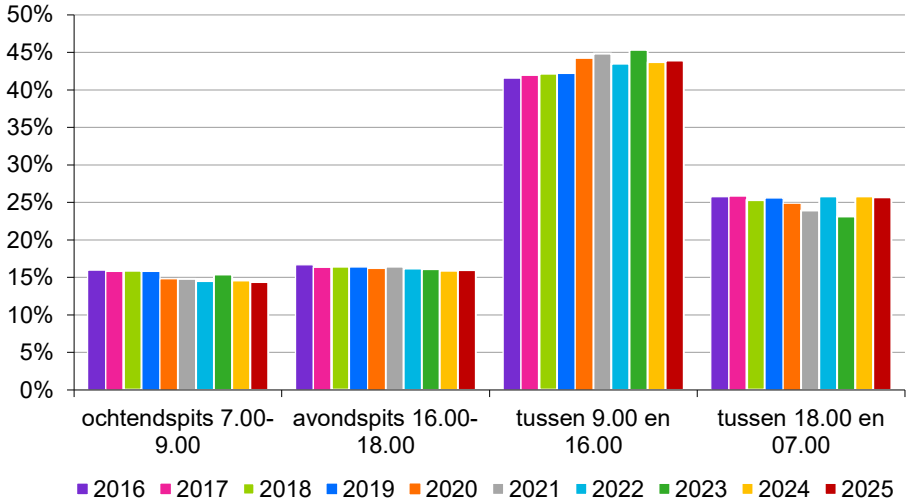
Dit hoofdstuk gaat in op de verdeling van het verkeer over de dag, het aanbod en gebruik van deelvervoer, het bezit en gebruik van elektrische motorvoertuigen en het aantal elektrische laadpunten in de stad. Deze indicatoren geven een beeld van in hoeverre er meer gebruik gemaakt wordt van duurzame vervoersmiddelen en of er meer buiten de spits gereisd wordt.

Ook goederenvervoer is opgenomen in dit hoofdstuk. We volgen in de milieuzone of het lukt om het aantal verplaatsingen en de uitstoot te beperken. Door het goederenvervoer anders te organiseren trachten we hiermee bij te dragen aan het vergroten van de leefbaarheid.

Stimuleren reizen buiten de spits

24. Verdeling motorvoertuigen, bus- en tram gebruik en fietsers

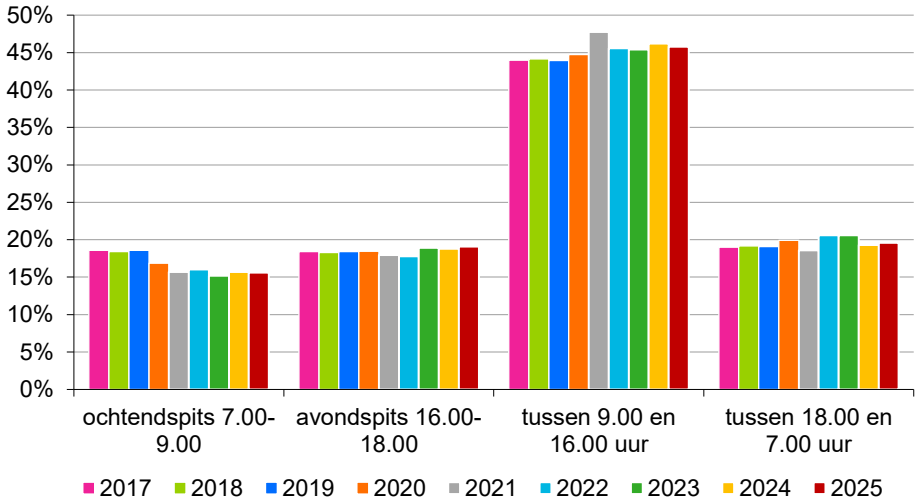
verdeling gemotoriseerd verkeer van en naar Utrecht over de dagdelen



Bron: gemeente Utrecht

In de spits wordt het wegennet zwaar belast. Maatregelen zijn er op gericht om verkeer beter te spreiden over de dag (spitsmijden). Als gevolg van de coronamaatregelen is de verdeling over de dag licht gewijzigd sinds 2020. In 2022 zien we dat vooral de ochtendspits lager is dan voor corona, terwijl de avondspits en nagenoeg gelijk is gebleven. In 2025 is de ochtendspits gelijk aan 2022, iets minder dan in 2024. Met name in de daluren, tussen 09.00 en 16.00 zien we in verhouding meer verkeer dan voor corona. Ook in 2025 nam dit aandeel met 0,2% toe. Naar verhouding rijdt er nu in de daluren 2% meer verkeer. In 2025 zien we dat het aandeel avond/nacht nagenoeg gelijk is gebleven aan het jaar ervoor en op een vergelijkbaar niveau ligt met de periode voor Corona.

verdeling instappers bus/tram over de dagdelen, concessie Regiovervoer Utrecht



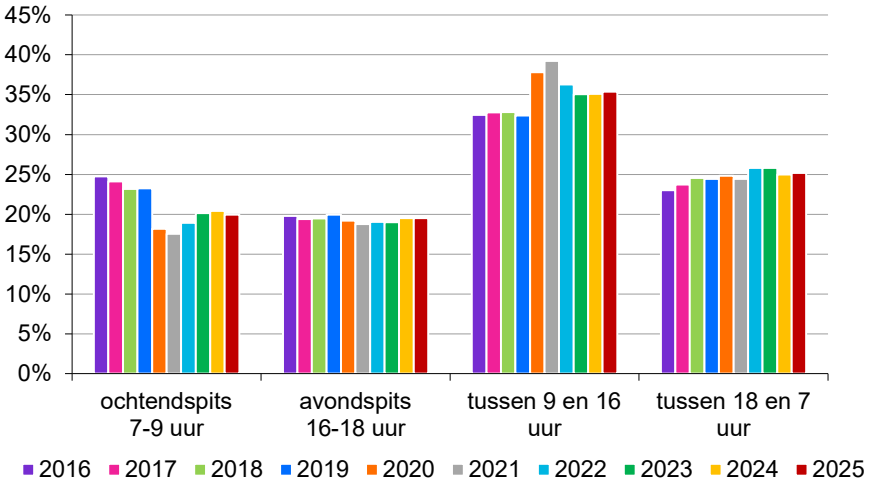
Bron: Provincie Utrecht / Qbuzz.

Ook de bussen en trams worden in de spitsen zwaar belast. In 2017-2019 reisde op werkdagen gemiddeld 37% van de bus- en tramreizigers in de spitsen, tussen deze jaren zijn de verschillen erg klein.
Vanaf 2020 is de verdeling licht veranderd als gevolg van de coronamaatregelen en het daarna toegenomen thuiswerken. Voor corona stapte 18,6% van de reizigers in de ochtendspits in. In 2021 was dat gedaald naar 15,7% en in 2023 naar 15,2%. In 2025 is dit 15,6% en daarmee ontstaat een beeld van een structureel lager aandeel gebruikers in de ochtendspits.
In de avondspits wordt het OV het zwaarst belast. Dit percentage is de laatste jaren iets aan het stijgen, naar 19,1% in 2025 en daarmee iets hoger dan voor Corona
Het aandeel dat 's avonds en 's nachts reist is in 2025 weer ongeveer gelijk aan de jaren voor corona, in de jaren 2022 en 2023 was hierin nog een toename te zien. Wel zien we dat het aandeel dat tussen de spitsen reist structureel hoger ligt dan voor 2020. In 2025 ligt dit bijna 2 procentpunt hoger dan in 2017 - 2019.

Stimuleren reizen buiten de spits

Verdeling motorvoertuigen, bus- en tram gebruik en fietsers over de dag

verdeling fietsers tussen Utrecht en Leidsche Rijn over de dagdelen, werkdagen



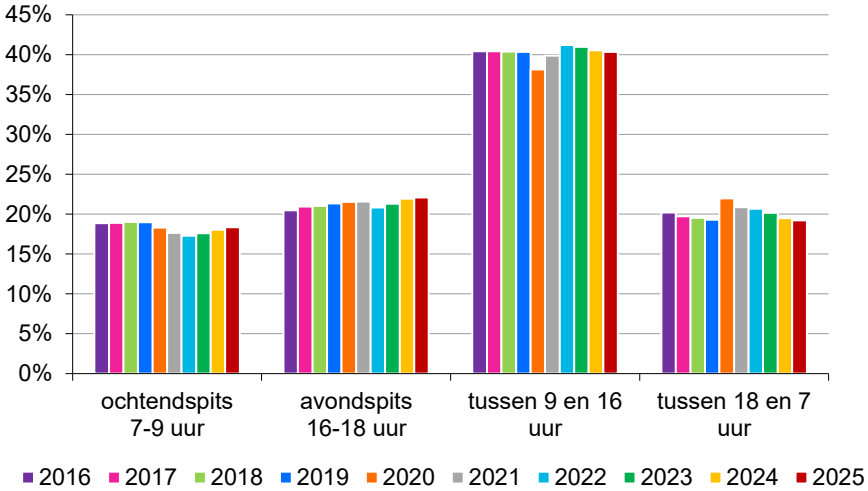
Bron: Permanente fietstelpunten gemeente Utrecht. Betreft de Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug. Werkdagen, excl. feest- en vakantiedagen.

Tussen Utrecht en Leidsche Rijn fietsten in 2025 dagelijks gemiddeld ruim 28.000 fietsers via de drie bruggen (Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug). Hiervan reed 20% in de ochtend- en ook 20% in de avondspits. In 2024 was dit (afgerond) ook 20% in beide spitsen.

In de coronajaren was het aandeel fietsers dat in de ochtendspits rijdt lager (18%). Vervolgens nam het aandeel in de ochtendspits toe, maar vergeleken met 2017-2019, de jaren voor corona, is het aandeel fietsers dat in de ochtendspits rijdt drie tot vier procentpunt kleiner. Het thuiswerken heeft vooral invloed op het aandeel in de ochtendspits.

Het aandeel fietsers dat in de avondspits rijdt, is redelijk stabiel op 19 à 20%.

verdeling fietsers tussen Utrecht en Utrecht Science Park over de dagdelen, werkdagen



Bron: Permanente fietstelpunten gemeente Utrecht. Betreft de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap. Werkdagen, excl. feest- en vakantiedagen.

Tussen Utrecht en het Utrecht Science Park fietsten in 2025 dagelijks gemiddeld 19.700 fietsers via de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap. Hiervan reed 18% in de ochtend- en 22% in de avondspits. In 2024 waren deze aandelen (afgerond) even groot.

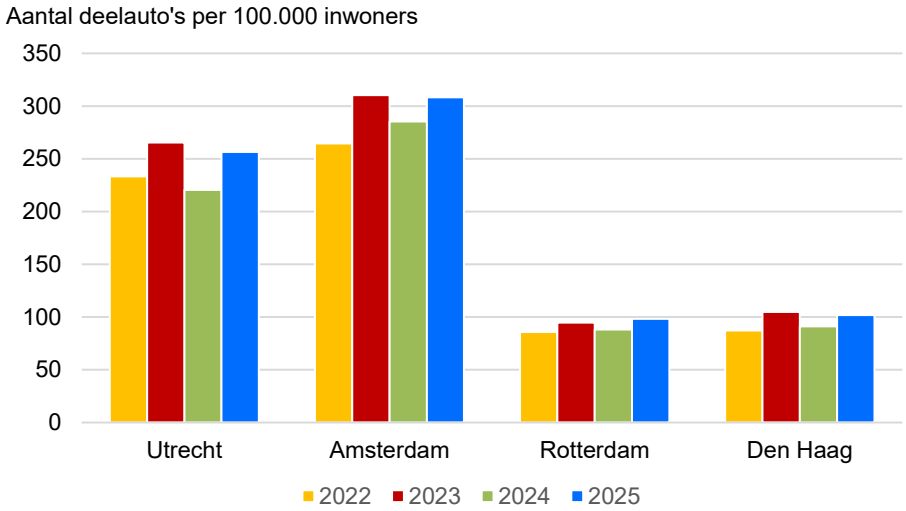
In de coronajaren nam het aandeel fietsers in de ochtendspits af, maar minder sterk als bij de relatie Utrecht-Leidsche Rijn. Het aandeel dat in de ochtendspits rijdt is nu iets kleiner (afgerond één procentpunt) dan in 2017-2019.

Het aandeel dat in de avondspits fietst, is langzaam aan het toenemen. In de jaren voor corona was dit afgerond 21%.

Vergeleken met de jaren vóór corona rijden er nu relatief minder fietsers in de ochtendspits.

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

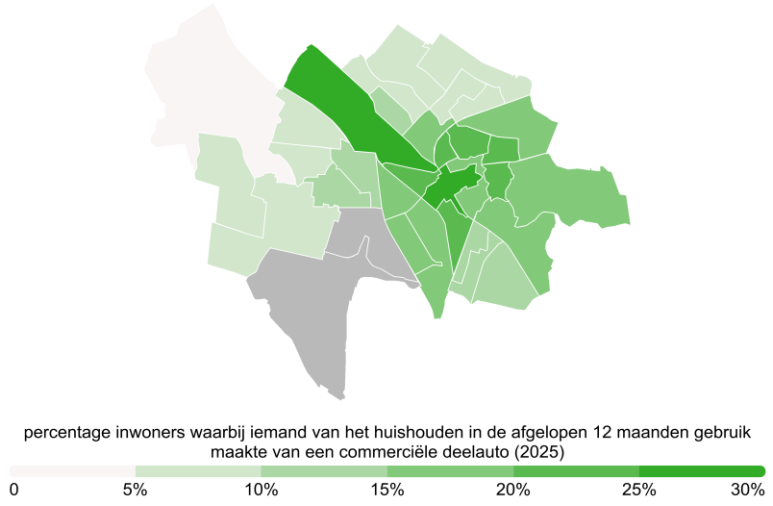
25. Aantal deelauto's en gebruik



Bron: CROW. Dit zijn de cijfers volgens de oude deelauto-definitie van het CROW, waarbij P2P deelauto's met fysieke sleuteloverdracht niet werden meegenomen. De cijfers van 2025 zijn door het CROW volgens de nieuwe definitie gepubliceerd (dat is inclusief P2P deelauto's met minstens 10 keer een fysieke sleuteloverdracht), maar voor de vergelijking met eerdere jaren, is hier voor de cijfers volgens de oude definitie gekozen.

Utrecht heeft 257 commerciële deelauto's per 100.000 inwoners in 2025. Utrecht staat hiermee binnen Nederland op de tweede plek, na Amsterdam. Dit aantal is bijna even hoog als in 2023 (266 deelauto's per 100.000 inwoners). Daarmee is de daling in 2024 (naar 221 deelauto's per 100.000 inwoners) bijna volledig hersteld in 2025. De afname in 2024 was een landelijke trend: deelauto-aanbieders zochten de balans tussen voldoende auto's om te zorgen dat mensen niet misgrijpen, maar geen overschot aan deelauto's die weinig/niet gebruikt werden. Vanwege stijgende kosten, werden er daardoor meer niet-renderende deelauto's weggehaald dan voorheen. Het absolute aantal commerciële deelauto's dat aangeboden wordt door marktpartijen in Utrecht in 2025 is 960. In Amsterdam zijn het er 2.872, in Rotterdam 659 en in Den Haag 576.

Naast de 960 deelauto's die met een app te openen zijn, zijn er 63 particuliere deelauto's die in 2025 minstens 10 keer zijn gebruikt met een fysieke sleuteloverdracht. Verder zijn er in 2026 (peildatum 1 maart) 256 particuliere autodeelvergunningen uitgegeven. Een jaar eerder waren dat er nog 212. Het invoeren van betaald parkeren in een aantal gebieden is mogelijk een verklaring.



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

In 2025 gebruikte bij 32% van de Utrechters iemand uit het huishouden een deelauto en/of een auto van familie, vrienden, kennissen of buren (alle vormen deelautogebruik samen). Dat is een toename ten opzichte van 2023, toen bij 29% van de Utrechters iemand gebruik maakte van een deelauto.

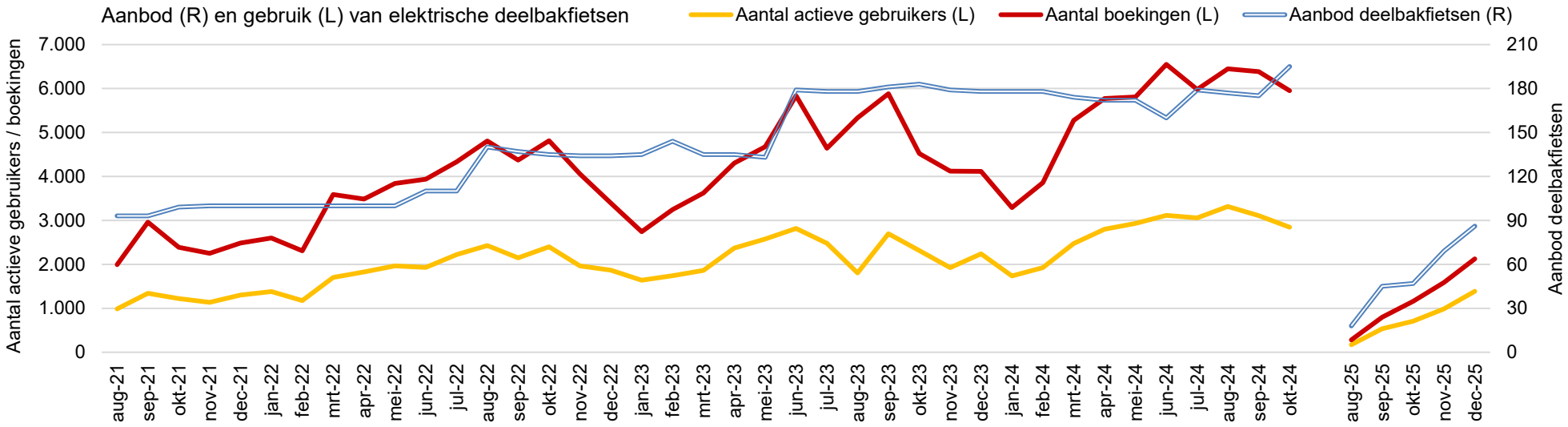
Dit gebeurde vooral (23%) informeel via familie of vrienden (21% in 2023). Bij 14% van de Utrechters gebruikte iemand uit het huishouden een deelauto via een (commerciële) organisatie zoals Greenwheels (13% in 2023), en bij 5% via een website met bewonersaanbod, zoals Snappcar (gelijk aan 2023).
Er is ook gebruik gemaakt van deelauto's via een autodeelgroep, maar afgerond blijft dat nog 0%.

In de Binnenstad, West en Noordoost (20%) is het gebruik van commerciële deelauto's relatief hoog. In Oost (35%) en Binnenstad (31%) wordt relatief vaak een auto gebruikt van familie/vrienden.

Het laagst is het deelautogebruik in Vleuten-De Meern (5% heeft een commerciële deelauto en 12% een auto van familie/vrienden gebruikt). In die wijk is het autobezit het grootst.

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

26. Aantal deelfietsen en gebruik | elektrische deelbakfiets en hubs

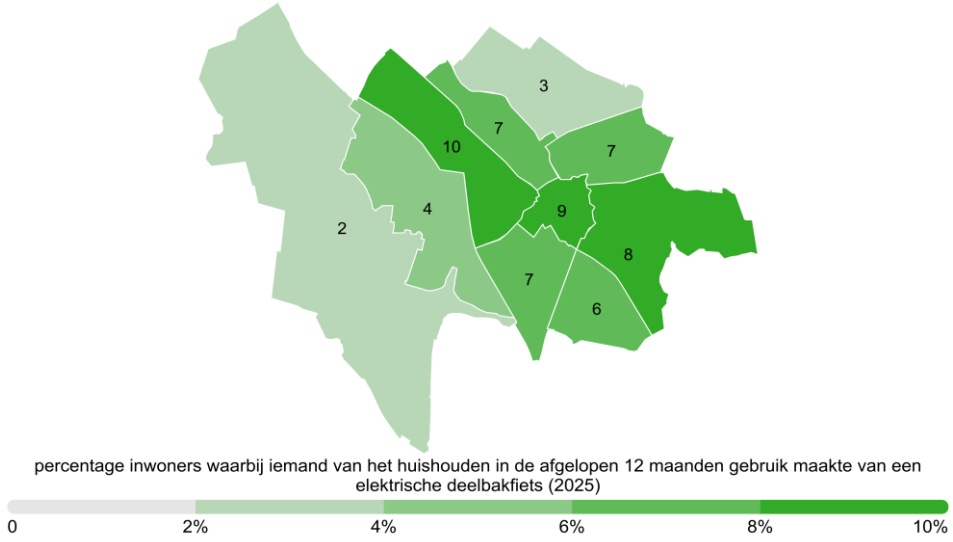


Bron: Cargoroo. Een actieve gebruiker is een gebruiker die in een maand minimaal één rit met een elektrische deelbakfiets heeft gemaakt.

Op vaste plekken verspreid in Utrecht staan sinds de zomer van 2021 elektrische deelbakfietsen van Cargoroo. Het aanbod nam toe van 100 eind 2021 naar 160-195 in 2023 en 2024, met ook een stijgend gebruik, tot het faillissement van Cargoroo eind 2024. Na de doorstart in augustus 2025 met Moby als aanbieder, stijgt het aanbod en gebruik, maar beide zitten nog onder het niveau van 2024. Het gebruik per beschikbare bakfiets was eind 2025 wel vergelijkbaar met 2024.

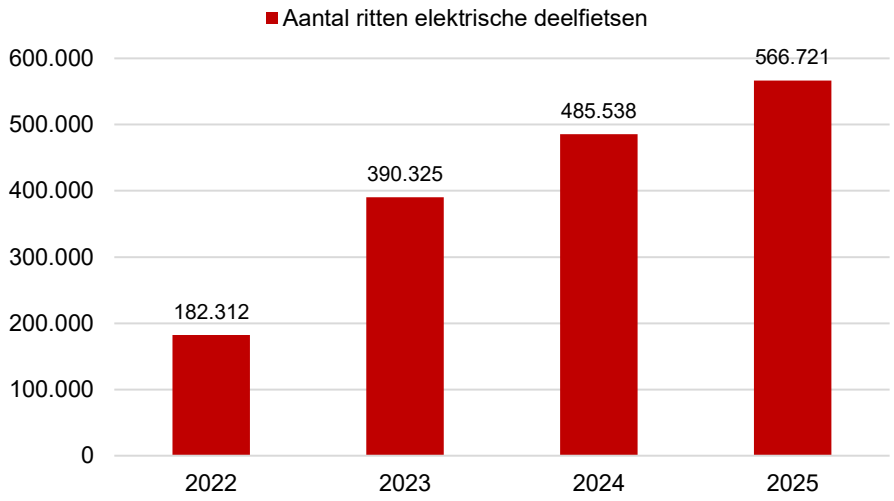
In 2025 maakte bij 6% van de Utrechters iemand van het huishouden gebruik van een elektrische deelbakfiets. Gedurende 2025 is er tijdelijk geen aanbod geweest van deelbakfietsen. Mogelijk dat dat de lichte afname verklaart van het deelbakfietsgebruik (7% in 2023). Inwoners van Vleuten-De Meern gebruiken minder vaak een deelbakfiets (2%), net als inwoners van Overvecht (3%) en Leidsche Rijn (4%). In West (10%) wordt vaker een deelbakfiets gebruikt dan gemiddeld, net als in Binnenstad (9%). Vooral 30 t/m 54-jarigen gebruiken de deelbakfiets (10%).

In Utrecht hebben we op verschillende locaties fysieke hubs: plekken met meerdere soorten deelvervoer bij elkaar. In 2025 zijn er nieuwe hubs gerealiseerd op zes locaties, namelijk bij de stations: Vleuten, Terwijde, Leidsche Rijn, Zuilen, Lunetten en Overvecht (zuidzijde). Eind 2025 waren er 27 hubs.



Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

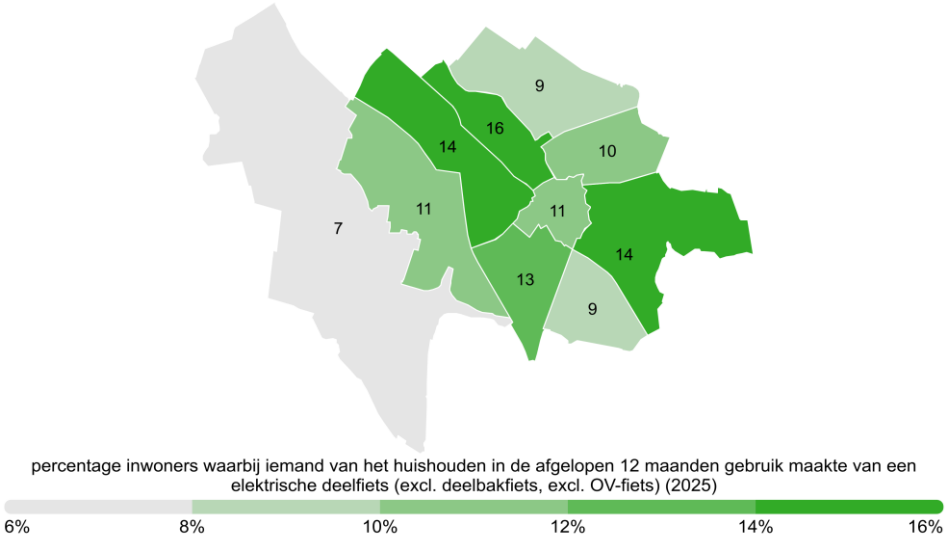
Aantal deelfietsen en gebruik | elektrische deelfiets



Bron: Tier / Dott. In 2024 fuseerde Tier met Dott. Dit heeft niet geleid tot meer/minder elektrische deelfietsen, maar mogelijk wel tot (tijdelijk) iets minder gebruikers doordat gebruikers van applicatie moesten veranderen.

Op een groot aantal vaste plekken in Utrecht staan elektrische deelfietsen. Dit waren er in 2025 ongeveer 1.000, net als de 2 jaren ervoor. Dit aantal liep in december 2025 wel terug vanwege de aflopende concessie met Dott als aanbieder. Het gebruik van de elektrische deelfietsen nam toe, tot 566.000 ritten in 2025. In 2024 waren dat er nog 485.000. Een rit duurt gemiddeld 12 minuten.

Na afloop van de concessie met Dott als aanbieder, staan er sinds begin 2026 elektrische deelfietsen van Lime in Utrecht. Dit is onderdeel van een gezamenlijk initiatief van de provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht, Bunnik, De Bilt, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Vijfheerenlanden, Woerden en Zeist. De elektrische deelfietsen van Lime zijn in al deze gemeenten te gebruiken, en kunnen dus over de gemeentegrenzen heen worden gebruikt. Het aanbod in de gemeente Utrecht zelf is met ongeveer 1.000 deelfietsen vergelijkbaar aan het aanbod van Tier/Dott in de afgelopen jaren.



Bron: Inwonersenquête 2025, gemeente Utrecht.

In 2025 maakte bij 11% van de Utrechters iemand van het huishouden gebruik van een elektrische deelfiets (Tier, Dott) (evenveel als in 2023).

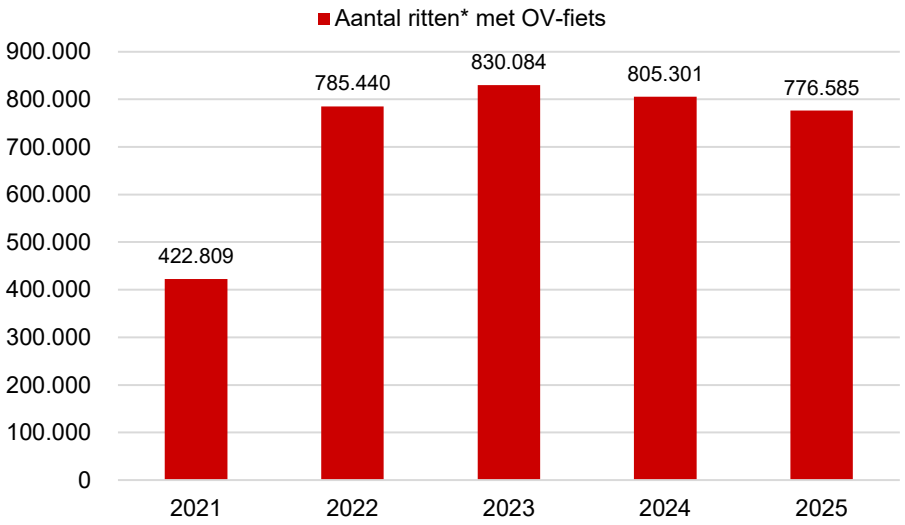
Inwoners van Vleuten-De Meern (7%), Overvecht en Zuid (beide 9%) maken minder gebruik van de elektrische deelfietsen.

In Noordwest (16%), West en Oost (beide 14%) gebruiken inwoners juist vaker een deelfiets.

Verder zien we ook verschillen als we naar leeftijden kijken, waarbij de elektrische deelfiets meer gebruikt worden door 18 t/m 29-jarigen (22%) en de elektrische deelbakfiets voornamelijk door 30 t/m 54-jarigen (10%).

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

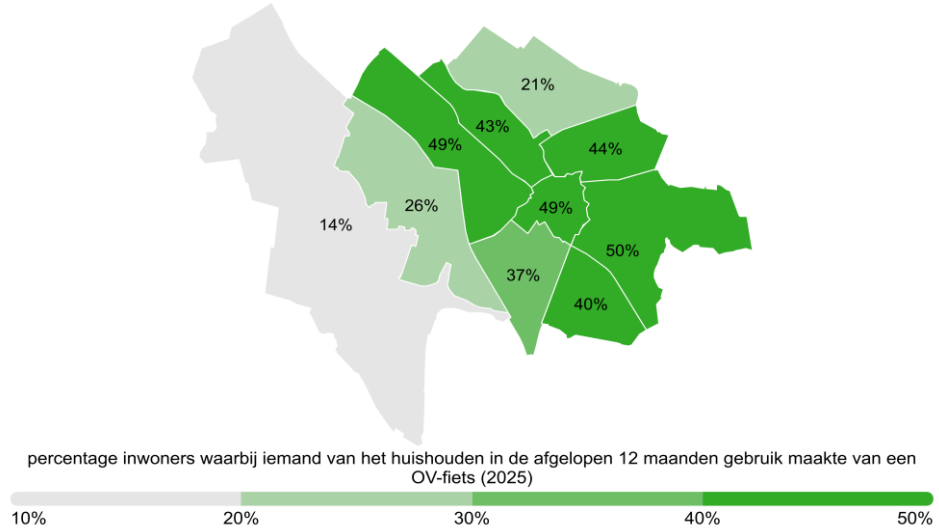
Aantal deelfietsen en gebruik | OV-fiets



Bron: NS. * Ritten: dit zijn het aantal verhuringen van maximaal 24 uur. Wanneer een verhuring langer dan 24 uur duurt, wordt het aantal ritten opgehoogd met 1 per 24 uur. Een verhuring van bijvoorbeeld 60 uur, telt dus als 3 ritten.

In Utrecht is er een structureel aanbod van ongeveer 2000-2500 OV-fietsen, verspreid over verschillende (OV)-locaties in Utrecht, maar voornamelijk rondom Utrecht Centraal. In de loop van 2025 zijn er 150 OV-fietsen rondom Utrecht Centraal bijgeplaatst.

In 2025 werden in totaal ruim 776.000 ritten* gemaakt. Dit is lager dan de jaren ervoor. Ook in 2024 was het aantal ritten lager dan in 2023. De reden hiervoor is de tijdelijke sluiting van de fietsenstalling Jaarbeursplein. Door scheurtjes in de constructie, was deze fietsenstalling tussen half oktober 2024 en eind februari 2025 gesloten. De OV-fietsen van deze stalling zijn gedeeltelijk, voor zover de capaciteit dat toeliet, verplaatst naar de andere stallingen rondom Utrecht Centraal. Een klein deel ging naar de stalling Stationsplein, en een groot deel naar de stalling Knoop. In totaal nam het aanbod OV-fietsen rond Utrecht Centraal wel af. Daardoor daalde het totaal aantal OV-fietsritten in zowel 2024 als 2025.



Bron: Inwonersenquête 2025, gemeente Utrecht.

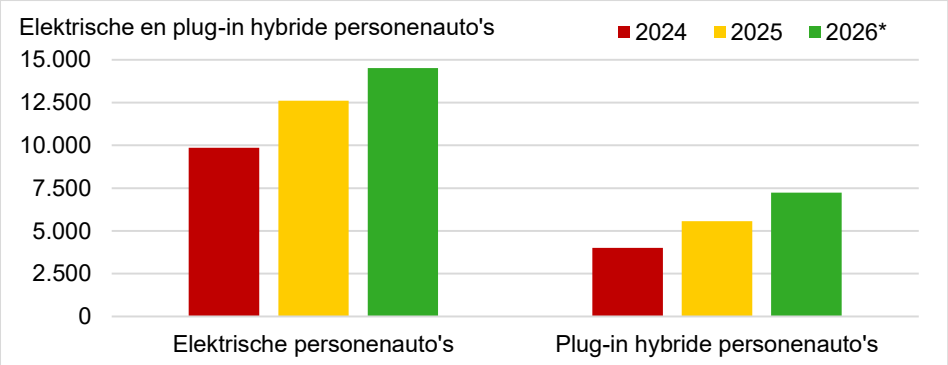
De OV-fiets is de meest gebruikte deelfietsvorm onder bewoners van Utrecht. Net als in 2023 maakte in 2025 bij 36% van de Utrechters iemand van het huishouden gebruik van een OV-fiets.

Inwoners van Vleuten-De Meern (14%) en Overvecht (21%) maken minder gebruik van de OV-fiets. Inwoners van Oost (50%), West en Binnenstad (beide 49%) wat meer.

Verder zien we ook verschillen als we naar leeftijden kijken, de OV-fiets wordt meer gebruikt door 18 t/m 29-jarigen (57%).

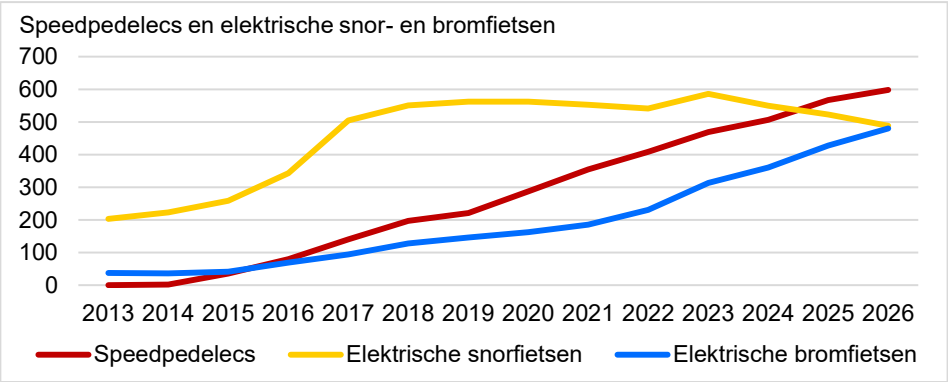
Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

27. Aantal elektrische (motor)voertuigen



Bron: RVO/CBS, via RWS Klimaatmonitor. Betreft personenauto's, zowel in privébezit als op naam van een bedrijf, waarbij er een herverdeling is gemaakt om o.a. leasevoertuigen zo goed als mogelijk te koppelen aan de woonplaats van de gebruiker i.p.v. het bedrijf. De gemeentelijke cijfers zijn modelmatig geschat o.b.v. de cijfers per provincie.
* De cijfers van 2026 zijn voorlopig, omdat de provinciecijfers nog niet definitief zijn. De gemeentelijke cijfers worden volgend jaar bijgesteld o.b.v. de definitieve provinciecijfers.

Het aantal elektrische personenauto's is tussen 2025 en 2026 (peildatum 1 januari) met 15% gegroeid, van 12.600 naar 14.500. Het aantal plug-in hybride voertuigen ligt lager, maar is wel met 30% gestegen, van 5.600 naar 7.200.



Bron: RVO, via RWS Klimaatmonitor. Betreft voertuigen zowel in privébezit als op naam van een bedrijf.

Het aantal speedpedelecs en elektrische bromfietsen neemt al jaren toe, tot 598 speed pedelecs en 480 elektrische bromfietsen begin 2026. Het aantal elektrische snorfietsen is langzaam aan het dalen, tot 488 begin 2026. De helmplicht en het verplaatsen van de snorfietsen naar de rijbaan zijn mogelijke verklaringen hiervoor.

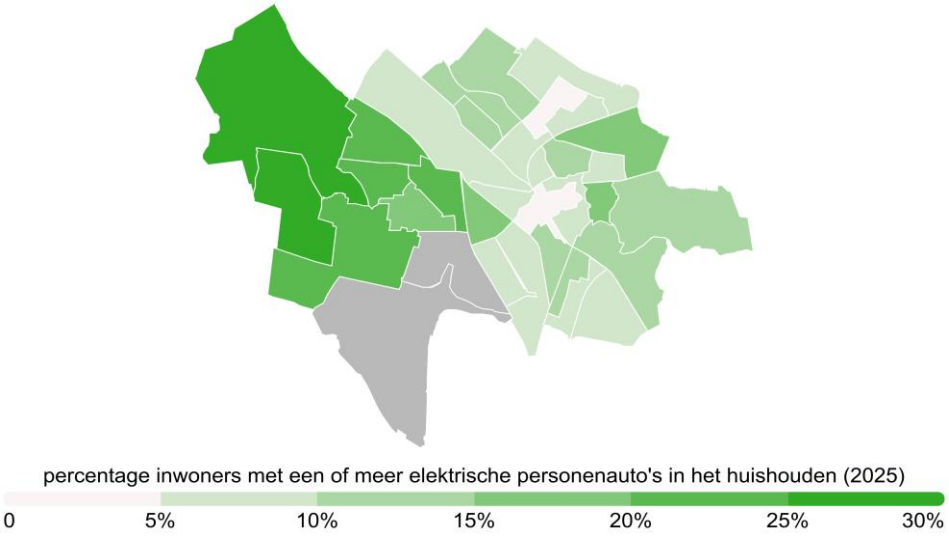


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.
*Inclusief leaseauto of auto van de zaak waar iemand privé gebruik van maakt. Sinds 2019 houden we deze enquête elke twee jaar. Cijfers van 2023 zijn niet vergelijkbaar met 2021, door afwijkende vraagstelling in 2021.

Ruim 1 op de 10 inwoners (13%) heeft een elektrische auto in het huishouden. Dit aandeel is in 2025 ruim drie keer zo groot als in 2019 (4%). Daarnaast heeft 24% van de Utrechters een elektrische fiets. In 2023 was dit nog 19%.

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

Aantal elektrische (motor)voertuigen

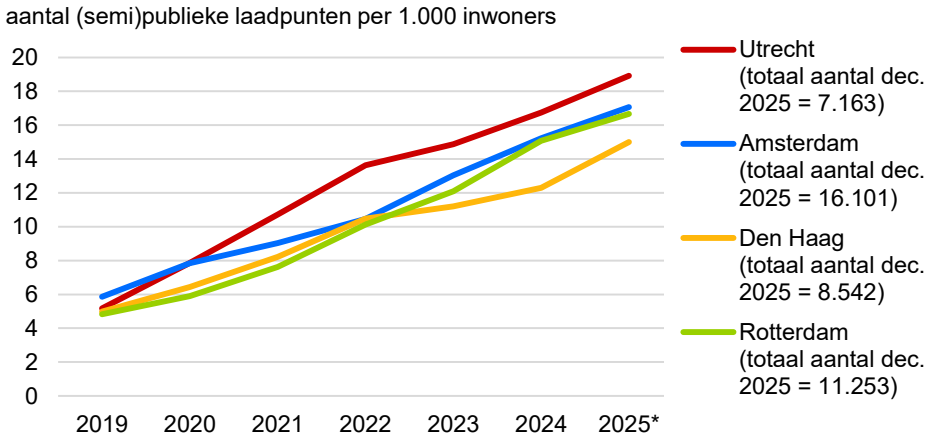


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.
*Inclusief leaseauto of auto van de zaak waar iemand privé gebruik van maakt. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Het aandeel inwoners met één of meer elektrische personenauto's binnen het huishouden is in Leidsche Rijn (26%) en Vleuten-De Meern (21%) hoger dan gemiddeld in Utrecht (13%). In de subwijk Vleuten, Haarzuilens is dit aandeel het hoogst, hier hebben bijna drie van de tien inwoners een elektrische auto in het huishouden (29%).

In de wijken Overvecht en Binnenstad (beide 7%) is dit aandeel lager.

28. Aantal laadpunten elektrisch vervoer



Bron: Klimaatmonitor. Voor het aantal publieke oplaadpunten van de gemeente Utrecht is de eigen registratie van de gemeente de bron. Peildatum december.
* Cijfers december 2025 zijn voorlopig.

Het aantal (semi)publieke laadpunten in Utrecht is tussen december 2019 en december 2025 sterk gegroeid van ongeveer 1.900 naar 7.200 laadpunten. Dit zijn laadpunten op publieke laadpalen en publiektoegankelijke laadpalen in parkeergarages en bij bedrijven. In 2025 zijn er 850 bijgekomen (+13%). Utrecht heeft per 1.000 inwoners 18,9 laadpunten. Dat zijn er meer dan in de drie andere grote steden: Amsterdam (17,1), Rotterdam (16,7) en Den Haag (15), peildatum december 2025.

De gemeente is verantwoordelijk voor de publieke laadpunten in de openbare ruimte. In 2025 groeide het aantal publieke laadpunten met 580 naar 4.802 publieke laadpunten in december 2025 (+14%).

De gemeente plaatst een nieuwe openbare laadpaal (met twee laadpunten) zodra die nodig is. Dat wordt bepaald op basis van hoe vaak de bestaande laadpalen gebruikt worden. De beschikbaarheid van laadpalen is over de hele stad op voldoende niveau. Door netcongestie kan er de komende jaren vertraging ontstaan in de plaatsing van laadpalen. Door de laadpalen netbewust te laten laden wordt de belasting van de laadpunten op het elektriciteitsnet zo veel mogelijk beperkt (Duurzaamheidsverslag gemeente Utrecht, 2025).

Goederenvervoer

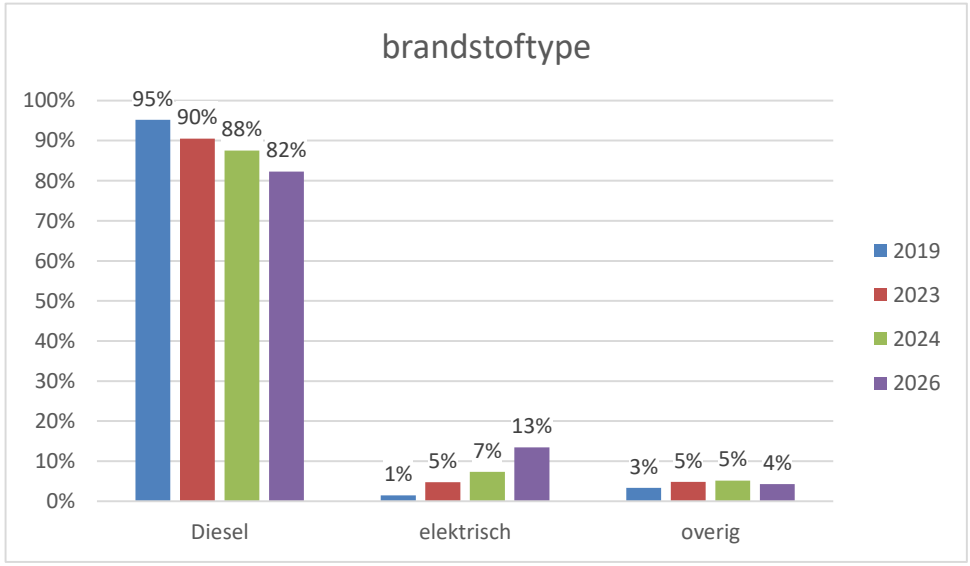
29. Aandeel/aantal schoon vervoer

Van het gebied dat de milieuzone vormt meten we het aantal goederenvervoer bewegingen dat het gebied uit gaat. Daarnaast verzamelen we gegevens over de voertuigklasse, emissieklasse en brandstoftype. Deze gegevens geven inzicht in of het lukt om er voor te zorgen dat het aantal goederenvervoerverplaatsingen te verminderen en om de uitstoot van goederenvervoer te verminderen.
In de tabel hieronder is het aantal verplaatsingen op een gemiddelde werkdag weergegeven. Van elk jaar zijn de maanden februari, maart en april gebruikt. 2025 ontbreekt volledig door dataproblemen. Daarom is 2026 alvast toegevoegd. In 2026 is het aantal verplaatsingen met 4% afgenomen ten opzichte van dezelfde periode in 2024. In 2024 was het aantal verplaatsingen nagenoeg gelijk aan 2019. De verdeling van het goederenvervoer over de categorieën bestelbusjes, kleine vrachtwagens en zware vrachtwagens is nagenoeg gelijk gebleven.

Jaar	bestelbusjes	kleine vrachtwagens	zware vrachtwagens	totaal	% toename
2019	7.981	373	734	9.087	
2023	8.596	342	713	9.651	6%
2024	8.062	337	687	9.086	-6%
2026	7.739	346	648	8.732	-4%

Bron: gemeente Utrecht

In onderstaande grafiek is de verdeling van de goederenvervoer- verplaatsingen naar de milieuzone per brandstoftype weergegeven. Duidelijk is te zien dat het overgrote deel gebruik maakt van diesel. Wel neemt elektrisch toe, naar 13% in 2026. We zien ongeveer dat de afname van het aandeel diesel de toename bij elektrisch vormt.
Bij het brandstoftype diesel en benzine is het ook relevant om naar de emissieklasse te kijken. De Euronorm 6 is op dit moment de strengste emissienorm waaraan brandstofvoertuigen met uitstoot kunnen voldoen. Voertuigen die hieraan voldoen hebben minder (schadelijke) uitstoot dan voertuigen van lagere normen, Euro 5 of lager. In 2026 was 1% van de voertuigen van de Euronorm 4 of lager. In 2024 was dit nog 8%. In de milieuzone is alleen Euro 5 of hoger toegestaan. Het aandeel Euro 5 nam ook af van 21% naar 13%. Euro 6 nam toe van 63% naar 72%.



Stap 2: Anders reizen

Conclusies

Ochtendspits relatief minder zwaar belast

Vergeleken met de periode voor corona wordt er nu relatief minder in de ochtendspits gereisd. Dit is een positieve ontwikkeling en lijkt een blijvende verandering voor motorvoertuigen, fiets én openbaar vervoer. Mensen werken deels thuis en gaan soms later naar het werk of de studie om de drukte te mijden. Dit zorgt voor een lagere piekbelasting van de netwerken. Het aandeel dat in de avondspits reist, is niet afgenomen, terwijl dan het netwerk en het openbaar vervoer het zwaarst belast worden. Het aandeel motorvoertuigen dat in de avondspits rijdt, is al jaren nagenoeg gelijk. In de bus/tram en op een aantal fietspunten is het aandeel dat in de avondspits reist licht toegenomen.

Aanbod en gebruik van deelmobiliteit nemen toe

Utrecht heeft met 257 commerciële deelauto's per 100.000 inwoners de op één na hoogste dichtheid in 2025 in Nederland, na Amsterdam. Het aantal commerciële deelauto's in Utrecht nam in 2025 toe van 826 in 2004 naar 960 in 2025. Daarmee is de daling in 2024 bijna volledig hersteld. De afname in 2024 was een landelijke trend: deelauto-aanbieders zochten de balans tussen voldoende auto's om te zorgen dat mensen niet misgrijpen, zonder dat er een overschot aan deelauto's ontstaat die weinig/niet gebruikt worden.

Bij 27% van de Utrechters heeft iemand van het huishouden in 2025 gebruik gemaakt van deelmobiliteit (excl. OV-fiets en excl. lenen van een auto van buren, familie of vrienden). In 2024 was dit 25%. Tegelijkertijd neemt het aantal ritten met elektrische deelfietsen toe. Met de 1.000 elektrische fietsen werden in 2025 bijna 567.000 ritten gemaakt, 17% meer dan in 2024. Ook neemt het aantal deelbakfietsen en het gebruik ervan weer toe na de doorstart eind 2025, nadat Cargoroo eind 2024 failliet ging. Tot slot werden in 2025 bijna 800.000 verplaatsingen met OV-fietsen gemaakt. Dit is iets lager dan eerdere jaren en is te wijten aan de tijdelijke sluiting van de stalling Jaarbeursplein.

Toename elektrische voertuigen (behalve de snorfiets) en laadpalen

Het aantal in Utrecht geregistreerde elektrische personenauto's is in 2025 met 15% gegroeid naar 14.500. Het aantal plug-in hybride voertuigen is wat minder groot, maar is met 30% gestegen naar 7.200.
Het aantal speedpedelecs en elektrische bromfietsen neemt al jaren toe, tot 598 speed pedelecs (+5% in 2025) en 480 elektrische bromfietsen (+12% in 2025). Het aantal elektrische snorfietsen is langzaam aan het dalen, tot 488 (-7% in 2025). De helmplicht en het verplaatsen van de snorfietsen naar de rijbaan zijn mogelijke verklaringen hiervoor.

Het aantal (semi)publieke laadpunten nam in 2025 toe naar 850 (+13%). Utrecht heeft sinds 2020 de meeste (semi)publieke oplaadpunten per 1.000 inwoners van de G4: 18,9 (peildatum december 2025). Door netcongestie kan er de komende jaren vertraging ontstaan in de plaatsing van nieuwe laadpalen. Door de laadpalen netbewust te laten laden wordt de belasting van de laadpunten op het elektriciteitsnet zo veel mogelijk beperkt.

Ruim 1 op de 10 inwoners (13%) heeft een elektrische auto in het huishouden. Dit aandeel is in 2025 ruim drie keer zo groot als in 2019 (4%). Er zijn grote verschillen tussen de subwijken: 4% in Binnenstad city- en in Zamenhofdreef, Neckardreef tot 28% in Veldhuizen, Vleuterweide en 29% in Vleuten, Haarzuilens. Daarnaast heeft 24% van de Utrechters een elektrische fiets. In 2023 was dit nog 19%.

Goederenvervoer

In de milieuzone is het aantal verplaatsingen voor goederenvervoer afgenomen met 4% ten opzichte van 2024. Ook is het aandeel elektrisch toegenomen en is het aantal verplaatsingen met voertuigen dat niet aan de hoogste emissienorm (euro 6) voldoet afgenomen. Deze ontwikkelingen dragen bij aan het vergroten van de leefbaarheid in dit gebied. In 2025 is de zero-emissie zone ingevoerd in dit gebied. Deze maatregel draagt bij aan de toename van het aandeel elektrische verplaatsingen.

Stap 3: Netwerken op orde

Inleiding

Het is de ambitie om de groei van de stad zonder groei van het autogebruik gepaard te laten gaan. Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes.

In een compacte, groeiende stad is lopen een belangrijke vervoerswijze. Het heeft de meest positieve maatschappelijke effecten: zo is het gezond, milieuvriendelijk, energievriendelijk en ruimte-efficiënt. Daarom stimuleren we lopen als vervoerswijze. Ook willen we dat voetgangers zich veilig kunnen verplaatsen. In dit hoofdstuk staan cijfers over het aandeel verplaatsingen dat te voet wordt gedaan, de tevredenheid van inwoners over voetpaden/stoepen en de bereikbaarheid van de binnenstad te voet en het aantal ongevallen met voetgangers.

De fiets is een gezonde en aantrekkelijke manier om je te verplaatsen. In dit hoofdstuk staan cijfers over het aandeel verplaatsingen dat met de fiets wordt gedaan. Ook geven we cijfers over de tevredenheid over fietsen en fietsongevallen.

We werken toe naar een robuust OV-netwerk in 2040 waar het openbaar vervoer niet langer (vrijwel) alleen op Utrecht Centraal is gericht, maar de druk beter verspreid is over het netwerk. In dit hoofdstuk staan cijfers over het aantal treinreizigers per station. Ook volgen we het aantal instappers in bussen en trams, geven we inzicht in de herkomsten en bestemmingen van OV-reizigers en volgen we de tevredenheid over de bereikbaarheid van de binnenstad met het ov en de bereikbaarheid van de eigen buurt.

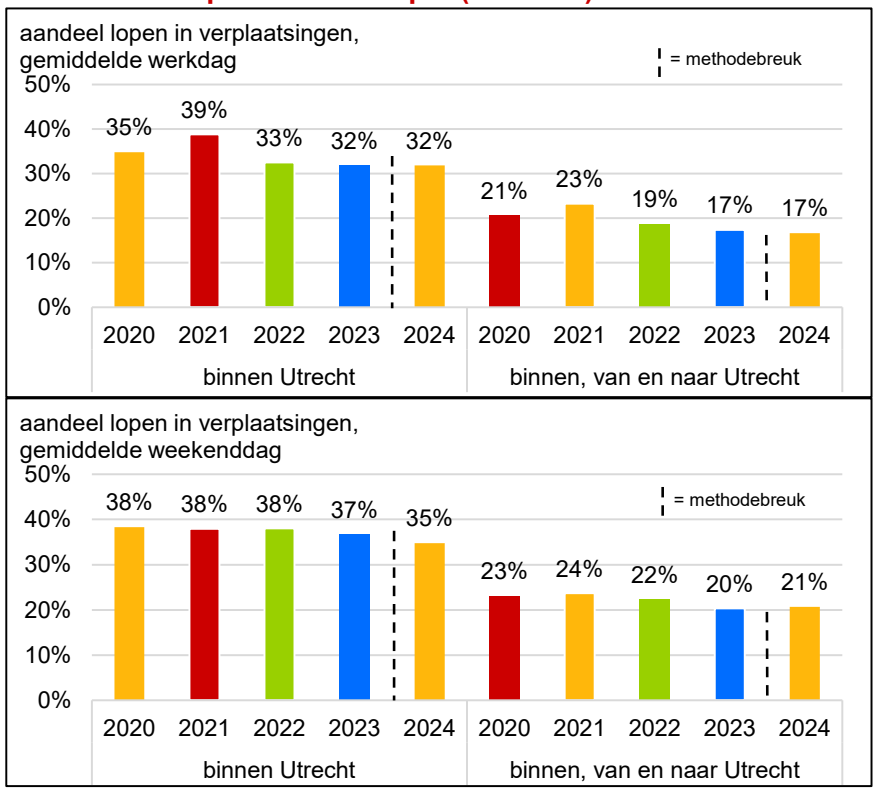
We zorgen voor een goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer door de hoeveelheid autoverkeer niet te laten groeien en overbelasting van wegen te voorkomen. Dit hoofdstuk bevat een indicator die inzicht geeft in de herkomst van gemotoriseerd verkeer dat naar Utrecht rijdt en intern autoverkeer. Ook bevat dit hoofdstuk cijfers over het aantal personenauto's van en naar de milieuzone. Verder is de ontwikkeling van het P+R gebruik te zien.



Foto: Tom Philip Janssen

Voetganger

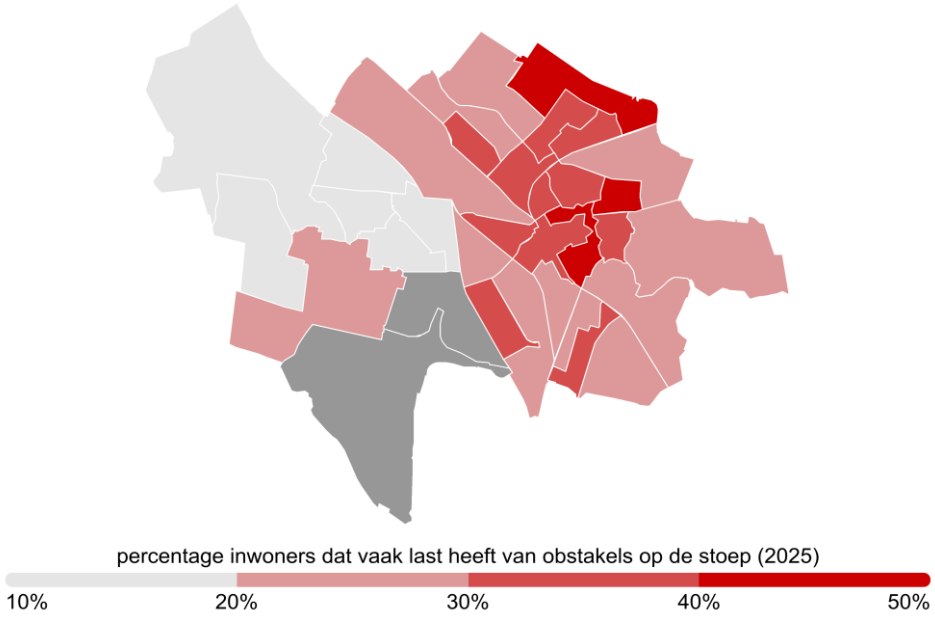
30. Aandeel lopen in modal split (t/m 2024)



Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd.
Het aandeel lopen bij verplaatsingen van en naar Utrecht is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

In 2024 werd op werkdagen 17% van de verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht (dus alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Utrecht) lopend gedaan. Op weekenddagen was dit 4 procentpunt meer.
Bijna een derde van de verplaatsingen binnen Utrecht (dus de verplaatsingen die beginnen en eindigen in Utrecht) werd in 2024 op werkdagen lopend gedaan (32%), op weekenddagen was dat ook iets meer (35%). Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

31. Tevredenheid inwoners over lopen



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

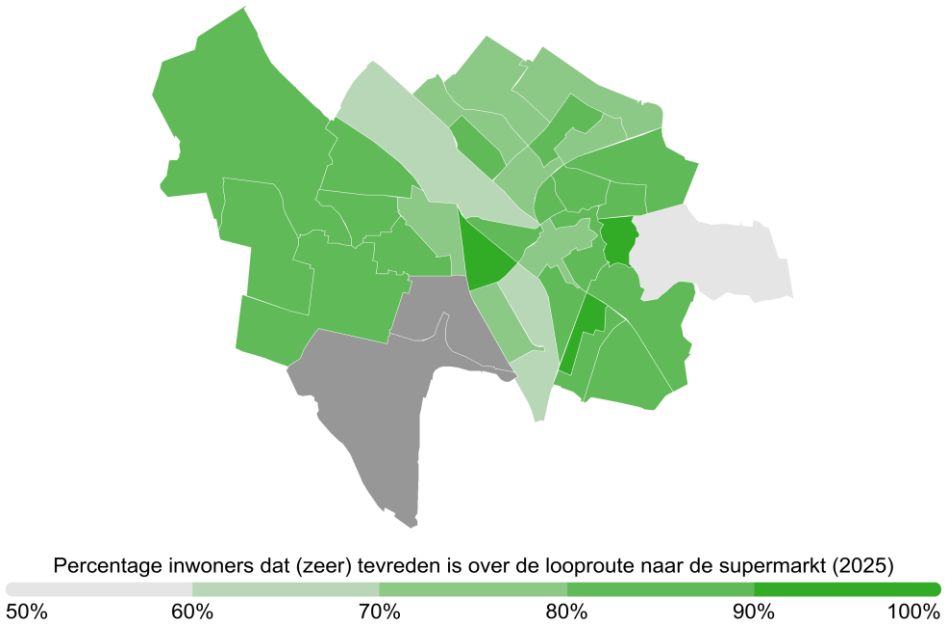
Een kwart van de Utrechters (27%) heeft in hun eigen buurt vaak last van obstakels op de stoep. Dit is gelijk aan 2023.

In sommige wijken wordt relatief meer last ervaren: zo heeft 39% van de inwoners van Binnenstad vaak last van obstakels op de stoep en in Overvecht is dat 35%. Vooral in de subwijken Binnenstad woongebied (42%), Zambesidreef, Tigrisdreef (41%) en Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (41%) wordt veel overlast ervaren.

In Leidsche Rijn (12%) en Vleuten-De Meern (17%) ervaren inwoners hier juist minder vaak last van.

Voetganger

Tevredenheid inwoners over lopen



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Vier op de vijf Utrechters zijn tevreden over de looproute naar de supermarkt (80%). 10% is hierover juist niet tevreden. In Zuid (86%) en Noordoost (84%) zijn inwoners het meest tevreden over de looproute en in Oost (75%) en Zuidwest (74%) juist het minst. In Oost verschilt de tevredenheid sterk tussen de subwijken: in deze wijk wonen de meest tevreden inwoners (in Oudwijk, Buiten Wittevrouwen (95%)) en de minst tevreden inwoners (in Wilhelminapark, Rijnsweerd (55%)) van de stad. In deze laatste subwijk is het aanbod van supermarkten erg beperkt wat deze relatief hoge ontevredenheid mogelijk kan verklaren. Inwoners van deze subwijk geven ook vaker aan dat ze moeite hebben de supermarkt de bereiken.

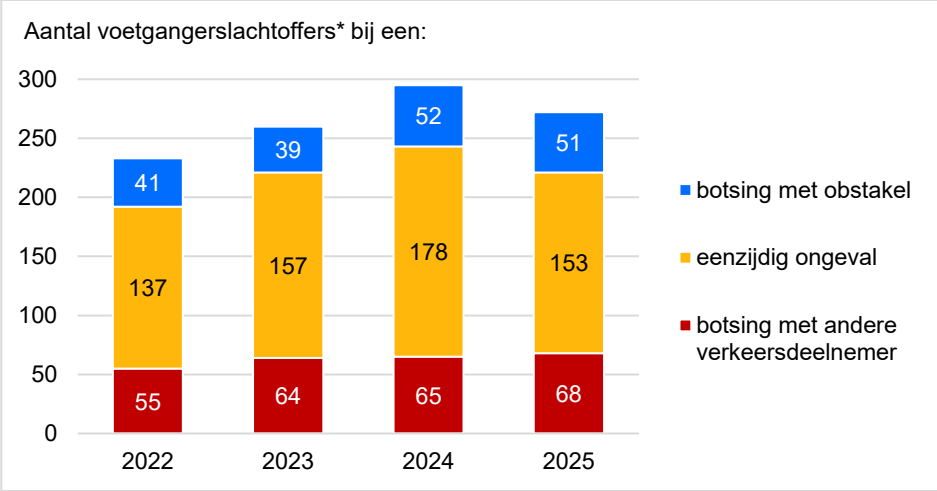
Inwoners van 65 jaar en ouder zijn vergelijkbaar met de stad tevreden over de loopbereikbaarheid van de supermarkt. Bij mensen met een lichamelijke of psychische beperking ligt de tevredenheid wat lager dan stadsbreed (76% is tevreden).



Foto: Tom Janssen

Voetganger

32. Aantal voetgangerslachtoffers



Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft voetgangers die gewond raken bij een val of botsing op de openbare weg, gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht. *Voetgangers betreffen ook verkeersdeelnemers op (elektrische) wieltjes, steps, skateboards, rollators en rolstoelen.

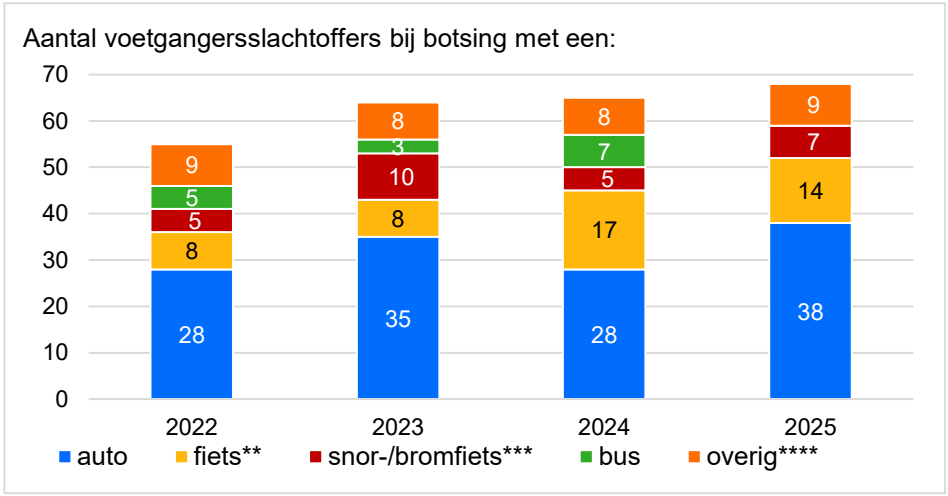
Via VeiligheidNL hebben we inzicht in het aantal verkeersslachtoffers dat zorg krijgt van ambulancepersoneel. De cijfers zijn beschikbaar vanaf 2022.

Het aantal voetgangers dat gewond is geraakt op de openbare weg en zorg heeft gekregen van ambulancepersoneel neemt in 2025 na de stijging in de vorige jaren af.

In 2025 kregen 272 gewonde voetgangers zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn 23 minder gewonde voetgangers dan in 2024 (-8%). Vergeleken met 2022 zijn het er 39 meer (+17%).

De meeste voetgangers raakten gewond bij een eenzijdig ongeval (bijvoorbeeld door te struikelen). Dit gebeurde in 2025 minder vaak dan in 2024. Vergeleken met 2022 zijn het er 16 meer (+12%). De aantallen voetgangers die gewond raakten bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer en een obstakel zijn vergelijkbaar met 2024. Vergeleken met 2022 zijn het meer (+17% andere verkeersdeelnemer en +24% obstakel).

Let op dat voetgangers ook verkeersdeelnemers betreffen op (elektrische) wieltjes, steps, skateboards, met een rollator of een rolstoel. Slachtoffers op een scootmobiel zitten hier niet bij.



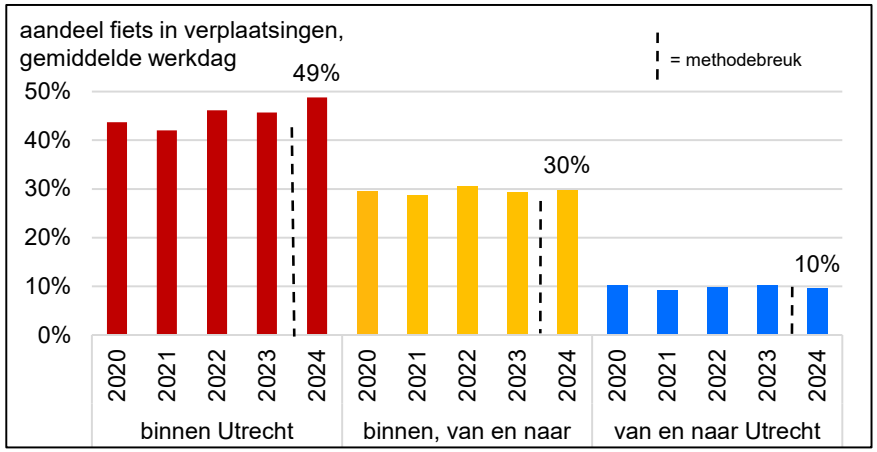
Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht.
** incl. elektrische fiets/fatbike. *** incl. speedpedelec. **** motor, scootmobiel, tram, trein, dier, onbekend.

In 2025 raakten 68 voetgangers gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Ruim de helft daarvan (56%) raakte gewond bij een botsing met een auto, dit aantal is groter dan in de drie voorgaande jaren.

Het aantal voetgangers dat gewond is geraakt bij een botsing met een (elektrische) fiets is iets kleiner dan in 2024, maar groter dan in 2022 en 2023. Omdat dit met uitzondering van de vervoerwijze 'auto' relatief kleine aantallen zijn, fluctueren de cijfers van jaar tot jaar en zijn conclusies over toe- of afname per vervoerwijze niet te trekken.

Fiets

33. Aandeel fiets in modal split



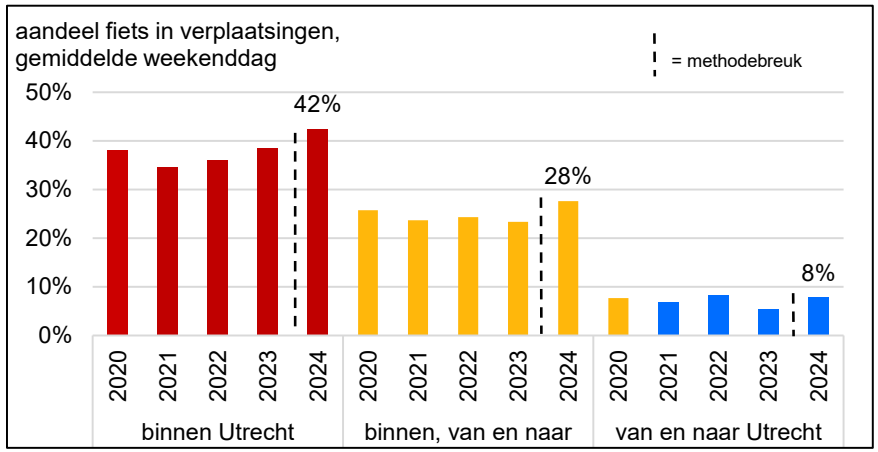
Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

In 2024 wordt op werkdagen bijna de helft van de verplaatsingen binnen Utrecht (49%) op de fiets gedaan.

1 op de 10 verplaatsingen van en naar Utrecht wordt op werkdagen met de fiets afgelegd. Bij deze langere verplaatsingen kiezen verkeersdeelnemers vooral voor de auto (52%) en het openbaar vervoer (36%).

Bij alle verplaatsingen op werkdagen binnen, van en naar Utrecht, dus alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Utrecht, heeft de fiets een aandeel van 30% in 2024.

Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.



Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

Verkeersdeelnemers kiezen op werkdagen relatief vaker voor de fiets dan in het weekend. In 2024 wordt op weekenddagen voor 42% van de interne verplaatsingen de fiets gebruikt.

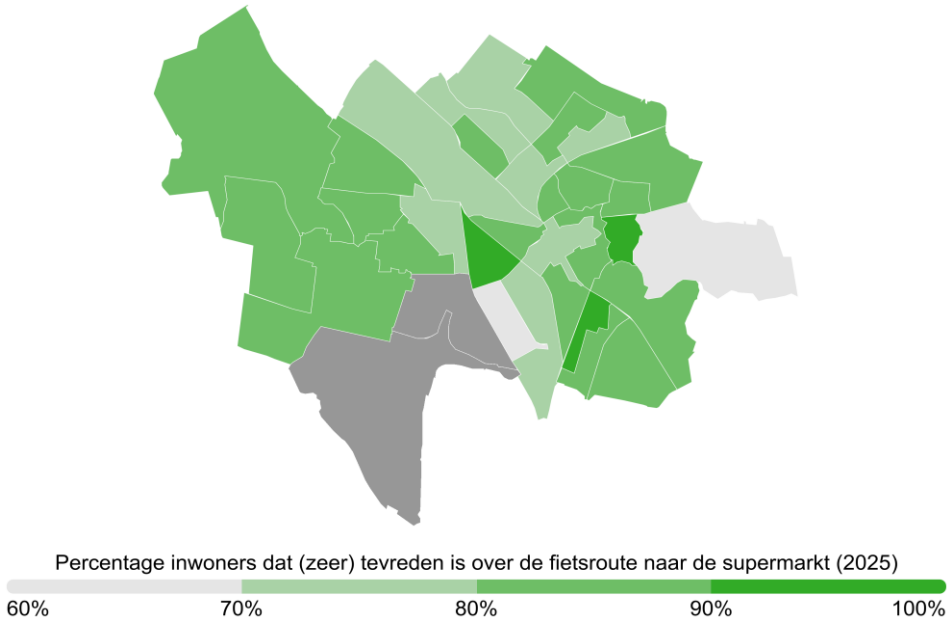
Voor 8% van de verplaatsingen van en naar Utrecht wordt de fiets gebruikt. Net als op werkdagen kiezen verkeersdeelnemers voor deze langere verplaatsingen meestal de auto (62%) of het openbaar vervoer (26%).

Bij alle verplaatsingen op weekenddagen binnen, van en naar Utrecht, dus alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Utrecht, heeft de fiets een aandeel van 28% in 2024.

Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

Fiets

34. Tevredenheid inwoners over fietsen



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Vier op de vijf Utrechters zijn tevreden over de fietsroute naar de supermarkt (81%). 8% is hierover juist niet tevreden.

Inwoners van 65 jaar en ouder zijn vergelijkbaar met de stad tevreden over de fietsbereikbaarheid van de supermarkt. Bij mensen met een lichamelijke of psychische beperking ligt de tevredenheid wat lager dan stadsbreed (75% is tevreden).

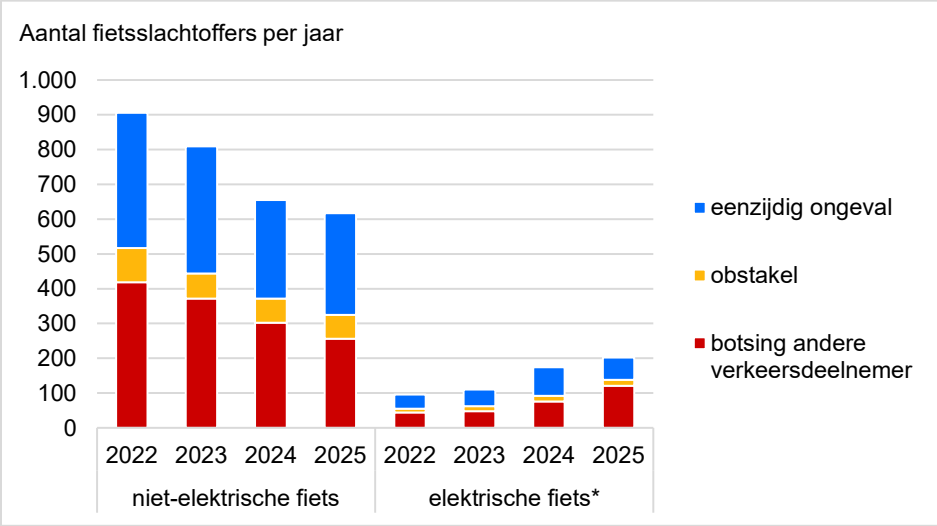
In Zuid (87%) en Noordoost (86%) zijn inwoners het meest tevreden over de fietsroute en Zuidwest (75%) het minst. In Oost verschilt de tevredenheid sterk per subwijk: bewoners van Oudwijk, Buiten Wittevrouwen zijn het meest tevreden van de hele gemeente (95%), terwijl bewoners van Wilhelminapark, Rijnsweerd (68%) de op één na minst tevreden inwoners zijn. In deze laatste subwijk is het aanbod van supermarkten erg beperkt wat deze relatief hoge ontevredenheid mogelijk kan verklaren. Inwoners van Kanaleneiland zijn het minst tevreden (66%).



Foto: Tom Janssen

Fiets

35. Aantal fietsslachtoffers



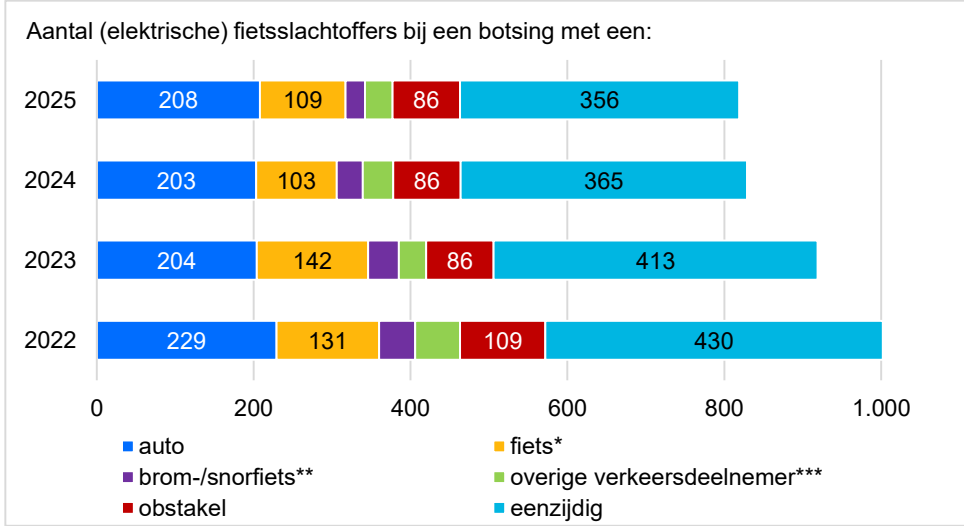
Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht.

Via VeiligheidNL hebben we inzicht in het aantal verkeersslachtoffers dat zorg krijgt van ambulancepersoneel. De cijfers zijn beschikbaar vanaf 2022.

Het aantal slachtoffers op een fiets (totaal van niet-elektrisch en elektrisch) neemt af. In 2025 kregen 819 fietsers zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn er 10 minder dan in 2024 (-1%) en 183 minder dan in 2022 (-18%). Van deze 819 slachtoffers zaten er tenminste 202 op een elektrische fiets. Dit betreft een ondergrens, er wordt namelijk niet altijd goed geregistreerd of het een elektrische of een niet-elektrische fiets betreft.

Het aantal slachtoffers op een niet-elektrische fiets neemt af. In 2025 raakten 617 fietsers op een niet-elektrische fiets gewond, 38 minder dan een jaar eerder (-6%) en 289 minder dan in 2022 (-32%).

Het aantal slachtoffers op een elektrische fiets neemt daarentegen toe. In 2025 raakten minimaal 202 mensen op een elektrische fiets gewond. Dat zijn er 28 meer dan een jaar eerder (+3%) en 106 meer dan in 2022 (+110%).



Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht..
* incl. elektrische fiets. ** incl. speedpedelec. *** motor, voetganger, scootmobiel, vrachtwagen, bus, tram, onbekend

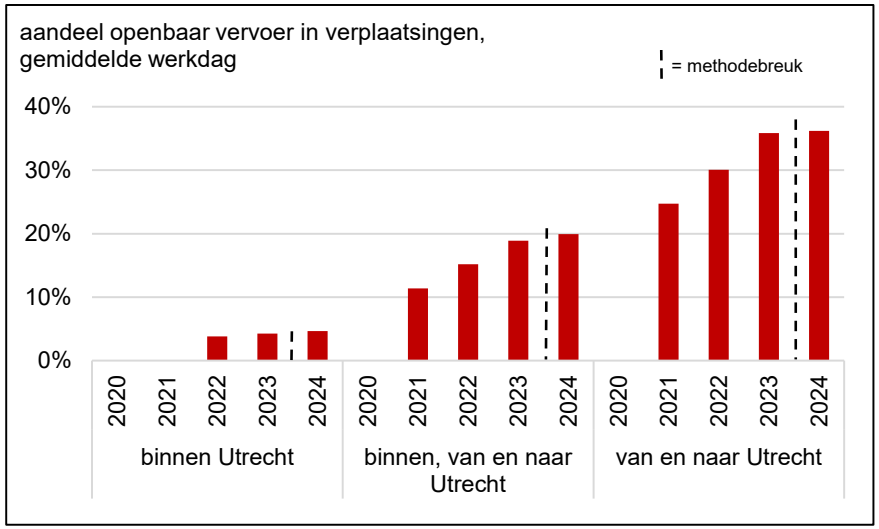
In 2025 kregen 377 (elektrische) fietsers zorg van ambulancepersoneel na een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Dit is 46% van de fietsslachtoffers. Daarbij was de tegenpartij vooral een auto of een andere (elektrische) fietser. In 2024 raakten ongeveer evenveel fietsers gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Vergeleken met 2022 waren er 21 minder fietsslachtoffers bij botsingen met een auto (-9%) en een brom-snorfiets (-46%) en 22 minder bij botsingen met een andere (elektrische) fiets (-17%) en een andere verkeersdeelnemer (-39%).

Ook kregen 356 (elektrische) fietsslachtoffers zorg van ambulancepersoneel na een eenzijdig ongeval. Dit is 43% van alle fietsslachtoffers in 2025. Dit aantal is kleiner dan in de vorige jaren. Vergeleken met 2022 daalde het aantal met 74 (-17%).

Tot slot raakten in 2025 net als in de twee jaren ervoor 86 fietsers gewond doordat ze tegen een obstakel botsten (zoals een boom of een geparkeerd voertuig). Dit is 11% van de fietsslachtoffers. Dit waren er 23 minder dan in 2022 (-21%).

Openbaar Vervoer

36. Aandeel openbaar vervoer in modal split



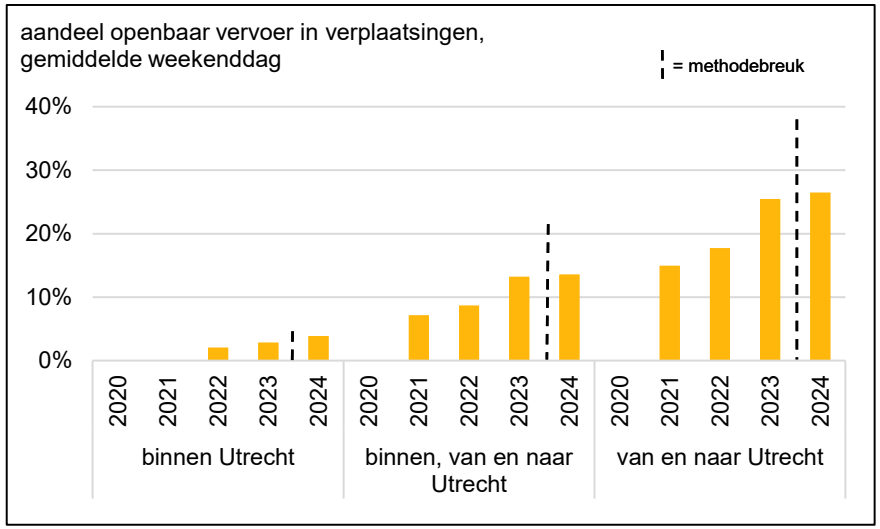
Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het aandeel ov bij verplaatsingen binnen Utrecht in 2020 en 2021 is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

In 2024 werd op werkdagen één op de vijf verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht met het openbaar vervoer afgelegd.

Bij verplaatsingen binnen Utrecht speelt het openbaar vervoer een kleine rol. Op werkdagen werd in 2024 bijna 5% met het openbaar vervoer gemaakt. Fietsen en lopen zijn de meest voorkomende verplaatsingswijzen binnen Utrecht.

Bij verplaatsingen van en naar Utrecht vervult het openbaar vervoer een belangrijke rol: in 2024 werd op werkdagen ruim één op de drie (36%) hiervan met het openbaar vervoer afgelegd.

Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.



Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het aandeel ov bij verplaatsingen binnen Utrecht in 2020 en 2021 is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

Op weekenddagen is het aandeel openbaar vervoer bij verplaatsingen minder groot dan op werkdagen. Van alle verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht in 2024 in het weekend werd 14% met het openbaar vervoer afgelegd.

Bij verplaatsingen binnen Utrecht was dat 4%, bij verplaatsingen van en neer Utrecht 26%.

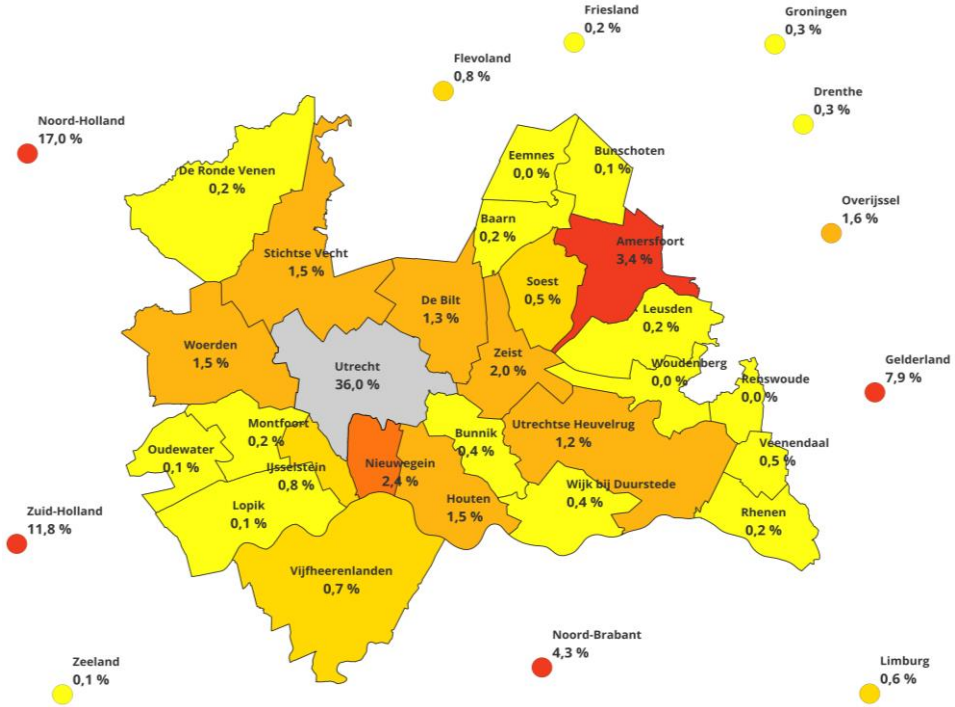
Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

Openbaar Vervoer

37. Herkomst OV-gebruikers met bestemming Utrecht

Onderstaande kaart laat zien wat de herkomst is van verplaatsingen* met het openbaar vervoer met als bestemming de gemeente Utrecht. Een groot deel (44,8%) van de verplaatsingen naar Utrecht wordt gemaakt vanaf buiten de provincie. Deze verplaatsingen worden voornamelijk gemaakt vanuit Noord-Holland (17,0%), Zuid-Holland (11,8%), Gelderland (7,9%) en Noord-Brabant (4,3%). Ook interne verplaatsingen (verplaatsingen van Utrecht naar Utrecht) komen met 36,0% vaak voor. De overige verplaatsingen komen uit andere gemeenten uit de provincie (19,2%). Binnen de provincie komen de verplaatsingen voornamelijk uit Amersfoort (3,4%), Nieuwegein (2,4%) en Zeist (2,0%).

Ten opzichte van 2023 en 2024, zijn er nauwelijks verschillen te zien in de verhoudingen tussen de verschillende reisrelaties.



* o.b.v. OVpay-, CT- en OV-chipkaartgegevens van 2024 (werkdagen). Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers. 'Terugreizen' van bewoners naar Utrecht zitten hier dus bij. Interne reizen die uit twee verplaatsingen bestaan (heen en terug, met minimaal 35 minuten daartussen, zijnde de maximale overstaptijd), tellen mee als twee aparte verplaatsingen.

38. Reisbewegingen Utrecht Centraal

Utrecht Centraal is het knooppunt van Utrecht waar trein, tram en bus samen komen en de verwachting is dat dit knooppunt de komende jaren steeds zwaarder belast wordt. We volgen daarom hoe het station gebruikt wordt. We kijken daarvoor naar de overstapbewegingen die er plaats vinden en hoe mensen van en naar het station reizen. Deze indicator is nog nieuw en bevat tot nu toe data vanaf 2023.

	in-/ opstappers 2025	% t.o.v 2024	uit-/ afstappers 2025	% t.o.v 2024
Centrumzijde Bus	6033	+0%	6095	-5%
Centrumzijde Tram	9633	+7%	9117	+4%
Treinstation	82726	+2%	80688	+3%
Jaarbeursplein (tram)	3525	+6%	3539	+5%
Jaarbeurszijde	27232	-1%	28029	-2%
fiets/voet	70006	+3%	67569	+3%
Totaal	**199156**	**+2%**	**195036**	**+2%**

Bron: OV-chipkaart data via Translink. Reizigers die van trein naar trein overstappen zonder uit / in te checken zitten niet in de data.

Op een gemiddelde werkdag arriveren en vertrekken de meeste reizigers die in of uitchecken met de trein. Na de trein komen en gaan de meeste mensen te voet of op de fiets. In 2025 is met name het aantal instappers op de tram aan de centrumzijde toegenomen, met 7%. in 2024 was hier ook al een groei van 16%. Ook de halte van de tram aan de Jaarbeurszijde groeide met 6%. Dit was vorig jaar gedaald door werkzaamheden. Bij de bus zien we afnames, mogelijk door de problemen bij de nieuwe concessie. Voor het gehele station geldt dat het aantal in- en uitstappers gegroeid is met 2% naar bijna 200.000 overstappende reizigers, vorig jaar was de groei 7%.

Hieronder zijn de aandelen per reismogelijkheid weergegeven. Omdat mensen vaak dezelfde heen- en terugreis maken, is de verdeling nagenoeg gelijk. De aandelen zijn ten opzichte van 2023 en 2024 nagenoeg gelijk gebleven, alleen het aandeel dat met de tram op Jaarbeurszijde aankomt, is iets toegenomen.

	Reis naar CS	Reis vanaf CS
centrumzijde bus	3%	3%
centrumzijde tram	5%	5%
treinstation	41%	42%
jaarbeursplein (tram)	2%	2%
jaarbeurszijde	14%	14%
fiets/voet	35%	35%

Bron: OV-chipkaart data via Translink. Reizigers die van trein naar trein overstappen zonder uit / in te checken zitten niet in de data.

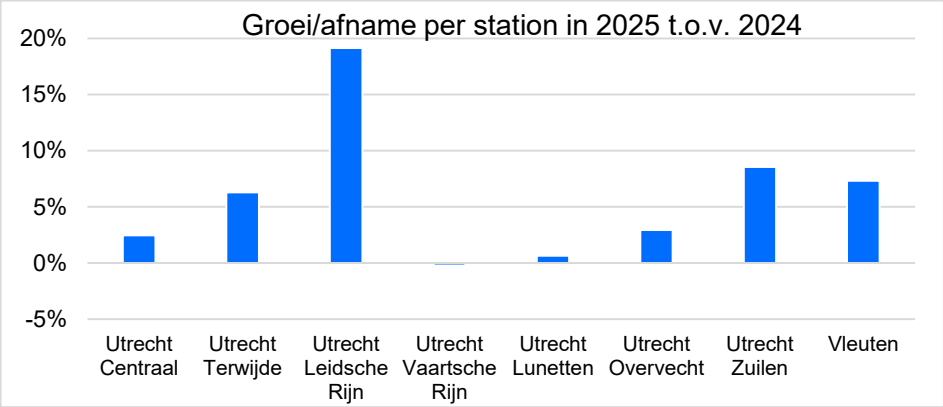
Openbaar Vervoer

39. In-/uitstappers trein per station

In de onderstaande tabel is het aantal in- + uitstappers te zien op een gemiddelde werkdag op de NS-treinstations tot en met 2025. Zoals beschreven in paragraaf 10 zijn de cijfers na 2023 niet helemaal te vergelijken met de jaren ervoor, globaal zijn die 3% te hoog. We laten wel de jaren in de tabel staan om inzicht te geven in de ontwikkeling van de stations. De procentuele groei wordt alleen vanaf 2025 weergegeven.

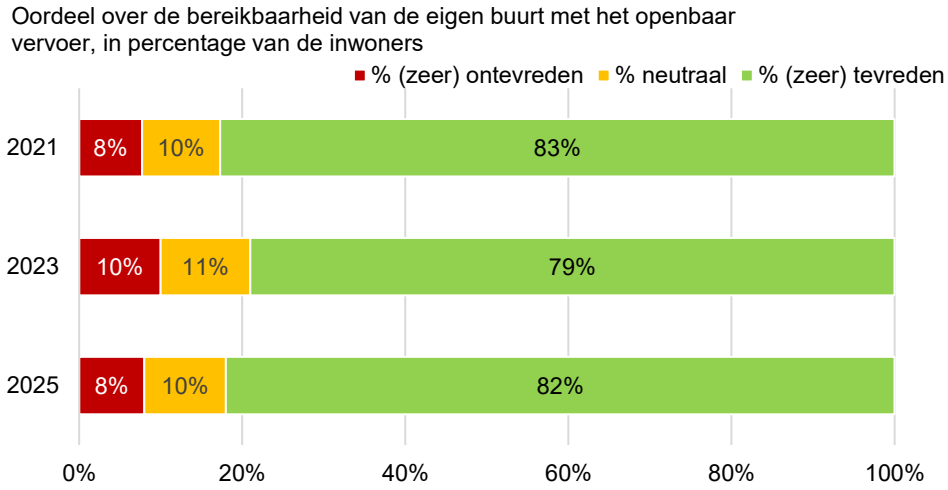
We zien dat na Utrecht Centraal station Vaartsche Rijn en station Overvecht het meest gebruikt worden. Het hardst gegroeid afgelopen jaar is Leidsche Rijn, met 19% en daarmee het afgelopen jaar het station met de grootste stijging van Nederland. Dit komt door ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving en extra stoppende treinen. Ook station Zuilen kende een behoorlijke groei met 9%. Wel blijft dit het minst gebruikte station. Stations Lunetten en Vaartsche Rijn kenden geen of nauwelijks groei.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Utrecht Centraal	207360	87221	86585	144348	175402	175179	179514
Utrecht Terwijde	4356	1950	1923	3012	3776	3834	4075
Utrecht Leidsche Rijn	4179	1930	1921	3125	4014	4244	5057
Utrecht Vaartsche Rijn	9233	4272	5000	7253	8353	8512	8492
Utrecht Lunetten	3979	1873	1915	2621	3260	3169	3189
Utrecht Overvecht	9098	4229	4577	6472	7496	7145	7354
Utrecht Zuilen	2295	1103	1090	1934	2366	2431	2639
Vleuten	4744	2125	2205	3311	4058	4117	4419



Bron: NS

40. Tevredenheid inwoners openbaar vervoer

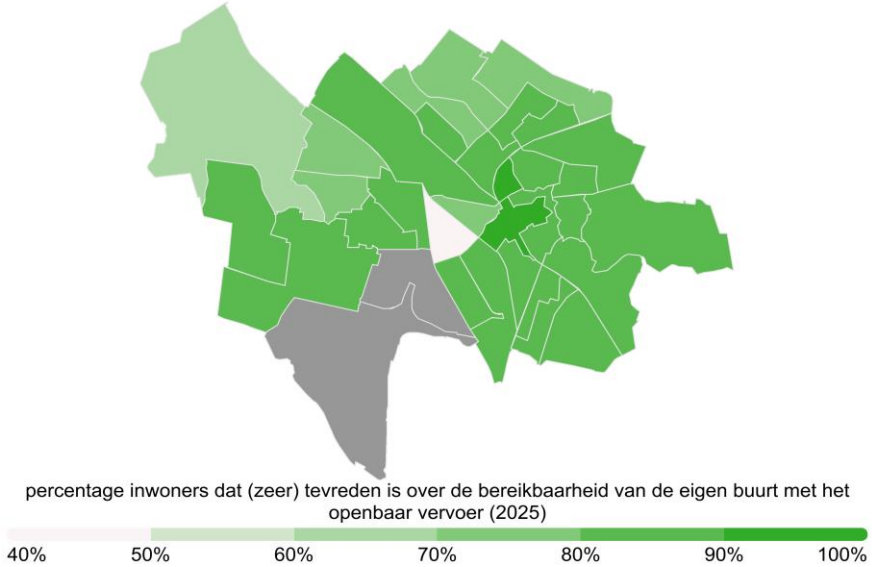


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

Na een dip in de tevredenheid in 2023 (79% tevreden), is in 2025 82% van de Utrechters tevreden over de ov-bereikbaarheid van hun eigen buurt. In 2021 was dat 83%. 8% van de inwoners is ontevreden.

Openbaar Vervoer

Tevredenheid inwoners openbaar vervoer



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

De tevredenheid verschilt per subwijk.

Het meest tevreden zijn inwoners van Zuid en Binnenstad (beide 87%) en Zuidwest (85%). Zuid valt daarbij op omdat daar de tevredenheid ten opzichte van 2023 het sterkst groeide (79% in 2023). Mogelijk dat het herstel van buslijnen 1 en 8 (die in 2023 bovengemiddeld vaak uitvielen) in 2025 ook zorgt voor het herstel van de tevredenheidscijfers ov-bereikbaarheid.

Bewoners van West zijn het minst tevreden over de ov-bereikbaarheid van hun buurt: 18% van de inwoners is er ontevreden over, terwijl dat stadsbreed 8% is. De ontevredenheid zit vooral in subwijk Oog in Al, Welgelegen: 34% van de inwoners van deze subwijk is ontevreden over de ov-bereikbaarheid van hun buurt (ongeveer evenveel als in 2023).

Tot slot zien we ook een relatief grotere ontevredenheid over de ov-bereikbaarheid bij inwoners met een lichamelijke of psychische beperking (11%) en inwoners die niet goed, niet slecht (10%) of slecht (14%) kunnen leven van hun inkomen.

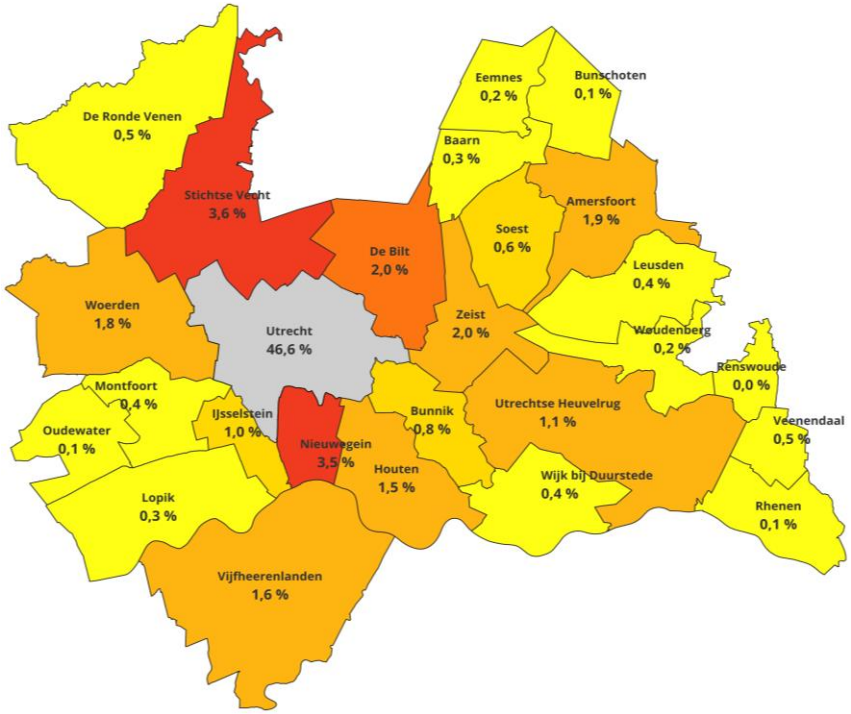


Foto: Tom Janssen

Motorvoertuigen

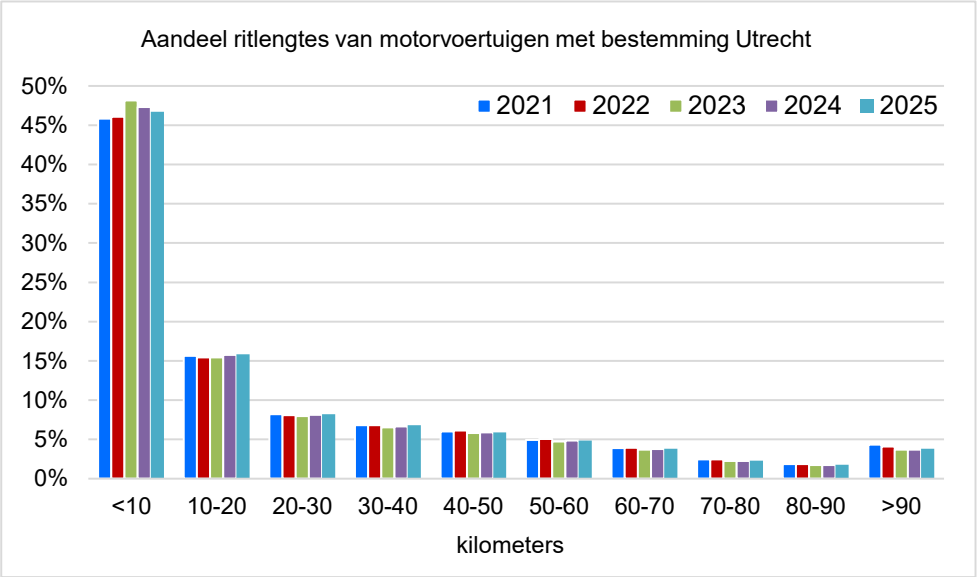
41. Herkomst motorvoertuigen en ritlengtes

Deze indicator geeft inzicht in de herkomst van gemotoriseerd verkeer dat naar Utrecht rijdt. Het mobiliteitsplan zet in op mobiliteitskeuze verandering. Vooral voor korte ritten moet vaker een andere modaliteit dan de auto gekozen worden, waarvoor OV- en fietsverbindingen een goed alternatief moeten zijn. Op basis van floating car data (fcd)* is te achterhalen waar autoverkeer met bestemming gemeente Utrecht vandaan komt. Hiermee kan inzicht verkregen worden in de verplaatsingsafstand en -herkomst. De afbeelding laat zien welk percentage van het totaal aan bestemmingsverkeer, afkomstig is van iedere gemeente in de provincie Utrecht. Dit is inclusief interne ritten, dus ritten met zowel herkomst als bestemming gemeente Utrecht. Bijna de helft van de ritten (47%) zijn interne ritten, hier zoomen we op de volgende pagina meer op in. Verder komt 25% uit overige gemeenten in de provincie en 29% van buiten de provincie. Binnen de provincie hebben met name dichtbij gelegen gemeenten als Stichtse Vecht (3,6%) en Nieuwegein (3,5%) relatief veel verkeer dat naar Utrecht rijdt.



*o.b.v. fcd van sept t/m nov (werkdagen). Bij fcd wordt geen onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers. 'Terugritten' van bewoners naar Utrecht zitten hier dus bij. Interne verplaatsingen die uit twee ritten bestaan (heen en terug), tellen mee als twee aparte ritten.

Van alle ritten met de bestemming Utrecht (inclusief interne ritten) is bekeken wat de ritlengte is. De grafiek en tabel hieronder laten zien dat 47% van de ritten korter is dan 10 kilometer en 63% korter dan 20 kilometer. Als we interne ritten niet meenemen, dan is 13% korter dan 10 kilometer en 33% korter dan 20 kilometer. Als we alleen kijken naar de ritten afkomstig uit de overige gemeenten in de provincie Utrecht, dan is 28% korter dan 10 kilometer en 68% korter dan 20 kilometer. De ritlengtes zijn vergelijkbaar met eerdere jaren. De data laat zien dat er afgelopen jaren nog veel autoritten naar Utrecht hebben plaatsgevonden over korte afstanden, zowel vanuit de gemeente Utrecht zelf als vanuit omliggende gemeenten. Hiervoor kunnen de (elektrische) (bak)fiets, speedpedelec en OV alternatieven zijn.



	Herkomst					
	Alle ritten		Alle ritten excl. intern		Provincie excl. intern	
	<10 km	<20 km	<10 km	<20 km	<10 km	<20 km
2021	46%	61%	13%	33%	29%	68%
2022	46%	62%	13%	32%	28%	68%
2023	48%	64%	14%	34%	30%	69%
2024	47%	63%	13%	33%	29%	69%
2025	47%	63%	13%	33%	28%	68%

Bron: TomTom data (fcd) en gemeente Utrecht

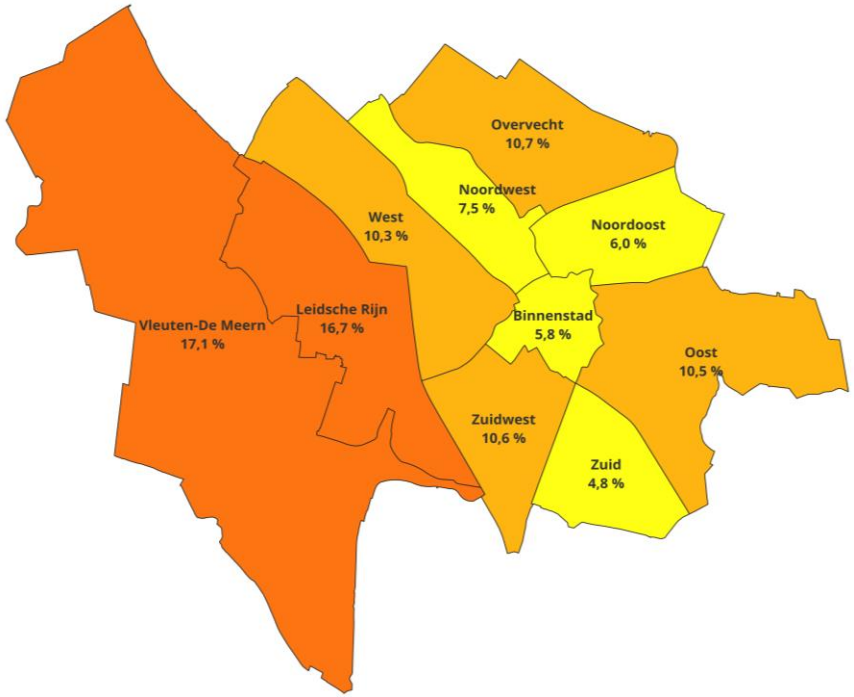
Motorvoertuigen

42. Interne ritten en ritlengtes

Wanneer we o.b.v. fcd naar alle ritten kijken met bestemming gemeente Utrecht, zien we dat 47% de gemeente Utrecht ook als herkomst had. Dit zijn dus interne ritten, ongeacht of deze ritten onderweg deels buiten de gemeente hebben plaatsgevonden. Het gaat om alle ononderbroken verplaatsingen met zowel de herkomst als de bestemming binnen de gemeente Utrecht. Een interne verplaatsing met een heen- en een terugrit, telt dus als twee interne ritten.

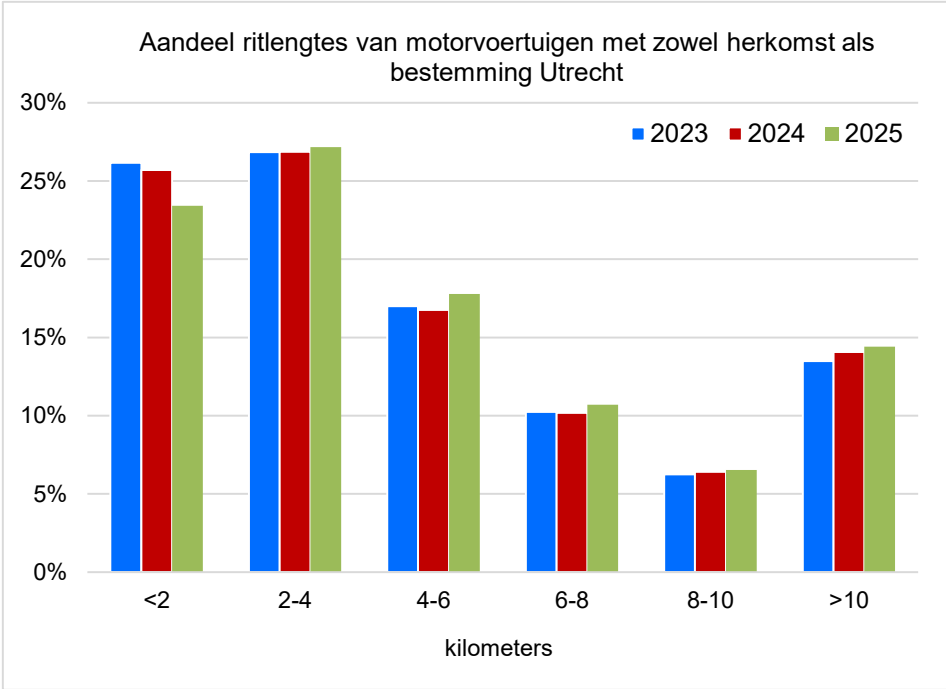
De afbeelding laat zien welk deel van dit interne verkeer uit de verschillende wijken afkomstig is. Dat gaat niet alleen over de inwoners van die wijk, want ook bezoekers van een wijk die een interne rit maken, kunnen in die bezochte wijk een interne rit starten, bv. naar huis. De wijken Zuid, Binnenstad, Noordoost en Noordwest hebben relatief de laagste aandelen van het interne verkeer, met 4,8% tot 7,5%. Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn scoren relatief hoog, met 17,1% en 16,7%.

Van alle interne ritten in Utrecht, is 40% een rit die ook binnen de eigen wijk blijft. Dit percentage is het laagst in Zuid (26%) en het hoogst in Vleuten-De Meern (55%).



Van alle interne ritten is bekeken wat de ritlengte is. De grafiek hieronder laat zien dat bijna een kwart van alle interne ritten korter is dan 2 kilometer, 50% korter is dan 4 kilometer, en 86% korter is dan 10 kilometer. De ritlengtes van interne ritten zijn vergelijkbaar voor 2023 en 2024, al lijkt het aandeel ritten korter dan 2 kilometer iets te dalen.

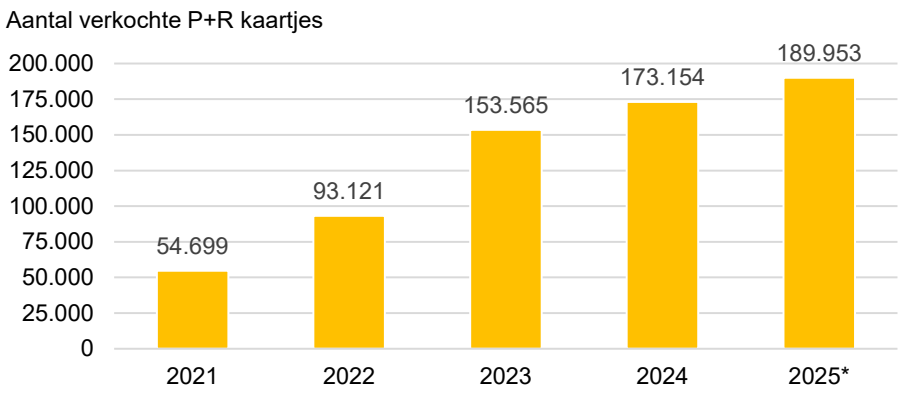
De data laat zien dat er veel korte interne ritten worden gemaakt. Het reismotief van deze ritten is niet bekend, zo kan een deel van de ritten een onderdeel zijn van een langere verplaatsing, waarbij een tussenstop tot een opsplitsing in kortere ritten heeft geleid. Desondanks laten deze cijfers zien dat er nog veel korte autoritten plaatsvinden, die deels ook met een alternatieve, duurzamere vervoersmodaliteit gemaakt hadden kunnen worden.



Bron: TomTom data (fcd) en gemeente Utrecht

Multimodale reis

43. P+R gebruik



Bron: gemeente Utrecht. Reizigers kunnen alleen een P+R kaartje kopen als ze aantoonbaar met het openbaar vervoer naar het centrum zijn gereisd. P+R Berlijnplein was dicht in 2021 tot april 2022, het gebruik van deze P+R in 2022 is niet bekend.

De gemeente Utrecht heeft vier P+R's: Westraven, Papendorp, Berlijnplein en Utrecht Science Park. Het aantal parkeerplekken op deze P+R's is gelijk aan dat van de afgelopen drie jaren (2.694 op werkdagen en 4.755 in het weekend). Bezoekers kunnen parkeren voor €7,50 per dag mits ze (met maximaal vijf personen) met het openbaar vervoer naar het centrum reizen en weer terug. In 2024 betaalden ze hiervoor € 7,00, in 2023 was dit € 6,30 en in 2020 - 2022 kostte het € 6,00.

Na het lage gebruik in de jaren met coronamaatregelen, neemt het P+R gebruik weer toe. In 2025 parkeerden bijna 190.000 automobilisten hun auto op één van de vier P+R's om verder te reizen met het openbaar vervoer*. Dat is 10% meer dan in 2024 en 24% meer dan in 2023.

Het aantal verkochte P+R kaartjes in 2025 per P+R (afgerond op honderdtallen):

- P+R Westraven:	139.200
- Utrecht Science Park:	40.500
- P+R Berlijnplein:	6.400
- P+R Papendorp:	3.900

**Als gevolg van een storing zijn de aantallen gebruikers van Westraven, Papendorp en Berlijnplein in januari-april 2025 niet beschikbaar. Deze aantallen zijn geschat.*



Foto: Tom Philip Janssen

Stap 3: Netwerken op orde

Conclusies

Merendeel inwoners tevreden over lopen

Bijna een derde van de verplaatsingen binnen Utrecht (dus de verplaatsingen die beginnen en eindigen in Utrecht) werd in 2024 op werkdagen lopend gedaan (32%). Op weekenddagen was dat iets meer, 35%. Vier op de vijf Utrechters zijn tevreden over de looproute naar de supermarkt (80%). 10% is hierover juist niet tevreden.
Het aantal gewonde voetgangers dat zorg krijgt van ambulancepersoneel neemt in 2025 na de stijging in de vorige jaren af. In 2025 kregen 272 gewonde voetgangers zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn er 8% minder dan in 2024, maar nog 17% meer dan in 2022. De meeste voetgangers raakten gewond bij een eenzijdig ongeval (bijvoorbeeld door te struikelen). Dit onderstreept het belang van aantrekkelijke, veilige voorzieningen voor voetgangers.

Bijna de helft van de verplaatsingen binnen Utrecht met de fiets

De fiets is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen binnen Utrecht. In 2024 werd 49% van deze verplaatsingen met de fiets gedaan.
Het aantal fietsslachtoffers neemt af. In 2025 kregen 819 fietsslachtoffers (gewone en elektrische fiets) zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn er 10 minder dan in 2024 (-1%) en 183 minder dan in 2022 (-18%). Van deze 819 slachtoffers zaten er tenminste 202 op een elektrische fiets. Het aantal slachtoffers op een elektrische fiets neemt sinds 2022 toe. In 2025 raakten er 28 meer gewond dan een jaar eerder (+3%) en 106 meer dan in 2022 (+110%). De meeste fietsslachtoffers ontstaan door een ongeval met een andere verkeersdeelnemer (46%), gevolgd door eenzijdige ongevallen (43%). De overige 11% ontstaat door een botsing met een obstakel.

Relatief meer treinreizigers op andere stations dan Utrecht Centraal

Op werkdagen werd in 2024 ruim één op de drie verplaatsingen van en naar Utrecht met het openbaar vervoer afgelegd (36%). Bij verplaatsingen binnen Utrecht is het aandeel openbaar vervoer veel lager (5%).
Na een dip in 2023 die waarschijnlijk het gevolg was van een afgeschaalde en onbetrouwbare uitvoering van de dienstregeling is in 2025 82% van de inwoners tevreden over de bereikbaarheid van de eigen buurt met het openbaar vervoer.
In 2025 reisden relatief meer treinreizigers via andere stations dan Utrecht Centraal: 84% van alle treinreizigers in Utrecht stapten in of uit op Utrecht Centraal (in 2015 was dit 89%). Dit daagt bij aan het spreiden van de drukte over de stations. Station Leidsche Rijn is het sterkst gegroeid (+19% in 2025) en heeft de grootste groei van Nederland, door ruimtelijke ontwikkelingen en een uitbreiding van de treindienstregeling.

Veel korte autoritten met bestemming Utrecht

Van alle autoritten met bestemming Utrecht is 47% korter dan 10 kilometer, 63% is korter dan 20 kilometer. De ritlengtes zijn vergelijkbaar met eerdere jaren. Hiervoor kunnen de (elektrische) (bak)fiets, speedpedelec en OV alternatieven zijn.

Waar 47% van de autoritten naar Utrecht een interne rit is, is dat bij OV-verplaatsingen 36%. Verder komt 25% van de autoritten uit andere gemeenten binnen de provincie Utrecht, bij OV-verplaatsingen is dat 19%. OV-verplaatsingen naar Utrecht komen relatief vaker uit overige provincies (45%) dan autoverplaatsingen (29%). Ook bij verplaatsingen naar Utrecht vanuit de provincie is dit patroon zichtbaar; bij autoverplaatsingen zien we relatief veel verplaatsingen van/naar nabijgelegen gemeenten zoals Stichtse Vecht (3,6%) en Nieuwegein (3,5%), terwijl we bij OV-verplaatsingen vooral reisrelaties zien met gemeenten met goede OV-verbindingen, zoals Amersfoort (3,4%) en Nieuwegein (2,4%). Nieuwegein valt dus op met zowel relatief veel auto- als OV-verplaatsingen naar Utrecht.

P+R gebruik toegenomen

In 2025 parkeerden bijna 190.000 automobilisten hun auto op één van de vier P+R's om verder te reizen met het openbaar vervoer (aantallen Westraven, Papendorp en Berlijnplein januari-april 2025 geschat). Dat is 10% meer dan in 2024 en 24% meer dan in 2023. Dit draagt bij aan het doel om het aantal autoverplaatsingen niet te laten toenemen.

Stap 4. Slim parkeren

Inleiding

De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ruimte die we kunnen gebruiken voor groen en plekken om te spelen.

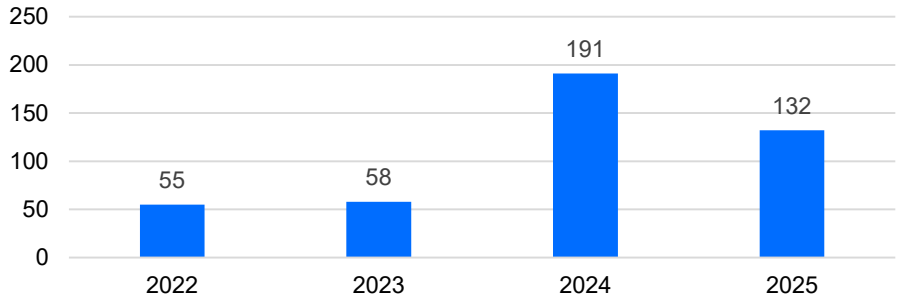
Het weghalen van parkeerplaatsen en het toevoegen van mogelijkheden om fietsen te stallen helpen het aantal auto’s in de stad te beperken en stimuleren het gebruik van de fiets. In grote delen van de stad is behoefte aan meer fietsparkeerruimte.
Invoering betaald parkeren helpt bovendien om parkeeroverlast te verminderen en moedigt het gebruik van duurzame alternatieven voor de auto aan. Als het aantal auto’s op straat niet toeneemt, blijft er meer ruimte over. Bijvoorbeeld voor groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer zoals wandelen, fietsen en deelvervoer. Ook neemt de drukte op de weg niet toe en verbetert de kwaliteit van de lucht. Het geld dat we ophalen met betaald parkeren, investeren we in een groene en leefbare stad.

In dit hoofdstuk staan cijfers over het aantal parkeerplekken voor auto's en fietsen, de autoparkeerdruk, het aantal verwijderde gevaarlijk en te lang gestalde fietsen en cijfers over de tevredenheid over parkeren en stallen.

Autoparkeren

44. Autoparkeerplaatsen

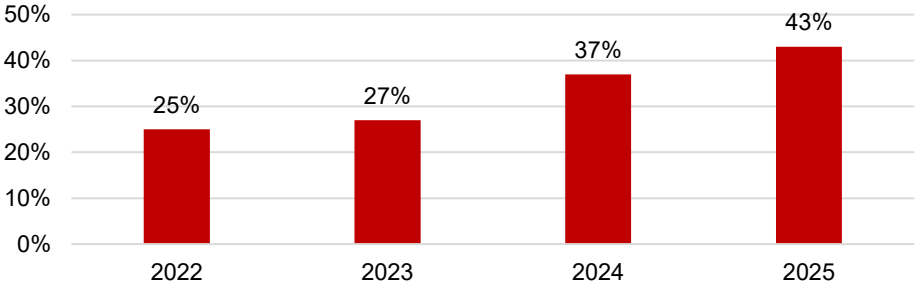
Aantal opgeheven parkeerplaatsen



Bron: Gemeente Utrecht.

Er zijn in 2025 ter bevordering van de leefbaarheid 132 autoparkeerplaatsen opgeheven: 78 in de binnenstad en 54 in de rest van de stad.
In 2022 waren dit 55 parkeerplekken, in 2023 waren het er 58 en in 2024 191. Vergeleken met 2023 (55 opgeheven plaatsen) en 2023 (58 opgeheven plaatsen) zijn er meer plekken opgeheven. Veel parkeerplekken die voor 2025 gereserveerd waren, zijn doorgeschoven naar 2026. Dit komt doordat het opheffen van parkeerplaatsen afhankelijk is van bewonersinitiatieven en de voortgang van projecten.

Aandeel betaalde autoparkeerplaatsen

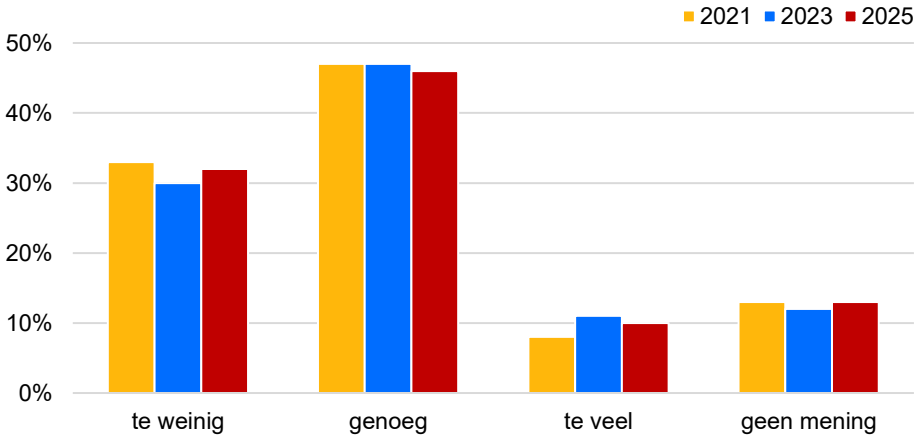


Bron: Gemeente Utrecht.

De ambitie is dat in 2034 in de hele gemeente betaald moet worden voor het parkeren van een auto op straat, dus 100% in het jaar 2034. Eind 2025 was 43% van het parkeerareaal betaald, 6 procentpunten meer dan in 2024.

45. Tevredenheid aantal autoparkeerplekken in de buurt

Oordeel over het aantal autoparkeerplekken op straat in de buurt van de eigen woning



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

46% van de Utrechters vindt dat er precies genoeg autoparkeerplekken op straat zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 en 2021 (47%).

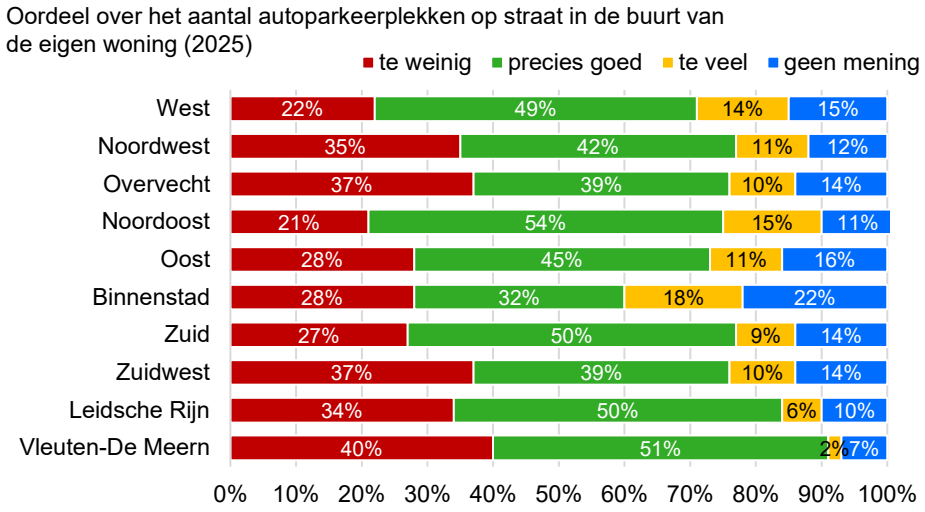
10% van de Utrechters vindt dat er te veel autoparkeerplekken zijn en 32% vindt het te weinig. 13% van de inwoners heeft hier geen mening over of weet het niet.

Vergeleken met twee jaar geleden vinden meer Utrechters het aantal parkeerplekken in de eigen buurt te weinig (30% in 2023). Vergeleken met vier jaar eerder is er juist een kleine afname (33% in 2021).

Door het uitbreiden van betaald parkeren groeide het aantal betaalde parkeerplaatsen op straat in 2024 met 6.853 tot 47.862 plaatsen. Het gaat om parkeerplaatsen waar eerder niet betaald hoefde te worden en nu wel. Hiermee heffen we parkeerbelasting op 32% van het totale aantal parkeerplaatsen.

Autoparkeren

Tevredenheid aantal autoparkeerplekken in de buurt



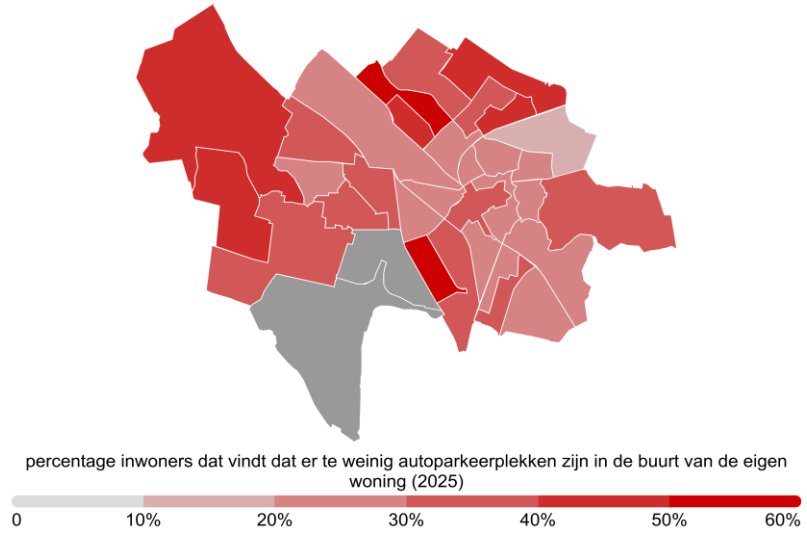
Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

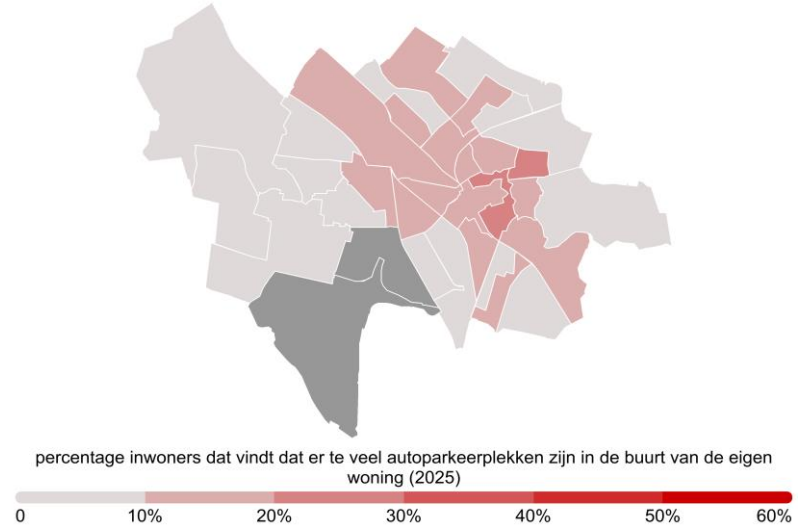
Het oordeel over het aantal autoparkeerplekken verschilt per wijk. In alle wijken is het aandeel inwoners dat het aantal parkeerplekken precies goed vindt het grootst, gevolgd door het aandeel dat vindt dat er te weinig plekken zijn.

Bewoners van Binnenstad (18%), Noordoost (15%) en West (14%) vinden het aantal parkeerplaatsen relatief vaak ‘te veel’. In Vleuten-De Meern (40% - in deze wijk is het autobezit het grootst), Zuidwest (37%) en Overvecht (37%) vinden juist relatief veel inwoners dat er te weinig autoparkeerplekken zijn in de eigen buurt.
In Noordoost en Binnenstad neemt het aandeel inwoners dat vindt dat er teveel parkeerplekken in de buurt zijn sinds 2021 toe.
In Noordwest en Overvecht neemt het aandeel inwoners dat vindt dat er te weinig parkeerplekken in de buurt zijn sinds 2021 toe. In deze gebieden wordt nog betaald parkeren ingevoerd.

Subwijken met relatief veel inwoners die het aantal parkeerplekken ‘te weinig’ vinden, zijn Kanaleneiland (51%, in Kanaleneiland noord is betaald parkeren ingevoerd na deze meting) en Zuilen-noord en -oost (beide 51%, een deel van Zuilen wordt betaald parkeren in november 2026). In beide subwijken is dit aandeel gegroeid.

Inwoners van Binnenstad, Noordoost en West vinden het aantal parkeerplaatsen relatief vaak ‘te veel’, vooral in Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (23%) en Binnenstad woongebied (20%).





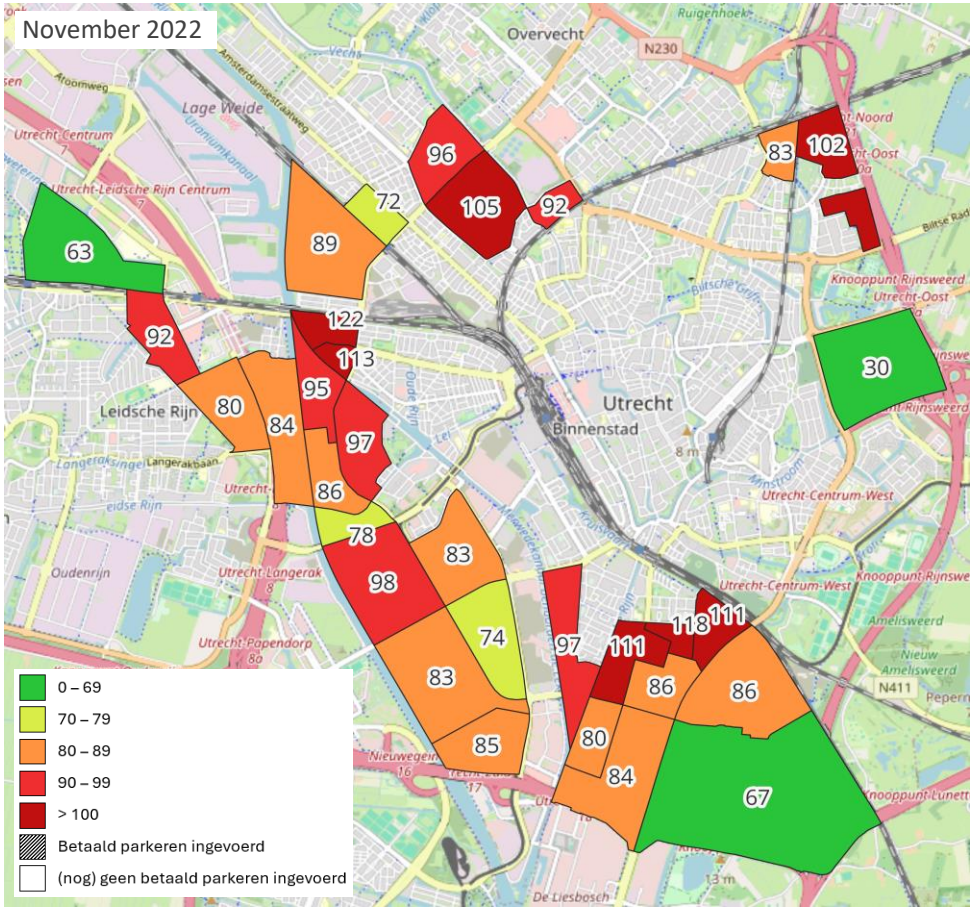
Bron: Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht, Inwonersenquête 2025. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

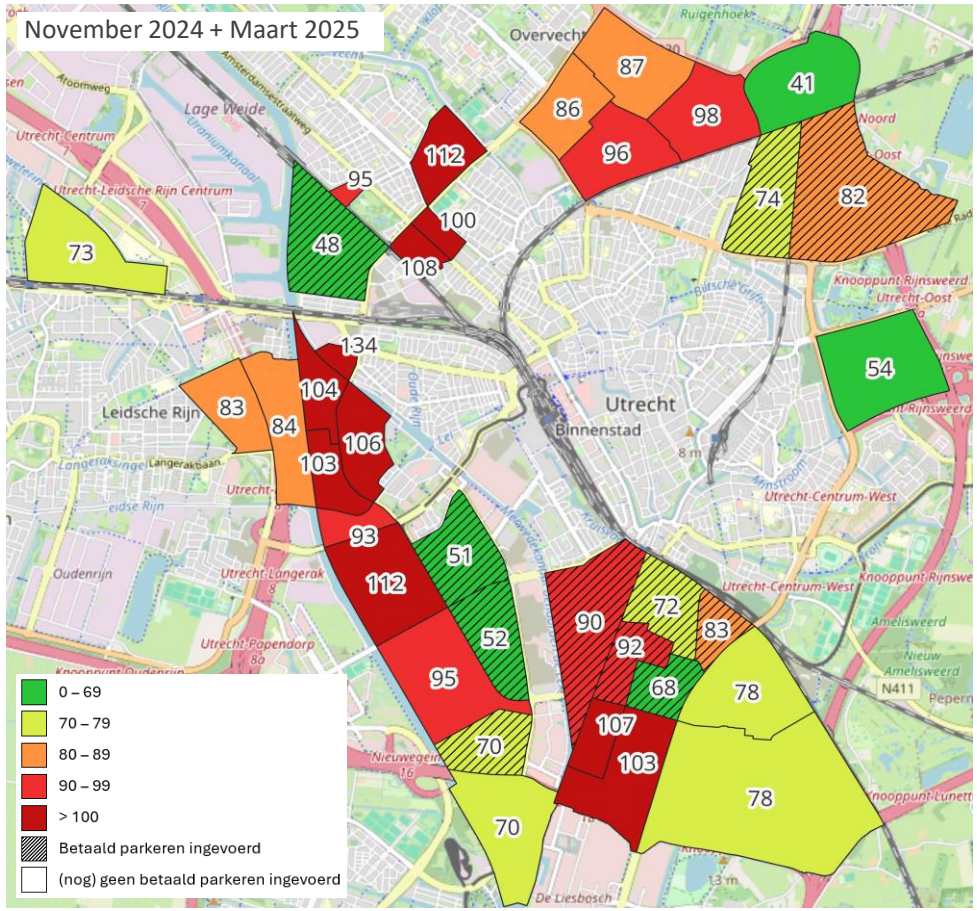
Autoparkeren

46. Autoparkeerdruk

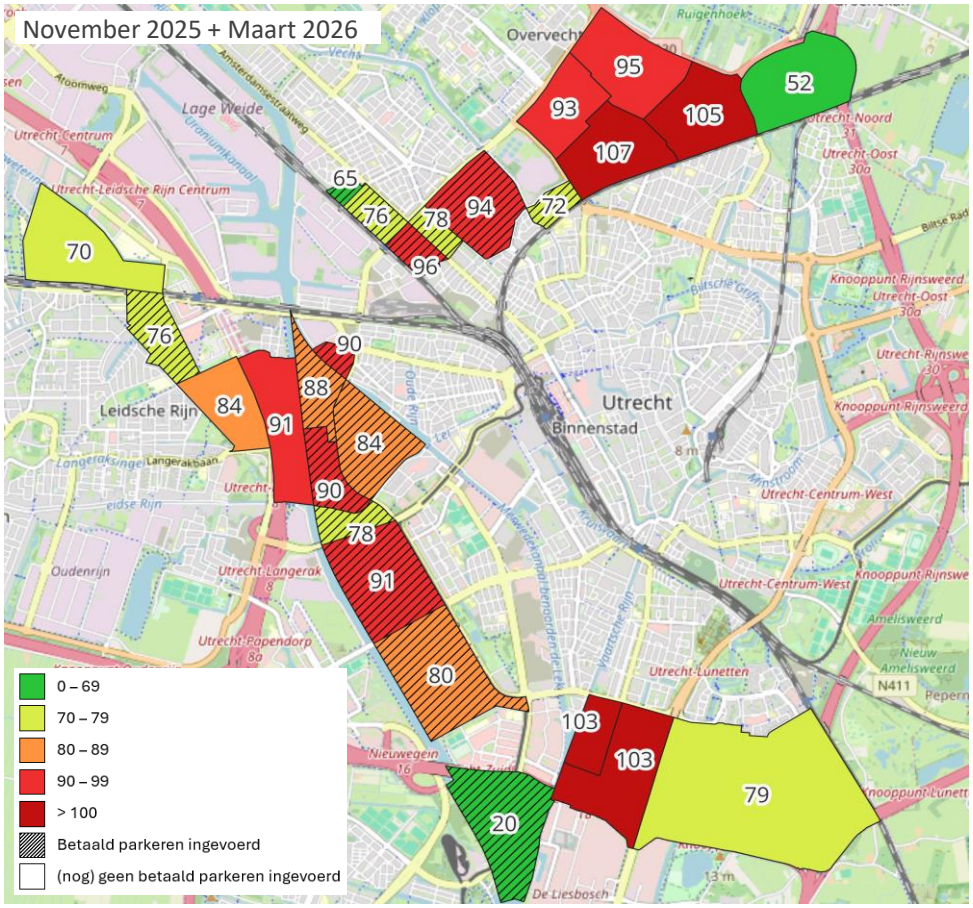
De openbare ruimte in Utrecht is schaars en geparkeerde auto's nemen veel ruimte in. Betaald parkeren vermindert parkeeroverlast en moedigt duurzame andere keuzes voor de auto aan. Als het aantal auto's op straat niet toeneemt, blijft er meer ruimte over. Bijvoorbeeld voor groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer zoals wandelen, fietsen en deelvervoer. In een groot deel van Utrecht moeten automobilisten al betalen voor het parkeren. Tot en met 2034 breiden we stapsgewijs betaald parkeren uit naar de hele gemeente. De effecten van de invoering van betaald parkeren meten we onder andere door parkeerdrukmetingen uit te voeren. De parkeerdruk is de verhouding tussen het aantal geparkeerde voertuigen en het aantal beschikbare parkeerplekken. Dit doen we in ieder geval voor en na de invoering van betaald parkeren.

De parkeerdrukmetingen voor en na invoering betaald parkeren, staan hieronder op drie kaarten weergegeven (zie ook de volgende pagina). De getoonde parkeerdruk is het percentage dat hoort bij het drukste meetmoment. De gebieden zonder arcering zijn de gebieden die op dat moment (nog) niet betaald waren, de gebieden met arcering zijn dat op dat moment wel. De belangrijkste resultaten zijn op de volgende pagina toegelicht.





Autoparkeren

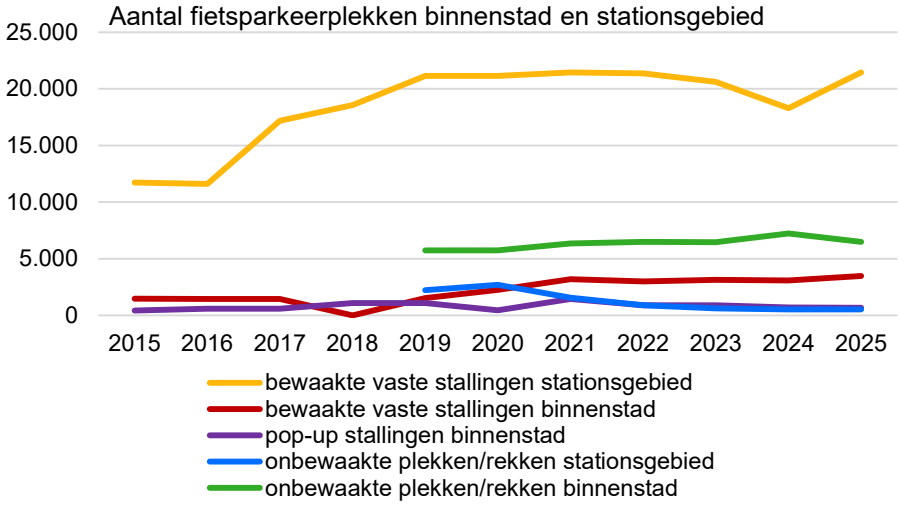


De drie voorgaande kaarten laten zien dat in alle gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, de gemeten parkeerdruk lager is dan in de laatste meting voor de invoering van betaald parkeren. In de subbuurt Schaepmanplein e.o. is vlak voor de invoering in mei 2025 geen meting gedaan, hier is de parkeerdruk gestegen ten opzichte van november 2022. Andersom stijgt de parkeerdruk vaak in de gebieden die grenzen aan gebieden waar net betaald parkeren is ingevoerd, dat heet het waterbedeffect. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar in Kanaleneiland-Noord en -Zuid (98 -> 112 en 83 -> 95), nadat er in Transwijk in mei 2024 betaald parkeren is ingevoerd. Na de invoering van betaald parkeren in Kanaleneiland-Noord (november 2025) en -Zuid (mei 2025) daalde de parkeerdruk weer naar 91 en 80.

Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk is alleen te bepalen in gebieden waar een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden voor het waterbedeffect (dus niet grenzend aan een gebied met betaald parkeren), en waar intussen betaald parkeren is ingevoerd. Ook moeten de meetgebieden gelijk aan elkaar zijn. Dat is nu in 8 gebieden het geval. In 6 daarvan is het effect dat de parkeerdruk is gedaald: Kanaleneiland-Zuid: 83 -> 80, Kanaleneiland-Noord: 98 -> 91, Halve Maan Noord: 95 -> 88, Woonboulevard: 85 -> 70, Nieuw Hoograven Noord: 86 -> 68 en Oud Hoograven Noord: 111 -> 92. In 2 gebieden nam de parkeerdruk netto toe: Schaepmanplein e.o.: 72 -> 76 en Halve Maan Zuid: 86 -> 90. Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk lijkt dus positief te zijn. Wel zijn er meer factoren van invloed op de parkeerdruk in een buurt dan alleen het invoeren van betaald parkeren. Er worden bijvoorbeeld parkeerplaatsen opgeheven voor groen, verkeersveiligheid of herinrichtingen. Ook bouwontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de parkeerdruk. We blijven de parkeerdruk de komende jaren volgen.

Fietsparkeerplekken

47. Aantal stallingsplekken

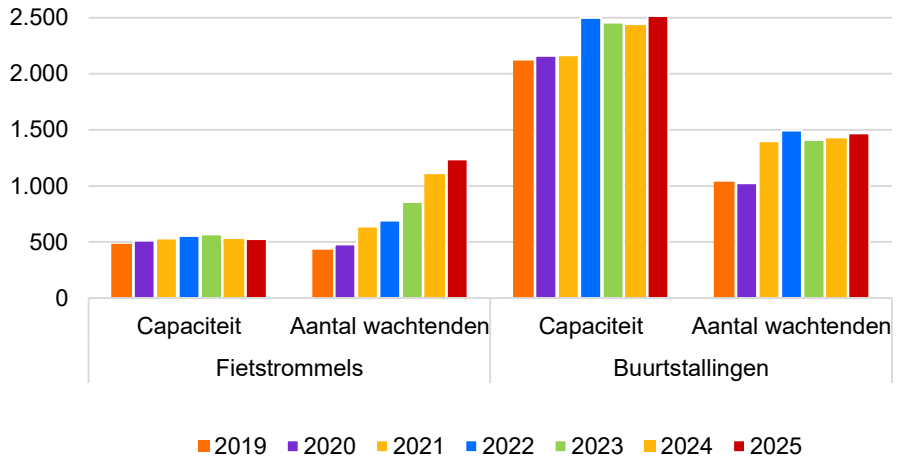


Bron: gemeente Utrecht. Als gevolg van een nieuwe meetmethode zijn er kleine afwijkingen in de aantallen ten opzichte van eerdere jaren.

In 2025 bieden de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad (excl. stationsgebied) ruimte aan ongeveer 3.500 fietsen. Op straat zijn er in de binnenstad ongeveer 7.200 plekken. Daarnaast zijn er maximaal 660 zogenaamde pop-up plekken. Deze worden alleen beschikbaar gesteld op momenten van piekdrukte. Het aantal plekken dat wordt neergezet, is afhankelijk van de hoeveelheid bezoekers.

In de bewaakte fietsenstallingen in het stationsgebied zijn ongeveer 21.500 plekken, in 2024 waren er tijdelijk minder plekken omdat de Jaarbeursplein- én Sijpesteijnstalling in het laatste kwartaal van 2024 gesloten waren. In 2025 zijn deze twee weer open. Op straat zijn er in 2025 circa 500 plekken in het stationsgebied. In eerdere jaren zijn met de invoering van het fietsparkeerverbod nabij het station en voldoende plekken in de bewaakte stallingen een aantal plekken weggehaald.

48. Capaciteit en wachtlijst buurtstallingen en fietstrommels



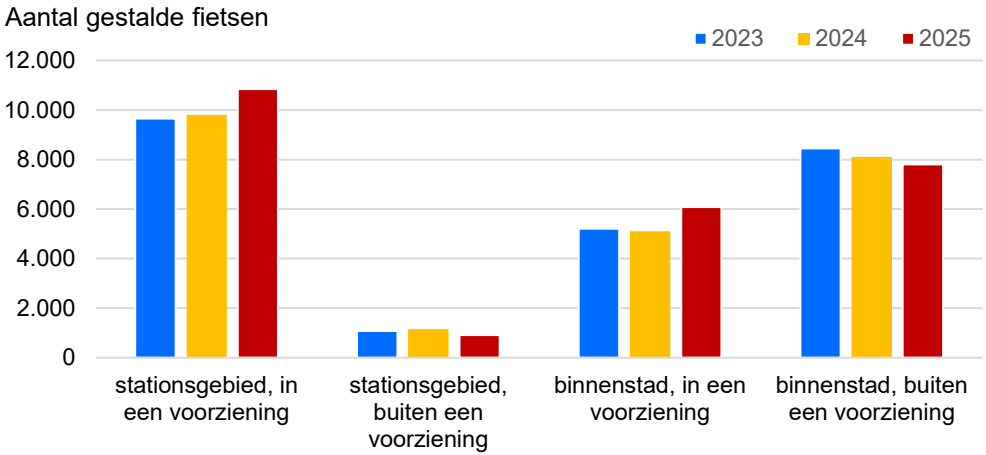
Bron: Veiligstallen.nl - CROW, betreft cijfers van december.

Buurtbewoners die zelf geen plek hebben om hun fiets veilig te stallen, kunnen tegen betaling een plaats huren in één van de 40 buurtstallingen of 123 fietstrommels. Eind 2025 waren er 527 plekken in fietstrommels (evenveel als een jaar eerder) en 2.566 plekken in buurtstallingen (130 meer dan een jaar eerder).

Voor veel van deze stallingen is er een wachtlijst. Inwoners kunnen zich gratis registreren voor deze wachtlijst. De wachtlijst voor de fietstrommels is in 2025 toegenomen met 12%. Eind 2025 stonden er 1.237 bewoners op de wachtlijst voor een plek in een fietstrommel, daarmee is de wachtlijst langer dan eerdere jaren. De toename komt door de toename van bewoners met een elektrische fiets die hun fiets in een trommel willen stallen en door extra communicatie over de trommels. De wachtlijst voor de buurtstallingen is ook toegenomen. Eind 2025 waren er 1.468 wachtenden, 3% meer dan eind 2024. We zoeken actief naar betaalbare en beschikbare locaties waar we buurtstallingen kunnen plaatsen. Buurtstallingen plaatsen we in buurten waar veel fietsen op straat worden geparkeerd. Een locatie vinden is meestal niet eenvoudig. Bewoners die in hun buurt een buurtstalling willen en daarvoor een geschikte locatie weten, kunnen een voorstel doen. De gemeente toetst deze op de geschiktheid van de locatie (zoals grootte, indeling van de ruimte, toegankelijkheid) en financiële haalbaarheid.

Fietsparkeerplekken

49. Aantal gestalde fietsen



Bron: gemeente Utrecht. Het betreft het gemiddeld aantal fietsen dat binnen en buiten een voorziening gestald staat in de binnenstad en het stationsgebied op 14 meetmomenten in juni en november van een jaar. In een voorziening betekent in dit geval in een inpandige stalling, een pop up stalling of een klem/rek/vak op straat.

In 2025 stonden er op de meetmomenten gemiddeld bijna 13.900 fietsen gestald in de binnenstad (in én buiten de voorzieningen samen). Dat zijn er 670 meer dan in 2024 (+5%) en 210 meer dan in 2023 (+2%). Hiervan staan er meer buiten een klem/rek/vak op straat (56%) dan in een stalling of klem/rek/vak (44%). De binnenstad heeft te weinig faciliteiten, met name op piekmomenten staan er veel fietsen buiten een voorziening. In 2025 hebben we daarom 820 extra plekken gerealiseerd in de binnenstad. Het aantal fietsen dat buiten een klem/rek/vak op straat gestald staat, is afgenomen en het aantal dat in een voorziening staat toegenomen. Dit draagt bij aan een meer aantrekkelijke openbare ruimte. Ook hebben we in meerdere stallingen plekken gerealiseerd voor fietsen voor mensen met een fysieke beperking. Hiermee is de toegankelijkheid van de stallingen toegenomen.

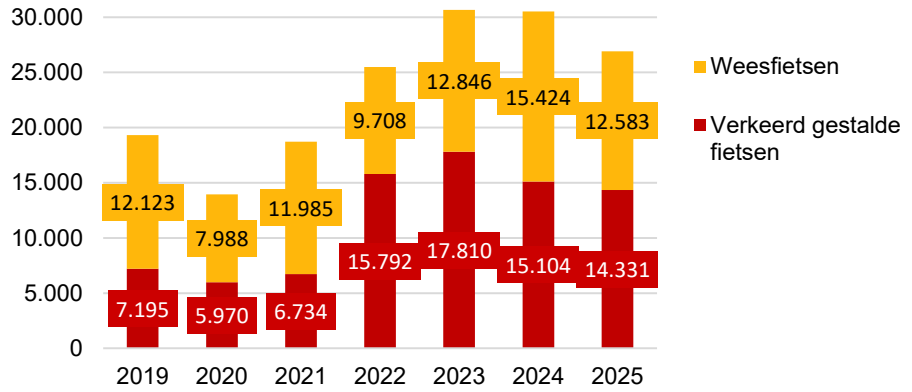
In het stationsgebied stonden op de meetmomenten in 2025 gemiddeld ruim 11.750 fietsen gestald. Dat zijn er bijna 800 meer dan in 2024 (+7%) en ruim 1.000 meer dan in 2023 (+9%). In het stationsgebied staan verreweg de meeste fietsen in een voorziening (92%). Net als in de binnenstad is het aantal fietsen dat in een voorziening gestald staat toegenomen en het aantal buiten een voorziening afgenomen.



Foto: Tom Janssen

Fietsparkeerplekken

50. Aantal verwijderde verkeerd gestalde fietsen en weesfietsen



Bron: Handhavingsverslag VTH, Gemeente Utrecht.

Fietsen die verkeerd gestald staan, kunnen gevaarlijke situaties opleveren of overlast veroorzaken. We verwijderen de gevaarlijk gestalde fietsen, vooral bij blindengeleidestroken, nooduitgangen en -routes. Ook verwijderen we fietsen die op een gereserveerde parkeerplek staan voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke beperking of taxi's. Waar een fietsparkeerverbod geldt (bijvoorbeeld rondom het Centraal Station) verwijderen we fietsen die niet op of in een fietsparkeerplek staan. Minimaal twee keer per jaar verwijderen we tijdens opruimacties fietsen die te lang op straat staan (weesfietsen) om stallingsruimte vrij te maken.

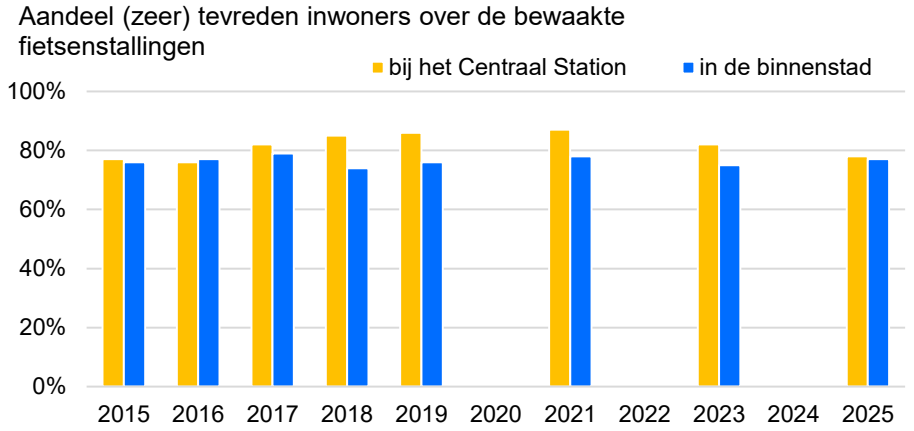
De regels die in de voorgaande jaren veranderd zijn (zoals fietsparkeerverbod rondom het Centraal Station in 2023 en uitbreiding van dit gebied met de Hollandse Toren en de Vlaamse Toren in 2024) lijken beter bekend te zijn bij fietsparkeerders. We hebben in 2025 in totaal 14.331 verkeerd gestalde fietsen verwijderd. Dit zijn er minder dan in de drie jaren ervoor.

In 2025 hebben we 12.583 weesfietsen verwijderd, ook minder dan in 2024 en 2023, meer dan in de jaren ervoor.

Verwijderde fietsen worden een paar weken bewaard in het fietsdepot. Tegen betaling van € 26,50- kan de eigenaar van de fiets zijn/haar fiets ophalen.

Handhavingsverslag VTH, gemeente Utrecht

51. Tevredenheid fietsparkeren



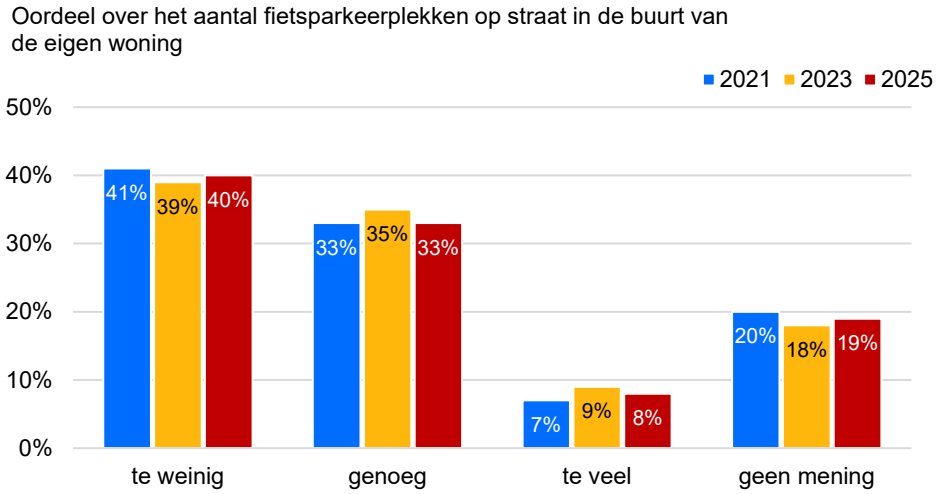
Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar.

Ruim drie kwart van de Utrechters (78%) is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen bij Utrecht Centraal Station. Sinds 2019 neemt de tevredenheid af. Mogelijk heeft de tijdelijke sluiting van de stalling aan de Van Sijpesteijnkade geresulteerd in een lagere tevredenheid. Ook was begin 2025 de Jaarbeurspleinstalling dicht. We werken plannen uit voor nieuwe gebouwde fietsenstallingen (Jaarbeurspleingebouw, Dubbele Knoopstalling en Vaartsche Rijn).

Ook ruim drie kwart van de Utrechters (77%) is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad exclusief het station. Vergeleken met 2023 is er een kleine stijging (+ 2 procentpunt). Sinds 2015 schommelt de tevredenheid tussen 74% en 79%.

Fietsparkeerplekken

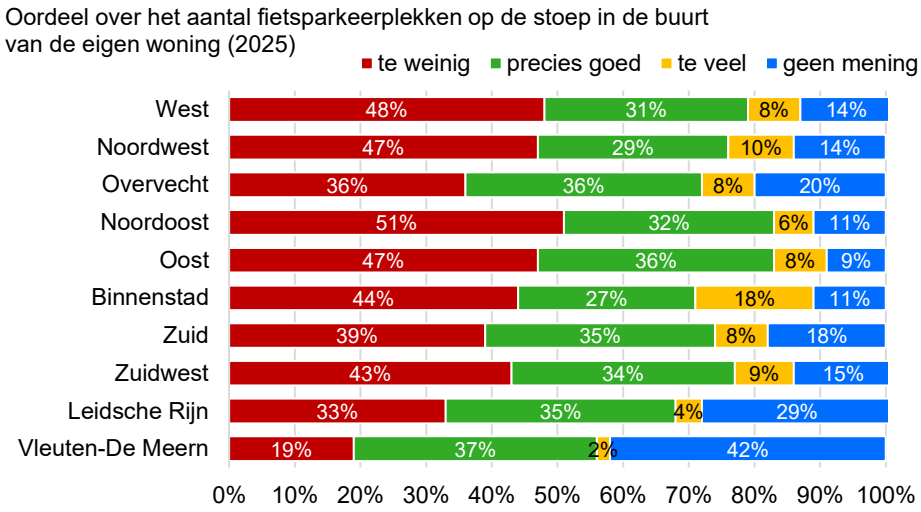
Tevredenheid fietsparkeren



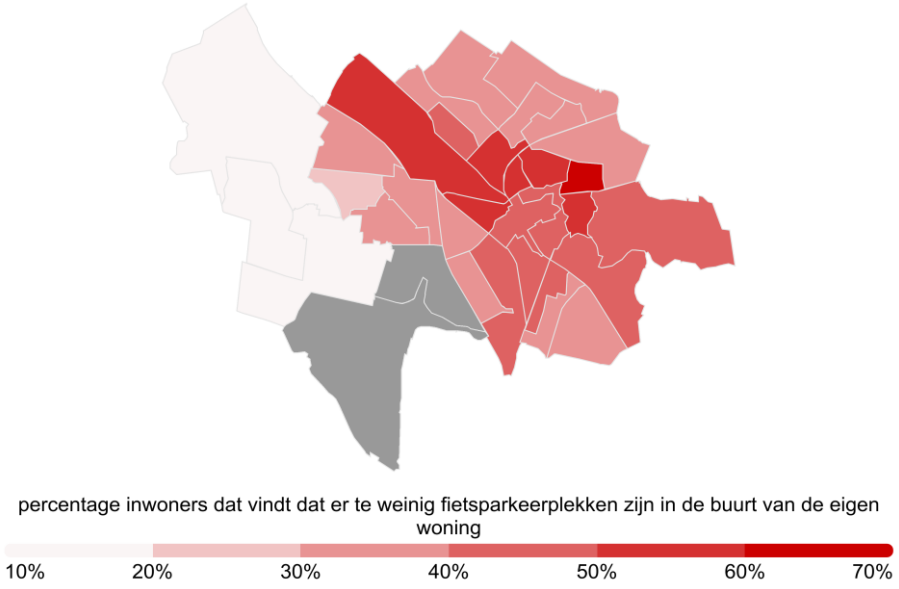
Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we elke twee jaar.

40% van de Utrechters vindt in 2025 dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 (39%) en 2021 (41%). Een derde vindt het aantal plekken precies goed. Het aandeel dat vindt dat er teveel plekken zijn, is kleiner (8%). Bijna één op de vijf Utrechters heeft geen mening over het aantal fietsparkeerplekken in de buurt van de woning.

Het oordeel over het aantal fietsparkeerplekken op de stoep in de buurt van de eigen woning verschilt per wijk.
Bewoners van de gebieden ten noorden van het centrum en de wijk West (uitgezonderd Oog in Al, Welgeleden) vinden meer dan gemiddeld dat er te weinig fietsparkeerplekken in de buurt van hun woning zijn. Net als in 2021 en 2023 vinden bewoners van de subwijk Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (63% in 2025) het vaakst dat er te weinig plekken zijn.
In de wijk Binnenstad (18%) vinden relatief veel inwoners dat er te veel fietsparkeerplekken zijn.
In Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn is het aandeel inwoners dat het aantal fietsparkeerplekken te weinig vindt, het kleinst. In deze wijken heeft een relatief groot deel van de bewoners geen mening over het aantal fietsparkeerplekken op de stoep.



Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht.



Stap 4: Slim parkeren

Conclusies

Toename aantal gestalde fietsen in een voorziening

De binnenstad heeft te weinig faciliteiten voor fietsparkeren, met name op piekmomenten staan er veel fietsen buiten een voorziening. In 2025 hebben we daarom 820 extra plekken gerealiseerd in de binnenstad. Het aantal fietsen dat buiten een klem/rek/vak op straat gestald staat, is afgenomen en het aantal dat in een voorziening staat toegenomen. Dit draagt bij aan een meer aantrekkelijke openbare ruimte.
Ruim drie kwart van de Utrechters is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen bij Utrecht Centraal Station. De tevredenheid is afgenomen, mogelijk hebben de tijdelijke sluiting van de stalling aan de Van Sijpesteijnkade en van de Jaarbeurspleinstalling de tevredenheid verminderd. Ook ruim drie kwart van de Utrechters is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad, iets meer dan in 2023.

Toename wachtlijsten fietstrommels en buurtstallingen

Trommels en buurtstallingen bieden bewoners plekken om hun fiets te stallen. Er zijn ruim 2.500 plekken in buurtstallingen (130 meer dan een jaar eerder) en ruim 500 in trommels (gelijk gebleven). De wachtlijsten voor een plek zijn toegenomen naar ongeveer 1.240 wachtenden op een plek in een fietstrommel en ongeveer 1.470 wachtenden op een plek in een buurtstalling. Met de toename van het aantal elektrische fietsen neemt de vraag naar een plek in een fietstrommel toe.

Minder verkeerd gestalde fietsen verwijderd

Fietsen die verkeerd gestald staan, kunnen gevaarlijke situaties opleveren of overlast veroorzaken. In 2025 hebben we ongeveer 14.300 verkeerd gestalde fietsen verwijderd, dat zijn er minder dan de drie voorgaande jaren. Mensen weten waarschijnlijk steeds beter waar ze wel en niet hun fiets kunnen stallen op straat. Ook hebben we ongeveer 15.600 te lang gestalde weesfietsen verwijderd, ook minder dan in 2023 en 2024, maar meer dan in de jaren ervoor.

Toename betaald parkeren op straat

De ambitie is dat in 2034 in de hele gemeente betaald moet worden voor het parkeren van een auto op straat. Eind 2025 was 43% van het parkeerareaal betaald, 6 procentpunten meer dan in 2024.

Meer ruimte door weghalen parkeerplaatsen

Er zijn in 2025 ter bevordering van de leefbaarheid 132 autoparkeerplaatsen opgeheven: Sinds 2022 zijn 436 parkeerplaatsen (waarvan 132 in 2025) omgezet in ruimte voor bijvoorbeeld fietsparkeerplaatsen, groen en verblijf. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de stad.

Afname parkeerdruk in betaald parkeren gebieden, toename aan randen

In de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, is de parkeerdruk na invoering lager dan tijdens de meting ervoor. Wel neemt de parkeerdruk vaak toe in de aangrenzende gebieden waar nog geen betaald parkeren geldt: het waterbedeffect. Zodra in deze gebieden ook betaald parkeren wordt ingevoerd, wordt deze stijging teniet gedaan. Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk kunnen we bepalen in gebieden waar ook een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden vóórdat het waterbedeffect optrad. Op dit moment hebben we dit voor acht gebieden in beeld: in zes van deze gebieden is het effect dat de parkeerdruk is gedaald, in twee gebieden is een kleine toename te zien. Op basis van deze bevindingen is er vooralsnog sprake van een overwegend positief effect op de parkeerdruk.

Behoefte aan meer parkeerplekken voor de fiets in de buurt

40% van de Utrechters vindt in 2025 dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 (39%) en 2021 (41%). Een derde vindt het aantal plekken precies goed. Het aandeel dat vindt dat er teveel plekken zijn, is kleiner (8%).

Bijna de helft Utrechters tevreden over aantal autoparkeerplekken op straat in de buurt van eigen woning

46% van de Utrechters vindt dat er precies genoeg autoparkeerplekken op straat zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 en 2021 (47%). 10% van de Utrechters vindt dat er te veel autoparkeerplekken zijn en 32% vindt dit te weinig.

Vergeleken met twee jaar geleden vinden meer Utrechters het aantal parkeerplekken in de eigen buurt te weinig (30% in 2023). Vergeleken met vier jaar eerder is er juist een kleine afname (33% in 2021).

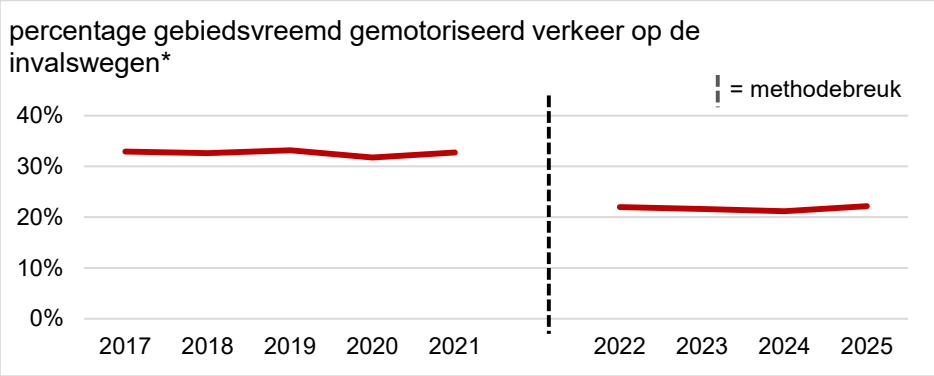
Stap 5. Slim sturen

Inleiding

Met Slim sturen willen we duurzame mobiliteitsvormen zoals de fiets, lopen en het openbaar vervoer prioriteren. Ook wordt verkeersmanagement ingezet om autoverkeer over de gewenste routes te verdelen en daarmee overlast van autoverkeer te beperken. In dit hoofdstuk volgen we daarvoor de hoeveelheid gebiedsvreemd verkeer. Dit geeft inzicht in of het lukt om autoverkeer naar de gewenste (invals)routes te geleiden.

Gebiedsvreemd verkeer

52. Gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer

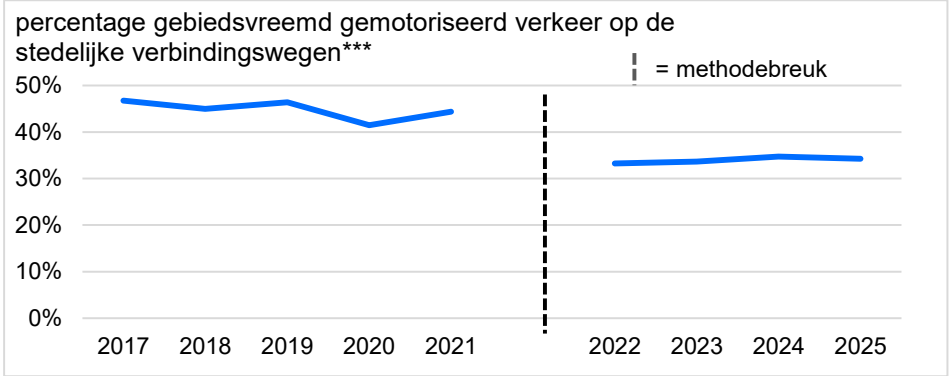


Bron: Gemeente Utrecht.

Op basis van floating car data (dit zijn gegevens op basis van onder meer navigatiesystemen en apps die via gps de locatie volgen van voertuigen) is een beeld te krijgen welk deel van het verkeer over de invalswegen rijdt zonder een bestemming te hebben in het aanliggende gebied**. Op deze manier kan gevolgd worden of de komende jaren steeds meer verkeer de juiste invalsweg kiest. Vanaf 2022 zijn gegevens beschikbaar uit een nieuwe bron die een realistischer beeld geeft. De uitkomsten zijn daardoor niet te vergelijken met de jaren voor 2022.

Uit de gegevens volgt dat de verschillen tussen de jaren klein zijn. In 2025 zien we een toename van 1% t.o.v. 2024. De grafiek laat zien dat het percentage eigenlijk sinds 2022 al schommelt rond de 22%.
Op de Einsteindreef, Biltse Rading zien we kleine afnames, wegen waar vorig jaar juist toenames zichtbaar waren door wegwerkzaamheden elders in de stad. Op de Vleutensebaan en Martin Luther Kinglaan nam het gebiedsvreemde verkeer juist toe, net als op de Amsterdamsestraatweg. Op deze wegen zagen we vorig jaar juist afnames, ook door de wegwerkzaamheden. Op de A28 zien we 5% toename. Deze heeft waarschijnlijk verband met filevorming op de A27, waardoor meer verkeer een route door de stad kiest.

* Dit betreft de Martin Luther Kinglaan, Europalaan, Waterlinieweg, de A28 binnen de gemeentegrens, Biltse Rading, Darwindreef, Moldaudreef, Einsteindreef, Franciscusdreef, Amsterdamsestraatweg en Vleutensebaan.
**Er zit een onzekerheid in floating car data, doordat het maar een beperkt gedeelte van het totaal aan voertuigen betreft.



Bron: Gemeente Utrecht.

Op de verbindingswegen zien we in 2025 een kleine afname van 0,5%. Ook hier geldt dat we niet kunnen vergelijken met de jaren voor 2022 door een nieuwe meetmethode. In de jaren ervoor zien we dat er geen stijgende of dalende trend zichtbaar was en dat is na 2022 ook niet het geval. Sinds 2022 schommelt het percentage rond de 34%

Met name op de Spinozaweg en de Waterlinieweg in zuidelijke richting (circa 55%) wordt veel gebiedsvreemd verkeer gemeten (50%). Wel was op Spinozaweg afgelopen jaar een afname te zien van 4%. Op de Kardinaal de Jongweg en de Socrateslaan liggen de percentages veel lager, rond de 20-25%. Afgelopen jaar was er met name op de Kardinaal de Jongweg een afname te zien, veroorzaakt door verschillende wegwerkzaamheden aan de westkant van de stad in 2024 waardoor er toen een juist een toename was doordat het verkeer andere routekeuzes maakte.

*** Dit betreft de Socrateslaan, Waterlinieweg, Spinozaweg en Kardinaal de Jongweg.

Stap 5: Slim sturen

Conclusies

Gebiedsvreemd gemotoriseerd neemt niet af

Door aanpassing van de meetmethode kunnen we de aandelen gebiedsvreemd verkeer in 2022 tot en met 2025 niet één op één vergelijken met de jaren ervoor.

In de jaren voor 2022 zien we op de invalswegen weinig verandering, het aandeel is vrij constant. Dat beeld zien we ook in de jaren 2022 - 2025. Het ene jaar neemt het iets toe en het andere jaar weer iets af.

Het gebiedsvreemde verkeer op de stedelijke verbindingswegen is licht afgenomen in 2025. Maar ook hiervoor geldt dat we sinds de start van de metingen geen significante stijging of daling zien. Het percentage gebiedsvreemd verkeer op deze wegen blijft dus nagenoeg constant.

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Niek Verlaan	**Datum**	2 april 2026
E-mail	n.verlaan@utrecht.nl	**Kenmerk**	34123622
Type brief	Afdoeningsbrief	**Onderwerp**	Betaalbaar OV voor minima en toegankelijke OV-haltes
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Tijdens het raadsdebat van 20 november 2025 zijn de moties M629 ‘Goed voorbereid gratis OV voor minima’, M631 ‘Gratis OV tegen vervoersongelijkheid’ en M632 ‘Maak OV-haltes versneld toegankelijk’ aangenomen. Met deze brief geven we uitvoering aan deze moties.

Scenario’s OV voor U-pashouders
In de raadsbrief ‘Afhandeling toezeggingen Vervoersongelijkheid’ d.d. 11 november 2025 informeerden we u over de kortingsregeling die de provincie biedt voor U-pashouders. U-pashouders kregen in maart een brief met daarin een code. Hiermee kunnen zij naar www.kortingov.nl om de 70% korting aan te vragen. Bij een oplaadpunt kunnen zij dit vervolgens op hun OV-chipkaart zetten.

In motie M629 roept u op om de koppeling van het dalvrij reizen aan de U-pas mogelijk te maken en de besluitvorming hiervoor voor te bereiden. In motie M631 roept u op om te onderzoeken wat nodig is voor volledig gratis OV voor U-pashouders.

In de bijlage vindt u een memo waarin we voor enkele scenario’s de kosten en de voor- en nadelen uitwerken. Voor deze kosten is momenteel geen dekking. De geschatte kosten zijn sterk afhankelijk van hoeveel er gebruik van wordt gemaakt. Samengevat:

- Het huidige scenario waarbij U-pashouders 70% korting krijgen tijdens de daluren, biedt de provincie aan en kost de gemeente verder niks.
- Het Dalvrij-scenario kost de gemeente naar schatting tussen de 0,4 miljoen euro (als 10% van de U-Pashouders hiervan gebruik maakt) en 3,6 miljoen euro (bij 100% gebruik) per jaar.
- Het Altijd vrij-scenario kost de gemeente naar schatting tussen de 3,7 miljoen euro (als 10% van de U-Pashouders hiervan gebruik maakt) en 37 miljoen euro (bij 100% gebruik) per jaar.

Implementatie
Wanneer we geen bijdrage vragen van het mobiliteitsbudget van U-pashouders, wijkt de wijze waarop het aanvragen van de regeling door de gebruikers moet worden gedaan niet veel af van hoe het nu gaat. Het enige verschil is dat er een nieuwe website moet komen, zoals ook in de gemeente

Amersfoort het geval is. De implementatie per 1 januari 2027 is – als de benodigde middelen beschikbaar komen – naar verwachting mogelijk.

Wanneer we wel een bijdrage vanuit het mobiliteitsbudget van U-Pashouders vragen, wordt het aanvragen van de regeling voor de gebruiker ingewikkelder en minder aantrekkelijk. Een start op 1 januari is dan in verband met de start van het U-pasjaar op 1 juli, niet wenselijk. Het budget op de U-pas is dan mogelijk al uitgegeven. In de vorige raadsbrief (d.d. 11 november 2025) gaven we aan dat we onder andere vanwege de kosten niet voor dit scenario, maar voor de 70% korting hebben gekozen.

Het implementeren van het Altijd-vrij scenario kent ook complicaties voor de uitvoering. We gaan daarbij uit van het maximumtarief dat de provincie hanteert per maand per persoon. Dit is 100 euro voor volwassenen en 65 euro voor jongeren tussen de 12 en 18 jaar. Maar de kosten kunnen ook lager zijn als er minder wordt gereisd. De provincie is op dit moment niet bereid om hier een aparte regeling voor in het leven te roepen, mede omdat hierdoor de drukte en daarmee de uitdagingen tijdens de spits toenemen.

Toegankelijke OV-haltes
We zijn continu bezig met het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte, zoals ook de OV-haltes. Hier zijn we vanuit het VN-verdrag Handicap ook toe verplicht. Een toegankelijke halte betekent dat deze ook voor mensen met een motorische of visuele beperking goed bereikbaar is. De laatste keer dat wij u informeerden over toegankelijke OV-haltes was in de raadsbrief van 11 juni 2024.

De tramhaltes in Utrecht zijn in beheer van de provincie en voldoen allemaal aan de toegankelijkheid-eisen. In Utrecht zijn rond de 589 bushaltes in beheer van de gemeente waar inwoners en reizigers gebruik van maken. Op 1 januari 2026 voldeed 83% van alle Utrechtse bushaltes aan de toegankelijkheidseisen. 98% van de Utrechtse busreizigers stapt in of uit op deze haltes.

Inclusief de U-flex haltes voldoen 99 haltes op dit moment nog niet volledig aan de toegankelijkheidseisen. In 2024 hebben we voor 16 haltes subsidie van de provincie aangevraagd en toegekend gekregen. De benodigde aanpassingen worden nog dit jaar gerealiseerd. Bij 32 haltes zien we een mogelijkheid om werk met werk te maken binnen bestaande projecten. Het is nog niet duidelijk of dit voor alle 32 haltes lukt, omdat een aantal projecten nog in de verkenningsfase zijn.

Er resteren dan nog 51 van de 99 haltes zonder concrete plannen om deze aan te passen. Deze haltes zijn in vijf groepen in te delen:

1. *Kleine aanpassingen*
   Hier gaat het om het toevoegen van geleide lijnen en het aanpassen van ribbel- en instapmarkeringen. De geschatte kosten hiervoor zijn rond de 3.000 euro per halte. In totaal 5 haltes: Berlijnplein (2x), P+R Science Park, Daalse Singel (2x).

2. *Standaard aanpassingen*
   Hier gaat het om het ophogen van de halte en het aanbrengen van ribbel- en instapmarkeringen. Op basis van ramingen uit 2024 schatten we de kosten hiervan per halte op 60.000 euro. In totaal 9 haltes, onder andere: Naamrijk, Oregondreef, Wiericke.

3. *Kostbare aanpassingen*
   Hier gaat het om haltes waar aanpassingen wel mogelijk zijn, maar de ruimte beperkt is. De kosten zullen daarom aanzienlijk hoger liggen dan bij de ‘standaard aanpassingen’. Voor meer inzicht in de kosten zijn ontwerpen nodig. In totaal 3 haltes: Korfoedreef (2x), Mr Tripkade (stad in).

4. *Ingewikkelde aanpassingen*
   Hier gaat het om haltes waarbij door de ligging een uitgebreidere herinrichting noodzakelijk is. Ook hier zijn ontwerpen nodig om de haalbaarheid / maakbaarheid te kunnen toetsen. We schatten de kosten voor deze ontwerpen in op 3.000 euro per halte. In totaal 12 haltes, onder andere: Everard Meysterlaan, Hudsondreef, Vasco da Gamalaan.

5. *U-flex haltes*
   U-flex is flexibel vervoer dat op aanvraag rijdt en kent in Utrecht haltes waar geen overig OV stopt. Als een reiziger in de aanvraag aangeeft rolstoelafhankelijk te zijn, dan wordt het vervoermiddel hierop aangepast en de chauffeur helpt met in- en uitstappen. Deze haltes moeten wel ook toegankelijk zijn voor mensen met een visuele beperking. 22 haltes zijn dat momenteel niet. Samen met de provincie werken we de eisen uit waaraan deze haltes moeten voldoen. Op basis daarvan bepalen we welke aanpassingen er nodig en mogelijk zijn.

Om de 14 haltes in groep 1 en 2 op orde te maken, schatten we de kosten in op 555.000 euro. Voor de haltes in groep 3 en 4 zijn op dit moment de kosten niet te ramen, omdat daar eerst ontwerpen voor nodig zijn. Het maken van een ontwerp voor een globale kostenraming, kost ongeveer 3.000 euro per halte. Voor 15 haltes gaat het dan om zo'n 45.000 euro. Omdat er voor groep 5 nog geen duidelijke toegankelijkheidseisen bestaan, kunnen we nog geen schatting geven van de kosten.

Vervolg
In 2026 controleren we alle haltes waarbij we ook Solgu vragen hun ervaringen en kennis te delen. Voor de kosten voor het in orde maken van de haltes in groep 1 en 2 en het maken van ontwerpen voor de haltes in groep 3 en 4, is momenteel geen dekking. Wanneer er budget beschikbaar komt, kunnen we de toegankelijkheid van de haltes in groep 1 en 2 verbeteren en voor de haltes in groep 3 en 4 een globale kostenraming maken. Daarmee krijgt u meer inzicht in wat er nodig is om de toegankelijkheid van de haltes te verbeteren.

De provincie stelt ieder jaar een subsidie van 500.000 euro beschikbaar voor het verbeteren van de toegankelijkheid van OV-haltes. Deze subsidie vragen we ieder jaar aan en daarbij focussen we ons niet alleen op de OV-halte. Want of een reiziger de eindbestemming kan bereiken, is afhankelijk van meer dan de toegankelijkheid van de OV-halte zelf. Zo kan de looproute naar de halte ook onvoldoende toegankelijk zijn of niet goed aansluiten op de omgeving. De kosten van het toegankelijk maken van de route naar de halte zijn vaak hoger, waardoor we minder haltes per keer kunnen aanpakken. Op termijn maken we alle haltes toegankelijk, maar er is geen budget voor vrijgemaakt en de subsidie is ontoereikend. En omdat niet alle kosten nu bekend zijn, kunnen we geen inschatting geven hoe lang dit duurt.

In 2026 vragen we weer subsidie aan bij de provincie om enkele haltes en de routes naar de haltes te verbeteren. In 2027 informeren we u opnieuw over de voortgang.

Met deze brief beschouwen wij moties M629, M631 en M632 als afgehandeld.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

Scenario’s openbaar vervoer minima

31 maart 2026

Tijdens het debat van 20 november 2025 nam de raad de moties M629 en M631 aan. Deze moties gaan over verschillende scenario’s voor deels of volledig gratis openbaar vervoer voor U-pashouders. In deze memo werken we voor de verschillende scenario’s de kosten en enkele overwegingen uit.

Vooraf

De kosten voor de verschillende scenario’s zijn afhankelijk van een aantal variabelen:

- Het aantal U-pashouders;
- Hoeveel van de U-pashouders gebruik maken van de regeling;
- Of de U-pashouders zelf een bijdrage moeten doen vanuit het mobiliteitsbudget op hun U-pas;
- De implementatiekosten.

Dit maakt het lastig om precieze bedragen te noemen. Bij de doorberekening hebben we een aantal aannames gedaan. Deze zijn terug te vinden onder het kopje ‘aannames’.

Algemene opmerkingen

- De genoemde kosten zijn kosten per jaar.
- Alle scenario’s gaan alleen over U-pashouders
- Alle scenario’s gaan alleen over reizen met de bus of tram binnen de provincie Utrecht.
- De daluren zijn:
    - Maandag t/m vrijdag: voor 6:30, tussen 9:00 en 16:00, en na 18:30
    - Zaterdag, zondag en feestdagen: de hele dag

Scenario A (70% dalurenkorting)

In dit scenario hebben U-pashouders 70% korting (AOW+ zelfs 80%) tijdens daluren. Dit is de huidige situatie. De provincie biedt dit aan zonder extra kosten voor de gemeente.

Geschatte kosten (laag): € 0,-
Geschatte kosten (max): € 0,-

Voordelen:

- Het vraagt geen financiële bijdrage vanuit de gemeente.
- Er is geen verdere implementatie nodig omdat dit al loopt. Mensen zijn hier binnenkort al aan gewend.
- Als veel mensen hier gebruik van maken, kan dit een positieve weerslag hebben op het gebruik van het OV buiten de piekuren.
- Mogelijk heeft dit een positief effect op de mobiliteitstransitie.

Nadelen:

- Met het product kunnen U-pashouders alleen in de daluren reizen. Voor mensen die tijdens de spits moeten reizen (voor stage, werk of andere afspraken) biedt dit geen oplossing.
- U-pashouders betalen de overige 30% van de kosten voor de reis.

Scenario B (Dalvrij)

Scenario B.1 (Aanbod provincie Dalvrij)

De provincie biedt gemeenten de keuze om voor alle U-pashouders de 70% dalurenkorting (Scenario A) op te hogen tot 100% korting (dalvrij-reizen). Gemeenten moeten daarvoor 110 euro per gebruiker per jaar bijdragen. Dit betekent wel dat de 70% korting die de provincie op dit moment aanbiedt (scenario A), voor iedereen komt te vervallen. U-pashouders kunnen dus alleen kiezen tussen 100% korting of 0% korting. In dit scenario gaan we van dit aanbod van de provincie uit en hebben U-pashouders 100% korting tijdens daluren.

Geschatte kosten (laag): € ~0,4 miljoen
Geschatte kosten (max): € ~3,6 miljoen

Scenario B.2 (Eigen keuze Dalvrij)

In dit scenario houden U-pashouders de 70% dalurenkorting (scenario A), maar kunnen zij ook kiezen voor 100% korting tijdens daluren. Bij scenario B.1. bestaat deze keuze niet. In dit scenario gaan we uit van de bestaande U-OV dalvrij regeling van 30 euro per maand per persoon. Daarmee zijn de kosten voor dit scenario hoger en alleen logisch als er een eigen bijdrage van de U-pas wordt overwogen. Immers, U-pashouders kunnen dan kiezen of ze 70% korting voldoende vinden, of mobiliteitsbudget inzetten voor 100% korting.

Geschatte kosten (laag): € ~1,2 miljoen
Geschatte kosten (max): € ~11,7 miljoen

Voordelen:
- De drempel voor gebruik van OV is laag wanneer het gratis is. Daarmee stimuleert dit bezoek aan familie / vrienden of andere uitjes en draagt daarmee bij aan maatschappelijke participatie en het voorkomen van eenzaamheid.
- Als veel mensen hier gebruik van maken, kan dit een positieve weerslag hebben op het gebruik van het OV buiten de piekuren.

Nadelen:
- Brengt (hoge) kosten met zich mee.
- Met het product kunnen U-pashouders alleen in de daluren reizen. Voor mensen die tijdens de spits moeten reizen (voor stage, werk of andere afspraken) biedt dit geen oplossing.
- De kans bestaat dat mensen de regeling aanvragen, maar niet gebruiken. In dat geval betaalt de gemeente voor een ongebruikte regeling.
- Doordat er geen kosten voor de reiziger aan verbonden zijn, bestaat de kans dat mensen onnodig met het OV gaan reizen of het OV kiezen in plaats van de fiets.

Scenario C (Altijd vrij)

In dit scenario hebben U-pashouders 100% korting de hele dag door en is de reis dus gratis. We zijn hierbij uitgegaan van het maximumtarief dat de provincie hanteert van 65 euro (12-18 jaar) of 100 euro (18+ jaar) per maand per persoon.

Geschatte kosten (laag): € ~3,7 miljoen
Geschatte kosten (max): € ~37,1 miljoen

Voordelen:
- Is volledig gratis en dus zorgeloos. Omdat de drempel voor gebruik van OV laag is, stimuleert dit maatschappelijke participatie en het voorkomen van eenzaamheid.
- Dit is een erg gunstig product. Als de drempel om dit aan te vragen laag blijft, bereiken we mogelijk een grote groep mensen.

Nadelen:
- De kosten zijn veel hoger dan de andere scenario's
- De financiële prikkel om buiten de spits te reizen en daarmee de druk op de spits te verlagen, vervalt bij dit scenario. Bovendien bestaat de kans dat mensen onnodig met het OV gaan reizen of het OV kiezen in plaats van de fiets.
- De kans bestaat dat mensen de regeling aanvragen, maar niet gebruiken. In dat geval betaalt de gemeente voor een ongebruikte regeling.

Aannames

Voor de berekeningen in deze memo doen we een aantal aannames:

1. We gaan uit van het aantal U-pashouders in 2025. Dit waren:
    - 3.935 kinderen tussen de 12-18 jaar
    - 20.728 volwassenen tussen 18 jaar en de AOW-leeftijd
    - 7.599 volwassenen AOW+
2. We nemen kinderen tot 12 jaar niet mee in de berekeningen omdat zij momenteel al gratis reizen.
3. We rekenen door wat de kosten zijn als 10% van de U-pashouders mee doen (laag) en als 100% van de U-pashouders mee doen (max). Een precieze schatting maken, is ingewikkeld omdat er momenteel nog geen cijfers van de huidige regeling (scenario A) beschikbaar zijn. Over het algemeen geldt dat hoe ingewikkelder de regeling of hoe meer de U-pashouders zelf moeten bijdragen, hoe minder populair we verwachten dat de regeling is. En vice versa.
4. We gaan er in de berekeningen vanuit dat het mobiliteitsbudget van de U-pas niet wordt ingezet. Als er wel een beroep op het mobiliteitsbudget wordt gedaan, verhoogd dat de drempel om gebruik te maken van deze regeling. Bovendien vraagt dat extra inzet om dat mogelijk te maken.
5. We houden rekening met kosten van €50.000,- voor de implementatie. Dit bedrag is gekozen op basis van de implementatie van het huidige product. Het kan hoger uitvallen als er grotere aanpassingen nodig zijn, bijvoorbeeld om betalingen van het mobiliteitsbudget mogelijk te maken.
6. We gaan uit van de regelingen die in 2026 bestaan. Dit biedt geen garantie dat dezelfde regelingen in 2027 ook nog bestaan.

Afstemming provincie Utrecht

De scenario's en overwegingen die we in de gemeente Utrecht maken, bespreken we ook met de provincie. Zij geven aan dat het aanbod vanuit hen blijft zoals het nu is: per gemeente kan je kiezen voor óf 70% dalurenkorting volledig door de provincie bekostigd, of dalvrij met een bijdrage van 110 euro per persoon. Als we in de gemeente Utrecht 'altijd vrij' willen aanbieden, moeten we uitgaan van de prijzen die voor iedereen gelden – zoals we in scenario C ook hebben gedaan. Daarnaast benadrukt de provincie dat altijd vrij reizen de drukte tijdens de spits in het OV nog groter maakt. Dat is waarom het aanbod van de provincie zich richt op de daluren.

Overige bestaande regelingen

Naast bovengenoemde scenario's, krijgen verschillende groepen op dit moment al een vorm van korting voor het OV.

- Via de participatiewet kunnen inwoners onder bepaalde (inkomens)voorwaarden een vergoeding krijgen voor de woon-werk reis.
- Voor mensen van 65 jaar en ouder geldt een leeftijdskorting voor reizen met het OV. Voor U-pashouders wordt deze korting verrekend met de 70% korting vanuit de provincie, waardoor de totale korting 80% in de daluren en 34% in de spits is.
- Alle studenten van (voltijd) MBO, HBO en Universiteit kunnen een OV-studentenkaart gebruiken om doordeweeks of in het weekend vrij te reizen. Buiten de gekozen vrij-reizen periode krijgt de student 40% korting in de trein of 34% korting in bus/tram.
- Mensen met werk krijgen soms een reiskostenvergoeding – al geldt dit lang niet altijd in de lage lonen functies.

Overige overwegingen
Kosten voor de gemeente moeten niet de enige reden zijn om voor het ene of het andere scenario te kiezen. Er zijn andere overwegingen

- We streven naar een zo simpel mogelijk aanbod voor U-pashouders. Iedere extra handeling die mensen moeten uitvoeren, kan extra stress opleveren.
- U-pashouders hebben een mobiliteitsbudget van 105 euro. Dit budget kan (deels) worden ingezet voor de bekostiging van een van de scenario's. Naast dat dit budget dan niet meer voor andere doeleinden gebruikt kan worden, is dit ook een extra handeling voor de U-pashouders waarmee het ingewikkelder wordt. Bovendien start het U-pas jaar op 1 juli terwijl het OV product start op 1 januari. Veel gebruikers hebben geen U-pas budget meer op 1 januari. Om dit recht te zetten, is een overbruggingsregeling nodig.

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Voorkeursbeslissing Merwedelijn

Beleidsveld	Mobiliteit & Ruimtelijke Ordening
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Rein de Viet
Kenmerk	34277219
Vergaderdatum Raad	volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. In te stemmen met de voorkeurbeslissing voor de Merwedelijn in bijgevoegde ‘Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen Metropoolregio Utrecht’, met als belangrijkste elementen:
   a. een ondergrondse halte bij Utrecht Centraal Station onder het Beatrixgebouw;
   b. een ongelijkvloers tracé in verdiepte ligging, deels overdekt en deels open, tussen Utrecht Centraal Station en Westraven;
   c. twee of drie ondergrondse haltes tussen Utrecht Centraal Station en Westraven;
   d. de Tram Kanaleneiland blijft tussen Utrecht Centraal en Kanaleneiland rijden volgens het bestaande tracé (SUNIJ-lijn) en sluit aan op de ondergrondse halte Kanaleneiland-Zuid;
   e. een zoekgebied tussen halte Kanaleneiland-Zuid en Westraven ten behoeve van verdere uitwerking van het tracé richting Nieuwegein en Rijnenburg;
   f. een taakstellend budget van € 1.805 miljoen excl. btw, prijspeil januari 2025, waarvan het Rijk € 1.230 miljoen excl. btw bijdraagt, de gemeente Utrecht en de Provincie Utrecht ieder € 280 miljoen excl. btw bijdragen en Nieuwegein €15 miljoen excl. btw bijdraagt.

2. € 97,4 miljoen beschikbaar te stellen voor de periode 2027 tot en met 2031 ten behoeve van de planning- en studiefase van de Merwedelijn, gebaseerd op een percentage van 5,4% van het taakstellend budget, waarvan € 15,1 miljoen wordt ingebracht door de gemeente Utrecht, € 66,4 miljoen door het Rijk, € 15,1 miljoen door de provincie Utrecht, en € 0,8 miljoen door de gemeente Nieuwegein, en dit in de begroting te verwerken en te verdelen over jaarschijven met de Eerste bestuursrapportage 2027.

3. De regeling risicovolle projecten van toepassing te verklaren op het project Merwedelijn.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met dit voorstel wordt de raad gevraagd in te stemmen met de voorkeursbeslissing voor de Merwedelijn als uitkomst van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Daarnaast wordt voorgesteld budget beschikbaar te stellen voor de planning- en studiefase en het project Merwedelijn aan te merken als 'risicovol project'. Na instemming door alle partijen zal de minister van Infrastructuur en Waterstaat als bevoegd gezag de Voorkeursbeslissing vaststellen. Hierna wordt door partijen de bestuursovereenkomst voor de planning- en studiefase ondertekend waarna de planning- en studiefase zal starten. De voorkeursbeslissing bestaat uit een verdiept aangelegde tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Westraven geschikt om in de toekomst door te trekken richting Nieuwegein en Rijnenburg.

Context

Aanleiding

De Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de provincie Utrecht, en de gemeenten Utrecht en Nieuwegein (hierna: Rijk en regio) werken sinds 2020 binnen het samenwerkingsverband U Ned binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) aan de MIRT-verkenning OV en Wonen. Aanleiding hiervoor is de grote verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave van de Metropoolregio Utrecht. De regio staat voor de opgave om de komende decennia circa 165.000 woningen en 110.000 arbeidsplaatsen te realiseren, waarvan een aanzienlijk deel in Groot Merwede en Rijnenburg. Het huidige openbaarvervoersysteem bereikt zijn capaciteitsgrenzen en daarom is een schaalsprong in het openbaar vervoer benodigd om de groei van de regio mogelijk te maken en tegelijkertijd te zorgen dat de regio bereikbaar blijft. In de MIRT-verkenning is onderzocht welke investeringen in het openbaar vervoer nodig zijn om overbelasting rondom Utrecht Centraal te voorkomen, het Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken en nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein duurzaam te ontsluiten.

Voorkeursalternatief

Het doel van een MIRT-verkenning is toe te werken naar een passende en houdbare voorkeursbeslissing om de opgave te realiseren. De Merwedelijn is binnen deze verkenning naar voren gekomen als een belangrijke openbaarvervoermaatregel die bijdraagt aan twee van de drie doelstellingen: het beter bereikbaar maken van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein en het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal. In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2025 hebben Rijk en regio overeenstemming bereikt over een voorlopig voorkeursalternatief voor de Merwedelijn en zijn er afspraken gemaakt over de financiering, waarmee een budget van €1,8 miljard beschikbaar is gekomen voor de realisatie van het voorkeursalternatief.

Het voorkeursalternatief bestaat uit een verdiept aangelegde tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Westraven met een ondergrondse halte onder het Beatrixgebouw. De lijn is geschikt om in de toekomst vanaf Westraven door te trekken naar Rijnenburg. Van Utrecht Centraal tot het begin van de Europalaan is de tram geheel ondergronds. Daarna ligt de tram in een deels open, deels gesloten ligging. Rond de passage van de A12 (bij Westraven) is nog onderzoek nodig om te bepalen waar de tram precies op straatniveau komt. In de vervolguitwerking wordt bepaald wat de voorkeur heeft: boven komen ten noorden of ten zuiden van de A12. Deze keuze hangt samen met een besluit over een eventuele nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en/of de keuze voor het al dan niet verwijderen van de op- en afritten van de A12. Deze vragen hebben een sterke relatie met de gebiedsontwikkeling in Westraven en Galecopperzoom (o.a. programma, stedenbouwkundig concept en mobiliteitsprofiel). Daarom is een zoekgebied onderdeel van het voorkeursalternatief.

Het voorkeursalternatief is verwerkt in de ontwerp-voorkeursbeslissing. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft, als bevoegd gezag, de ontwerp-voorkeursbeslissing ter inzage gelegd. De inspraakperiode vond plaats tussen 22 mei tot en met 2 juli 2026. Hierop zijn 44 zienswijzen ingediend. De zienswijzen hebben een reactie gekregen in de 'Nota van Antwoord' en zijn verwerkt in het definitieve 'Verkenningenrapport en PlanMER', en 'Voorkeursbeslissing'. De zienswijzen hebben niet geleid tot een wijziging van het voorkeursalternatief. Wel zijn de ingebrachte aandachtspunten betrokken bij de verdere motivering van de gemaakte keuzes en hebben zij geleid tot aanvullingen en verduidelijkingen in de voorkeursbeslissing, de publiekssamenvatting en onderliggende documenten. Daarbij is onder meer extra toegelicht hoe het besluitvormingsproces heeft geleid tot het

voorkeursalternatief, waarom alternatieven zoals een geboorde tunnel zijn afgevallen en welke aandachtspunten worden meegenomen naar de planning- en studiefase.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag voor het vaststellen van de voorkeursbeslissing. Voorafgaand aan het besluit van de minister wordt de gemeenteraad gevraagd in te stemmen met de voorkeursbeslissing en het budget voor de planning- en studiefase beschikbaar te stellen. Deze besluitvorming is noodzakelijk om aansluitend de planning- en studiefase te kunnen starten. Hierbij wordt opgemerkt dat het Rijk momenteel werkt aan een landelijke herprioritering van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds. Vooralsnog vormt dit geen belemmering voor de Merwedelijn en heeft het Rijk ingestemd met het voortzetten van de besluitvorming over de voorkeursbeslissing en de planning- en studiefase. Definitieve duidelijkheid over de uitkomsten van de herprioritering wordt verwacht bij het BO MIRT 2026.

Geleerde lessen Uithoflijn
Na de uitvoering van de Uithoflijn is een projectevaluatie uitgevoerd en is door de Rekenkamer een onderzoek uitgevoerd. Uit beide documenten zijn gelijke lessen/aanbevelingen gekomen. Het merendeel van de lessen gaat over de realisatiefase, de fase die volgt na de nog te starten planning- en studiefase van de Merwedelijn. Tegelijkertijd zijn er ook lessen waarmee nu al rekening gehouden kan worden.

1. Complete en realistische kostenraming
Bij de start van de besluitvorming over het project Uithoflijn is een deel van de kosten buiten beschouwing gelaten en is een raming gepresenteerd die niet volledig en realistisch was. Zo waren de kosten voor het test- en proefbedrijf geen onderdeel van het projectbudget. Voor de Merwedelijn is hier wel rekening mee gehouden. Daarnaast zijn voor de Merwedelijn kostenramingen voor exploitatie en beheer en onderhoud opgesteld, om al in een vroeg stadium zo goed mogelijk inzicht te krijgen in de structurele effecten van het project.

2. Het creëren van extra ruimte in het projectbudget voor tegenvallers
Bij het project Uithoflijn zijn de kosten geraamd op P50-niveau. Dat betekent dat op basis van de toen beschikbare informatie een kans van 50% werd berekend dat de uiteindelijke projectkosten binnen het geraamde budget zouden blijven. Een P50-raming is gebruikelijk in deze fase van een MIRT-verkenning, omdat het Rijk bij de afweging van meerdere projecten vaak uitgaat van een portefeuillebenadering waarbij mee- en tegenvallers tussen projecten elkaar deels kunnen compenseren. Ter illustratie: bij andere recente MIRT-verkenningen voor regionaal openbaar vervoer in Rotterdam, Den Haag en Eindhoven is gekozen voor P50. Voor de Merwedelijn is gekozen voor een P85-raming. Dit betekent dat het budget is gebaseerd op een raming waarbij, rekening houdend met de op dit moment bekende risico's en onzekerheden, een kans van 85% bestaat dat de uiteindelijke kosten binnen het geraamde budget blijven. Hierdoor is ongeveer 30% meer budgettaire ruimte opgenomen om tegenvallers op te vangen dan bij een P50-raming. Tegelijkertijd blijft de Merwedelijn een complex project. Ook een P85-raming biedt geen garantie dat kostenoverschrijdingen volledig worden voorkomen. Wel is sprake van een robuustere raming met meer ruimte om risico's en tegenvallers op te vangen dan bij een P50-raming.

3. Verdeling taken en verantwoordelijkheden
De integrale verantwoordelijkheid en aansturing van het project Uithoflijn waren, zowel bestuurlijk als ambtelijk, lange tijd onduidelijk en onvoldoende belegd. Hiervoor is nu extra aandacht in de voorbereiding van de volgende projectfasen van de Merwedelijn: de planning- en studiefase. Voor de integrale aansturing in deze fase(s) is verkenner Siebe Riedstra gevraagd een advies uit te brengen over de governance. Hierover is de raad met een raadsbrief geïnformeerd voor de zomer van 2026. In zijn advies heeft hij onder andere geadviseerd om:
- Stuurgroep Merwedelijn en directieberaad in te richten;
- De werving te starten van een projectdirecteur en een manager projectbeheersing;
- Een onafhankelijke projectorganisatie in te richten die wordt aangestuurd door te werven projectdirecteur en de projectorganisatie onder te brengen bij de gemeente Utrecht.

Het advies vormt een belangrijke bouwsteen voor het plan van aanpak voor de planning- en studiefase.

Planning en studiefase
De planning- en studiefase heeft als doel de voorkeursbeslissing verder uit te werken tot een projectbeslissing. In deze fase worden onder meer het ontwerp, de ruimtelijke inpassing, de uitvoeringsstrategie, de benodigde planologische procedures, de financiële ramingen, de grondverwervingsstrategie, de governance en de toekomstige inrichting van beheer en exploitatie verder uitgewerkt.

Voor de planning- en studiefase is een ‘concept-bestuursovereenkomst’ opgesteld. De bestuursovereenkomst vormt het bestuurlijke en financiële kader voor de planning- en studiefase. In de overeenkomst worden afspraken vastgelegd over de scope van het project, de financiering, indexering, governance, risicobeheersing, projectsturing en de wijze waarop de planning- en studiefase wordt uitgevoerd. De concept-bestuursovereenkomst wordt u separaat voorgelegd in een wensen en bedenkingenprocedure. Na instemming met de voorkeursbeslissing door raden en staten en het Rijk, en nadat de voorhangprocedure over de overeenkomst is doorlopen, zal het college een besluit nemen voer het ondertekenen van de overeenkomst. De overeenkomst ziet uitsluitend op de planning- en studiefase. Voor een eventuele realisatiefase wordt op een later moment een afzonderlijke bestuursovereenkomst opgesteld waarin nadere afspraken worden gemaakt over uitvoering, financiering, eigendom, beheer en exploitatie van de Merwedelijn.

Onderdeel van de bestuursovereenkomst bij de voorkeursbeslissing is een plan van aanpak voor de planning- en studiefase. Dit plan is nu opgesteld en als bijlage bij de bestuursovereenkomst toegevoegd. Belangrijke bouwstenen voor het plan van aanpak zijn het advies over de organisatie en governance van de projectorganisatie van Dhr. Siebe Riedstra en de lessen van de Uithoflijn. In het plan van aanpak is de aanpak op hoofdlijnen vastgelegd. Binnen deze kaders is ruimte voor nadere uitwerking door de nieuw in te richten projectorganisatie en de toekomstige projectdirecteur.

Maatregelenpakket USP
Naast de Merwedelijn is er voor het Utrecht Science Park (USP) binnen de MIRT-verkenning een aanvullend pakket aan OV-maatregelen (voor bus en tram) uitgewerkt. Hiermee blijft het USP bereikbaar bij de groei van studenten en werknemers en verbetert het de robuustheid van OV-verbindingen. Inhoudelijk is hierover brede overeenstemming en dit pakket geeft voldoende vertrouwen om naar een planuitwerkingfase te gaan, maar er is onvoldoende budget beschikbaar. Er wordt over deze maatregelen daarom nu geen besluit genomen. Zodra er budget beschikbaar is (€ 109 miljoen exclusief btw, prijspeil 2025), wordt dit maatregelpakket ter besluitvorming aan u voorgelegd. Vanuit de regio is momenteel € 40 miljoen gereserveerd in afwachting van een totaalafspraak. Wij blijven ons als regio, samen met partijen op het USP, inzetten om ook deze belangrijke maatregelen gefinancierd te krijgen.

Juridische context
De raad is bevoegd om in te stemmen met de voorkeursbeslissing van de Merwedelijn op grond van artikel 147 Gemeentewet. Voor het beschikbaar stellen van budget is de raad bevoegd op grond van zijn budgetrecht als bedoeld in artikel 189 Gemeentewet.
Het aangaan van de bestuursovereenkomst zelf, waarin de afspraken over de bijdragen van alle partijen worden vastgelegd, is op grond van artikel 160, eerste lid, onder e, van de Gemeentewet een bevoegdheid van het college. Gelet op de financiële omvang van het project, de maatschappelijke en bestuurlijke betekenis ervan en de meerjarige verplichtingen die voortvloeien uit de overeenkomst, acht het college sprake van een voorgenomen privaatrechtelijke rechtshandeling met ingrijpende gevolgen als bedoeld in artikel 169, vierde lid, van de Gemeentewet. Daarom wordt de raad door middel van een voorhangprocedure in de gelegenheid gesteld wensen en bedenkingen naar voren te brengen over het voorgenomen besluit tot het aangaan van de bestuursovereenkomst. Deze procedure vindt parallel aan de behandeling van dit raadsvoorstel plaats.

Tegen dit raadsbesluit staat geen bezwaar of beroep open. De voorkeursbeslissing betreft een beleidsmatig en kaderstellend besluit voor de verdere uitwerking van de Merwedelijn waartegen op grond van de Algemene wet bestuursrecht geen bezwaar of beroep mogelijk is. In een latere fase worden juridische besluiten genomen, zoals bijvoorbeeld een projectbesluit onder de Omgevingswet of een wijziging van het omgevingsplan. Tegen deze besluiten kunnen belanghebbenden zienswijzen indienen en vervolgens beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Met dit besluit stelt de raad het beleidsmatige en financiële kader vast. Voor de gemeente Utrecht ontstaat de verplichting de planning- en studiefase mede te financieren overeenkomstig de bestuurlijke afspraken met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de provincie Utrecht en gemeente Nieuwegein. Voor inwoners, bedrijven en grondeigenaren ontstaan met deze voorkeursbeslissing nog geen directe rechten of plichten. Deze kunnen pas voortvloeien uit toekomstige ruimtelijke besluiten, vergunningen of grondverwerving die onderdeel zijn van de verdere planuitwerking.

Beslistermijn
Besluitvorming dient uiterlijk eind 2026 plaats te vinden. Dit is noodzakelijk om de besluitvorming door de gemeenteraad van Utrecht, de gemeenteraad van Nieuwegein en Provinciale Staten van Utrecht zoveel mogelijk gelijktijdig te laten verlopen. De Merwedelijn is een gezamenlijke opgave van Rijk, provincie en gemeenten, waarbij de betrokken partijen hun besluitvorming en vervolgstappen zorgvuldig op elkaar hebben afgestemd.

Uitstel van besluitvorming na eind 2026 leidt naar verwachting tot aanzienlijke vertraging. Vanwege de Provinciale Statenverkiezingen in 2027 kan besluitvorming door Provinciale Staten in dat geval naar verwachting pas na de zomer van 2027 plaatsvinden. Daardoor ontstaat vertraging in de vaststelling van de voorkeursbeslissing door de minister en kan de daaropvolgende planning- en studiefase niet tijdig starten. Hiermee lopen ook de woningbouw- en gebiedsontwikkelingen vertraging op die afhankelijk zijn van de Merwedelijn.

Daarnaast is tijdige besluitvorming noodzakelijk om de bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio te kunnen sluiten. Zolang deze overeenkomst niet door alle partijen is vastgesteld en ondertekend, bestaat er geen definitieve zekerheid over de beschikbaarheid van de voorgenomen rijksbijdrage. Tegen de achtergrond van de lopende herprioritering binnen het Mobiliteitsfonds neemt daarmee het risico toe dat middelen opnieuw worden afgewogen.

Beoogd effect
Met dit besluit worden de bestuurlijke, financiële en inhoudelijke kaders vastgesteld om het voorkeursalternatief van de Merwedelijn verder uit te werken in de MIRT-planning- en studiefase. De Merwedelijn maakt het mogelijk om de groei van de stad en regio op een bereikbare en duurzame manier op te vangen, door een belangrijke randvoorwaarde te creëren voor de realisatie van circa 63.000 tot 75.000 woningen en 30.000 tot 41.000 arbeidsplaatsen in Groot Merwede en Rijnenburg.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Op 1 juli 2020 is de Startbeslissing MIRT-verkenning ov en wonen vastgesteld waarin Rijk en regio afspraken hebben gemaakt over het starten van de verkenning.
- Op 15 juli 2021 is de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vastgesteld waarin de ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040 is vastgesteld.
- Op 15 juli 2021 is het Mobiliteitsplan 2040 vastgesteld waarin het concept ‘Wiel met Spaken’ als ruggengraat van het OV netwerk is vastgesteld als uitgangspunt.
- Op 10 maart 2022 is het Raadsvoorstel eerste stappen schaalsprong ov vastgesteld waarin de uitgangspunten voor de inzet van het college in de MIRT-verkenning en wonen zijn vastgelegd.
- Op 14 november 2022 is de Raadsbrief uitkomsten BO MIRT 2022 verstuurd, waarin de resultaten van Zeef 1 van de MIRT-verkenning zijn toegelicht, en het college het voornemen heeft uitgesproken om als financieel kader een gemeentelijke bijdrage van € 200 mln. te hanteren, als cofinanciering voor een totale Rijksbijdrage van € 810 mln.
- Op 20 maart 2024 is de Raadsbrief Update MIRT-verkenning en MIRT-onderzoek U Ned verstuurd waarin het Tussenbericht MIRT-Verkenning OV en Wonen is opgenomen. In dit tussenbericht wordt de onderzoeksfase van de MIRT-verkenning toegelicht.
- Op 12 november 2024 is de Raadsbrief uitkomsten BO Leefomgeving en BO MIRT 2024 verstuurd, waarin de resultaten van Zeef 2 van de MIRT-verkenning zijn toegelicht, de verdiepingsfase is aangekondigd, en het college heeft aangegeven een propositie te hebben aangeboden aan het Rijk waarin het voornemen is uitgesproken de gemeentelijke bijdrage te verhogen naar € 300 mln. om te komen tot een extra Rijksbijdrage van € 500 mln.
- Op 11 december 2024 is het Akkoord van Rijnenburg ondertekend. Met deze ondertekening

spreken gemeenten Utrecht en Nieuwegein, provincie Utrecht, Ministeries van VRO en IenW, HDSR, BPD en Portaal de intentie uit om gezamenlijk te werken aan de verdere ontwikkeling van Groot Merwede Rijnenburg.
- Op 2 april 2025 is de Raadsbrief voortgang verdiepingsfase MIRT-verkenning verstuurd. In deze brief wordt de raad op de hoogte gebracht van de voortgang van de verdiepingsfase in de MIRT-verkenning.
- 17 juni 2025: Raadsbrief Bijdrage grondeigenaren Rijnenburg aan Merwedelijn. Grondeigenaren in de polder Rijnenburg hebben besloten om € 200 miljoen te investeren om het doortrekken van de Merwedelijn mogelijk te maken.
- Op 10 juli 2025 is de Voorjaarsnota 2025 vastgesteld waarin de aanvullende toezegging voor de Merwedelijn is verankerd.
- 10-07-2025: tijdens de raadsvergadering wordt de Motie M342 'Ondergrondse Merwedelijn voor leefbare en toekomstbestendige stad' aangenomen.
- Op 11 september 2025 is de Raadsbrief Onafhankelijk advies verkenner Merwedelijn gedeeld met de raad, waarin staat beschreven hoe het advies heeft geleid tot deze stap in de besluitvorming.
- Op 10 november 2025 is Raadsbrief toekenning middelen woningbouw en mobiliteit gedeeld, waarin de bekendmaking van de verdeling van Rijksmiddelen is gedeeld.
- Op 22 januari 2026 is de Raadsbrief Uitkomsten BO MIRT 2025 verstuurd, waarin het voorlopig voorkeursalternatief van de Merwedelijn is gecommuniceerd, evenals de notie dat er onvoldoende budget is voor de USP-maatregelen.
- Op 22 mei 2026 is de Raadsbrief Terinzagelegging Ontwerp Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht met de raad gedeeld.
- Op 16 juli 2026 is Motie M250a: 'Steun voor de Merwedelijn' aangenomen, waarin de raad uitspreekt het voorlopig voorkeursalternatief voor de Merwedelijn te steunen, om een stevige, toekomstbestendige en geborgde OV-ontsluiting van Rijnenburg te realiseren zodat de investering aantoonbaar bijdraagt aan bereikbaarheid en woningbouw;
- Op 17 juli 2026 is de Raadsbrief inzet bestuurlijk overleg leefomgeving 2026 met de raad gedeeld. Hierin is het Eindadvies verkenning governance Merwedelijn en Rijnenburglijn gedeeld.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	In te stemmen met de voorkeurbeslissing voor de Merwedelijn in bijgevoegde 'Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen Metropoolregio Utrecht', met als belangrijkste elementen: a. een ondergrondse halte bij Utrecht Centraal Station onder het Beatrixgebouw; b. een ongelijkvloers tracé in verdiepte ligging, deels overdekt en deels open, tussen Utrecht Centraal Station en Westraven; c. twee of drie ondergrondse haltes tussen Utrecht Centraal Station en Westraven; d. de Tram Kanaleneiland blijft tussen Utrecht Centraal en Kanaleneiland rijden volgens het bestaande tracé (SUNIJ-lijn) en sluit aan op de ondergrondse halte Kanaleneiland-Zuid; e. een zoekgebied tussen halte Kanaleneiland-Zuid en Westraven ten behoeve van verdere uitwerking van het tracé richting Nieuwegein en Rijnenburg; f. een taakstellend budget van € 1.805 miljoen excl. btw, prijspeil januari 2025, waarvan het Rijk € 1.230 miljoen excl. btw bijdraagt, de gemeente Utrecht en de Provincie Utrecht ieder € 280 miljoen excl. btw bijdragen en Nieuwegein €15 miljoen excl. btw bijdraagt.
Argumenten	
1.1	De voorkeursbeslissing geeft uitvoering aan eerder door de raad vastgestelde uitgangspunten voor de Merwedelijn.

	De gemeenteraad heeft in maart 2022 vastgesteld dat de Merwedelijn één van de eerste stappen is in de Schaalsprong OV. Daarbij heeft de raad als uitgangspunten vastgesteld dat de Merwedelijn via de Merwedekanaalzone naar Utrecht Centraal loopt, grotendeels ondergronds wordt ingepast en bij Utrecht Centraal een aantrekkelijke overstap op trein, tram en bus moet bieden. In juli 2025 is de motie: Ondergrondse Merwedelijn voor leefbare en toekomstbestendige stad' aangenomen waarin de raad het college verzoekt om in de verdere uitwerking van de Merwedelijn uit te gaan van een (grotendeels) ondergrondse, bij voorkeur geboorde, tunnel langs de Merwedekanaalzone. Het voorliggende voorkeursalternatief geeft uitvoering aan deze eerder vastgestelde uitgangspunten en moties. Daarnaast heeft de raad in juli 2026 met de motie "Steun voor de Merwedelijn" het voorlopig voorkeursalternatief expliciet ondersteund.
1.2	Het voorkeursalternatief creëert de noodzakelijke randvoorwaarde van bereikbaarheid per hoogwaardig openbaar vervoer ten behoeve van de ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg.
	Het huidige openbaar vervoerssysteem biedt onvoldoende capaciteit om de groei van inwoners, arbeidsplaatsen en reizigers in Utrecht Zuidwest op te vangen. Met de Merwedelijn wordt de noodzakelijke schaalsprong in het openbaar vervoer gerealiseerd die nodig is om de forse woningbouw- en verstedelijkingsopgave in Groot Merwede en Rijnenburg mogelijk te maken, zonder dat de bereikbaarheid van stad en regio verder onder druk komt te staan. De Merwedelijn vervangt in het drukste uur 56 busritten van en naar Utrecht Centraal en biedt een snelle, hoogwaardige OV-verbinding richting Nieuwegein. Hierdoor wordt de druk op Utrecht Centraal beperkt en neemt de belasting van het stedelijke wegennet af. Ook kunnen fietsers en voetgangers gemakkelijker oversteken op de route van de Merwedelijn (daar waar de Merwedelijn de busbaan op maaiveld vervangt). Bovendien verkort de Merwedelijn de reistijd tussen Nieuwegein en Utrecht Centraal met circa vier tot acht minuten en vormt het openbaar vervoer daarmee een aantrekkelijk alternatief voor de auto.
1.3	Het voorkeursalternatief is het resultaat van een zorgvuldig doorlopen MIRT-proces.
	Sinds de startbeslissing in 2020 zijn tientallen oplossingsrichtingen onderzocht en stapsgewijs teruggebracht tot kansrijke alternatieven. Daarbij zijn de alternatieven onder andere beoordeeld op doelbereik, bereikbaarheid, toekomstvastheid, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, milieueffecten, technische haalbaarheid en kosten. Bij de totstandkoming van de voorkeursbeslissing hebben verschillende adviezen van de Commissie MER, een klankbordgroep, expertteams, informatiebijeenkomsten en een enquête met bijna 2.500 respondenten een belangrijke rol gespeeld. De Commissie heeft op 28 juli 2026 haar advies uitgebracht. Het advies stelt: “De Commissie is van oordeel dat de MER de essentiële informatie bevat om een voorkeursbeslissing te kunnen nemen over de MIRT-verkenning OV en Wonen project, waarbij het milieubelang volwaardig kan worden meegewogen. Daarnaast heeft de ontwerp-voorkeursbeslissing van 22 mei tot en met 2 juli 2026 ter inzage gelegen. De ontvangen zienswijzen zijn voorzien van een reactie in de Nota van Antwoord en betrokken bij de vaststelling van de definitieve voorkeursbeslissing. De zienswijzen hebben niet geleid tot een wijziging van het voorkeursalternatief. Wel zijn de ingebrachte aandachtspunten betrokken bij de verdere motivering van de gemaakte keuzes en hebben zij geleid tot aanvullingen en verduidelijkingen in de voorkeursbeslissing, de publiekssamenvatting en onderliggende documenten. Daarmee is het voorkeursalternatief tot stand gekomen op basis van zorgvuldig onderzoek, participatie en bestuurlijke afweging.

1.4	Voor het voorkeursalternatief bestaat bestuurlijk draagvlak én een sluitende financiële basis.
	Rijk en regio hebben in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2025 overeenstemming bereikt over het voorkeursalternatief voor de Merwedelijn en de daarbij behorende financiering. Er bestaat draagvlak bij alle betrokken partijen om de volgende fase van het project gezamenlijk te starten. Het voorkeursalternatief wordt ondersteund door het Rijk, de provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht en Nieuwegein en vormt de gezamenlijke uitkomst van de MIRT-verkenning. De kosten van het voorkeursalternatief zijn gebaseerd op een P85-raming. Dit type raming is erop gericht een relatief hoge zekerheid te hebben dat het project binnen het begrote budget past (85%), rekening houdend met de nu bekende onzekerheden en risico's. Deze raming past bij de huidige projectfase en met de financiële dekking is het mogelijk een voorkeursbeslissing te nemen voor de Merwedelijn. Voor de uitvoering van het voorkeursalternatief is een taakstellend budget van € 1,805 miljard exclusief btw beschikbaar. Hiervan draagt het Rijk € 1,230 miljard bij, leveren de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht ieder € 280 miljoen en draagt de gemeente Nieuwegein € 15 miljoen bij. Daarmee is er voor het gekozen voorkeursalternatief een sluitende financiering en kan de planning- en studiefase worden gestart.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Een verdiepte ligging, deels open, is niet de voorkeursoptie van inwoners en raad.
	In de MIRT-verkenning zijn verschillende volledig ongelijkvloerse varianten onderzocht, waaronder een geboorde tunnel en een tracé in verdiepte ligging. Uit de effectbeoordeling blijkt dat een geboorde tunnel op onderdelen, zoals leefbaarheid, geluid, trillingen en ruimtelijke kwaliteit, gunstiger scoort. De raad heeft met motie M342 Ondergrondse Merwedelijn voor leefbare en toekomstbestendige stad het college verzocht om bij de uitwerking van de Merwedelijn bij voorkeur uit te gaan van een geboorde tunnel voor de Merwedelijn. Ook bleek uit participatie en zienswijzen dat veel omwonenden en belanghebbenden een voorkeur hebben voor een geboorde tunnel. De boortunnel past echter niet binnen het beschikbare budget van van € 1,8 miljard. De verdiepte ligging wel. Tegelijkertijd biedt een verdiepte ligging meer flexibiliteit voor een toekomstige doortrekking richting Rijnenburg (via een nieuwe of de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal). Daarom is op basis van een integrale afweging gekozen voor een verdiepte ligging als voorkeursoplossing. De volledige afweging van de scenario’s is te lezen in de bijlage ‘Voorkeursbeslissing’. In de planning- en studiefase wordt het ontwerp verder uitgewerkt en worden maatregelen uitgewerkt om uitvoeringshinder en effecten op de leefomgeving zoveel mogelijk te beperken. Mocht uit de verdere uitwerking blijken dat de kostenontwikkeling van de verdiepte ligging wezenlijk afwijkt van de huidige ramingen, dan kan een boortunnel opnieuw worden beschouwd.
1.2	Niet alle oorspronkelijke projectdoelen van de MIRT-verkenning OV en Wonen zijn onderdeel van deze voorkeursbeslissing.
	De MIRT-verkenning OV en Wonen kende drie hoofddoelstellingen: het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal, het beter bereikbaar maken per openbaar vervoer van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein en het beter bereikbaar maken van het Utrecht Science Park (USP).

	Het voorkeursalternatief geeft in belangrijke mate invulling aan de eerste en tweede doelstelling door de Merwedelijn. Voor de derde doelstelling, het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van het USP, is tijdens de verkenning een afzonderlijk pakket van maatregelen ontwikkeld, waaronder verbeteringen van busverbindingen en een frequentieverhoging van Tram 22. Rijk en regio onderschrijven de noodzaak en effectiviteit van deze maatregelen. Voor de uitvoering hiervan is echter geen aanvullende Rijksfinanciering beschikbaar gekomen. Hierdoor maken deze maatregelen geen onderdeel uit van het voorkeursalternatief en wordt deze doelstelling op dit moment niet gerealiseerd. Ook blijven hierdoor enkele bereikbaarheids- en capaciteitsknelpunten aan de oostzijde van de stad en rond Utrecht Centraal bestaan. De betrokken partijen binnen U Ned blijven daarom gezamenlijk zoeken naar mogelijkheden om in de toekomst alsnog financiering en uitvoering van het USP-pakket mogelijk te maken. Daarmee blijft de ambitie om alle drie de oorspronkelijke doelstellingen van de MIRT-verkenning te realiseren onverminderd overeind.
1.3	Het voorkeursalternatief van de Merwedelijn is geschikt om in de toekomst door te trekken naar Rijnenburg, maar hiervoor is nog geen financiering beschikbaar
	Het voorkeursalternatief voor de Merwedelijn is zodanig ontworpen dat een toekomstige doortrekking richting Rijnenburg mogelijk blijft. Hiermee wordt voorkomen dat toekomstige keuzes voor de ontwikkeling van Rijnenburg en een hoogwaardige OV-ontsluiting daarvan worden beperkt. Tegelijkertijd maakt een doortrekking naar Rijnenburg geen onderdeel uit van de voorliggende voorkeursbeslissing. Voor een dergelijke verlenging is nog geen financiering beschikbaar en hierover zijn nog geen afzonderlijke bestuurlijke besluiten genomen. Nadere besluitvorming hierover vindt plaats in samenhang met de verdere ontwikkeling van Rijnenburg en aanvullende afspraken tussen Rijk en regio. Dit doet echter niet af aan de zelfstandige meerwaarde van de Merwedelijn. Het voorkeursalternatief levert ook zonder doortrekking naar Rijnenburg een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van Utrecht en de regio. De Merwedelijn zorgt voor een hoogwaardige OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein, voorkomt overbelasting van Utrecht Centraal en ondersteunt de verstedelijkingsopgave in Utrecht Zuidwest. Op basis van deze effecten is het voorkeursalternatief als uitkomst van de MIRT-verkenning beoordeeld en onderbouwd. Een eventuele toekomstige doortrekking naar Rijnenburg vormt daarmee een mogelijke aanvulling op, en geen voorwaarde voor, de maatschappelijke meerwaarde van de Merwedelijn.
Beslispunt	
2	€ 97,4 miljoen beschikbaar te stellen voor de periode 2027 tot en met 2031 ten behoeve van de planning- en studiefase van de Merwedelijn, gebaseerd op een percentage van 5,4% van het taakstellend budget, waarvan € 15,1 miljoen wordt ingebracht door de gemeente Utrecht, € 66,4 miljoen door het Rijk, € 15,1 miljoen door de Provincie Utrecht, en € 0,8 miljoen door de gemeente Nieuwegein, en dit in de begroting te verwerken en te verdelen over jaarschijven met de Eerste bestuursrapportage 2027.
Argumenten	
2.1	Het budget is noodzakelijk om de voorkeursbeslissing uit te werken tot een projectbeslissing.

	Met de voorkeursbeslissing wordt de richting van het project vastgesteld, maar nog niet het definitieve ontwerp. In de planning- en studiefase wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt tot een niveau waarop een projectbeslissing kan worden genomen. Daarbij worden onder meer het ontwerp van de infrastructuur en de haltes, de ruimtelijke inpassing, de verlegging van kabels en leidingen, de uitvoeringsstrategie, de grondverwervingsaanpak, de juridische procedures en de kostenramingen verder uitgewerkt. Ook worden de voorbereidingen getroffen voor aanbesteding en realisatie. Zonder deze werkzaamheden kan geen projectbeslissing worden genomen en kan de aanleg van de Merwedelijn niet starten.
2.2	<u>De gemeente Utrecht treedt op als financieel penvoerder voor de planning- en studiefase.</u>
	De planning- en studiefase wordt uitgevoerd als één gezamenlijk project van Rijk en regio, met de gemeente Utrecht als financieel penvoerder. Daarom wordt het volledige budget van € 97,4 miljoen via de gemeentelijke begroting beschikbaar gesteld, terwijl de dekking afkomstig is van meerdere partijen. De gemeente Utrecht ontvangt hiervoor bijdragen van het Rijk, de provincie Utrecht en de gemeente Nieuwegein. Hiertoe worden afspraken vastgelegd in de bestuursovereenkomst. Het beschikbaar stellen van het budget is noodzakelijk om alle werkzaamheden binnen de planning- en studiefase rechtmatig te kunnen contracteren, aansturen en verantwoorden.
2.3	<u>Het benodigde budget is in lijn met de omvang en fase van het project.</u>
	De geraamde kosten voor de planning- en studiefase bedragen € 97,4 miljoen en zijn gebaseerd op 5,4% van het taakstellende projectbudget van € 1,805 miljard.. De raming voor de kosten van de planning- en studiefase is gebaseerd op een vergelijking met vergelijkbare andere MIRT-projecten in Nederland. Gemiddeld komen de kosten hiervoor uit op een percentage van 4,5 tot 5,4% van het taakstellend budget. Op basis daarvan wordt 4,5% van het taakstellend budget voor de Planning- en studiefase beschikbaar gesteld aan de projectorganisatie. De bandbreedte van 0,9% van het taakstellend budget wordt als risicoreservering beschikbaar gesteld, maar mag pas na goedkeuring door het BO Merwedelijn worden ingezet door de projectorganisatie. De risicoreservering is bedoeld voor het opvangen van onvoorziene kosten die gemaakt moeten worden tijdens de Planning- en studiefase. Eventueel resterend budget na afronding van de planning- en studiefase, wordt gebruikt voor de realisatiefase.
Kanttekeningen/Risico’s	
2.1	<u>De planning- en studiefase kan leiden tot nieuwe inzichten over planning, scope en kosten.</u>
	Passend bij deze fase van het project, kunnen nieuwe inzichten ontstaan inzake de planning, scope en kosten van de planning- en studiefase. Om eventuele tegenvallers op te vangen wordt een risicoreservering van 0,9% van het taakstellend budget aangehouden voor de planning- en studiefase. Indien nieuwe inzichten leiden tot aanpassingen die het budgetrecht en mandaat van de raad raken, zullen deze aan de raad worden voorgelegd.
2.2	<u>Kosten en baten verbonden aan het project Merwedelijn lopen door de gemeentelijke begroting.</u>
	De gemeente Utrecht treedt op als financieel penvoerder. Dit betekent dat de kosten en baten verbonden aan het project, door de gemeentelijke begroting lopen. Gezien de omvang van het project en het feit dat we de bijdragen van de andere partijen ontvangen, is het belangrijk dit goed te onderscheiden van de rest van de gemeentelijke begroting. Hoe dit precies wordt vormgegeven in de programmabegroting wordt verder uitgewerkt in de Eerste bestuursrapportage 2027.

2.3	Het optreden als financieel penvoerder brengt financiële afhankelijkheden met zich mee
	Doordat de gemeente Utrecht optreedt als financieel penvoerder voor de planning- en studiefase, bestaat het risico dat financiële gevolgen in eerste instantie bij de gemeente terechtkomen. Dit risico is echter ondervangen in de bestuursovereenkomst. Hierin is vastgelegd dat kosten en risico's binnen het gezamenlijke taakstellende budget worden opgevangen en dat besluiten over afwijkingen in budget, planning en scope gezamenlijk worden genomen. Wel blijft de gemeente Utrecht afhankelijk van medewerking van de overige partijen indien scopewijzigingen zich voordoen.
2.4	Realisatie van het project is niet gegarandeerd
	Afronding van de planning- en studiefase leidt niet automatisch tot realisatie van het project. Voor de aanlegfase dient een afzonderlijke bestuursovereenkomst te worden gesloten. Hierbij bestaat het risico dat betrokken partijen geen overeenstemming bereiken over de voorwaarden voor uitvoering. Indien dit risico zich voordoet, kan dit leiden tot vertraging of tot aanpassing dan wel afstel van de voorgenomen realisatie.
Beslispunt	
3	De regeling risicovolle projecten van toepassing te verklaren op het project Merwedelijn.
Argumenten	
3.1	De uitkomst van de ijking Regeling Risicovolle Projecten voor het project Merwedelijn is dat het project kwalificeert als een risicovol project in het kader van de Regeling Risicovolle Projecten.
	De uitgevoerde ijking op basis van de gemeentelijke risicoladder leidt tot een score van 48 punten. Daarmee valt de planning- en studiefase van de Merwedelijn in risicoklasse A, de hoogste categorie binnen de gemeentelijke systematiek. De score wordt veroorzaakt door de combinatie van bestuurlijke complexiteit, organisatorische complexiteit, grote financiële belangen, een lange doorlooptijd en de maatschappelijke impact van het project.
3.2	Het toepassen van de regeling versterkt de informatiepositie van de raad.
	Toepassing van de Regeling Risicovolle Projecten zorgt voor aanvullende aandacht voor projectbeheersing, risicomanagement en periodieke rapportage aan de raad. Dit past bij de omvang, complexiteit en lange doorlooptijd van de Merwedelijn en geeft de raad betere mogelijkheden om zijn kaderstellende en controlerende rol te vervullen.
Kanttekeningen/Risico’s	
3.1	Het toepassen van de regeling vermindert risico's niet, maar maakt deze beter inzichtelijk.
	Toepassing van de Regeling Risicovolle Projecten neemt de risico's van het project niet weg. Risico's rondom planning, techniek, financiën, marktontwikkelingen, vergunningen en bestuurlijke besluitvorming blijven bestaan. De regeling zorgt er wel voor dat risico's structureel worden gemonitord en transparant worden gerapporteerd aan de raad.

Financiën

De financiële consequenties verbonden aan dit raadsvoorstel hebben enkel betrekking op het beschikbaar stellen van het budget voor de planning- en studiefase. Aan het einde van de planning- en studiefase wordt een nieuw voorstel voorgelegd voor de realisatiefase, inclusief het autoriseren van een investeringskrediet voor die fase.

De kosten van de planning- en studiefase zijn geraamd op € 97,4 miljoen. Hiervan wordt € 15,1 miljoen wordt ingebracht door de gemeente Utrecht, € 66,4 miljoen door het Rijk, € 15,1 miljoen door de provincie Utrecht, en € 0,8 miljoen door de gemeente Nieuwegein. Hoofdzakelijk wordt dit geld gebruikt voor activiteiten zoals beschreven in Bijlage 6 - het 'Plan van Aanpak op hoofdlijnen'. De raming voor de kosten van de planning- en studiefase is gebaseerd op een vergelijking met vergelijkbare andere MIRT-projecten in Nederland. Gemiddeld komen de kosten hiervoor uit op een percentage van 4,5 tot 5,4% van het taakstellend budget. Op basis daarvan wordt 4,5% van het taakstellend budget voor de Planning- en studiefase beschikbaar gesteld aan de projectorganisatie. De bandbreedte van 0,9% van het taakstellend budget wordt als risicoreservering beschikbaar gesteld, maar mag pas na goedkeuring door het BO Merwedelijn worden ingezet door de projectorganisatie. De risicoreservering is bedoeld voor het opvangen van onvoorziene kosten die gemaakt moeten worden tijdens de Planning- en studiefase. Eventueel resterend budget na afronding van de planning- en studiefase, wordt gebruikt voor de realisatiefase. Beperkte aanloopkosten voor het gezamenlijke project in 2026 vanuit de gemeente Utrecht worden in 2027 verrekend met de bijdragen van andere partijen.

De geraamde kosten van het voorkeursalternatief op basis van een probabilistische raming (P85) bedragen € 1.805 miljoen excl. btw, prijspeil januari 2025. De P-waarde geeft de kans weer in de huidige raming dat het project binnen het totaalbudget kan worden gerealiseerd, in dit geval is die kans op basis van de huidige uitgangspunten in de raming berekend op 85%. De verdeling van de bijdragen is als volgt: het Rijk draagt € 1.230 miljoen excl. btw (prijspeil januari 2025) bij, de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht dragen ieder € 280 miljoen excl. btw (prijspeil januari 2025) bij en Nieuwegein draagt € 15 miljoen excl. btw (prijspeil 2025) bij. De bijdragen worden conform de bestuursovereenkomst geïndexeerd. De bijdrage van € 15,1 miljoen van de gemeente Utrecht voor de planning- en studiefase is onderdeel van de totale gemeentelijke bijdrage van € 280 miljoen.

De toegezegde gemeentelijke bijdrage van € 280 miljoen en toekomstige indexaties worden gedekt in het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid, onderdeel van het Meerjarenperspectief Ruimte en het programma Duurzame bereikbaarheid. Vanaf 2025 wordt hiervoor in de begroting jaarlijks € 10 miljoen opgenomen. Het budget van het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid wordt jaarlijks geïndexeerd met de gemeentelijke index. Die budgetruimte wordt vervolgens onder andere gebruikt om de reservering van € 10 miljoen te indexeren conform uitgekeerde IBOI De index uitgekeerde IBOI kan iets afwijken van de index die gebruikt wordt voor de gemeentelijke budgetten. Met de jaarlijkse reservering worden de niet activeerbare kosten en toekomstige kapitaallasten gedekt.

Vervolg

Na vaststelling van de voorkeursbeslissing door de gemeenteraden van Utrecht en Nieuwegein en Provinciale Staten van Utrecht, stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat als bevoegd gezag de voorkeursbeslissing vast. Parallel aan de behandeling van dit raadsvoorstel wordt een voorhangprocedure gestart en doorlopen voor het voorgenomen besluit van het college tot het aangaan van de bestuursovereenkomst voor de planning- en studiefase.

Na afronding van deze procedure en verwerking van eventuele wensen en bedenkingen neemt het college een definitief besluit over het aangaan van de bestuursovereenkomst. Vervolgens wordt de bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio voor de planning- en studiefase ondertekend en kan worden gestart met de planning- en studiefase. In deze fase worden onder meer het definitieve ontwerp, de ruimtelijke inpassing, de uitvoeringsstrategie, de grondverwervingsstrategie en de definitieve kostenramingen uitgewerkt. Ook worden de planologische procedures gevoerd. De voorkeursbeslissing vormt het vertrekpunt voor de planning- en studiefase, maar op verschillende onderdelen zullen nog nadere keuzes moeten worden gemaakt. Zo bestaat binnen het tracédeel tussen Kanaleneiland-Zuid en Westraven nog een zoekgebied waar toekomstige besluiten over de op- en afritten van de A12 en de keuze voor een bestaande of nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal van invloed zijn op de uiteindelijke inpassing en de kosten. Ook is er nog geen definitieve keuze gemaakt over het aantal en de locaties van de haltes. Daarnaast worden in U Ned verband onderzoeken uitgevoerd naar de inpassing van de trambaan in Westraven, Galecopperzoom en in een paralleltraject een toekomstige doortrekking van de Merwedelijn richting Rijnenburg.

De planning- en studiefase duurt naar verwachting circa vijf jaar en wordt afgesloten met een projectbeslissing. Op dat moment wordt de raad opnieuw gevraagd een besluit te nemen over de realisatie van het project en de daarvoor benodigde financiële middelen. De realisatiefase volgt pas na deze besluitvorming.

Omdat de Merwedelijn op grond van de Regeling Risicovolle Projecten wordt aangemerkt als risicovol project, wordt voor de planning- en studiefase een startdocument opgesteld waarin de raad de kaders voor doel, scope, geld, tijd, kwaliteit, risico's, organisatie en communicatie vaststelt. Dit wordt aan de raad voorgelegd wanneer het gedetailleerde plan van aanpak voor de planning- en studiefase gereed is. Gedurende de uitvoering wordt de raad vervolgens tenminste éénmaal per jaar via voortgangsrapportages geïnformeerd over de voortgang, risico's, kostenontwikkeling, planning en eventuele afwijkingen ten opzichte van deze kaders. Daarnaast wordt de raad tussentijds geïnformeerd indien sprake is van substantiële afwijkingen of ontwikkelingen die niet kunnen wachten tot een regulier rapportagemoment. Hierdoor wordt de raad gedurende de gehele planning- en studiefase in staat gesteld zijn kaderstellende en controlerende rol actief in te vullen.

Samen stad maken

In de afgelopen jaren zijn verschillende vormen van participatie georganiseerd (zie het Participatierapport). Hierbij zijn onder andere informatiebijeenkomsten gehouden, is een klankbordgroep ingesteld, zijn gesprekken gevoerd met belangenorganisaties en experts en is een inwonersenquête uitgevoerd waaraan bijna 2.500 personen hebben deelgenomen. Daarnaast heeft de ontwerp-voorkeursbeslissing van 22 mei tot en met 2 juli 2026 ter inzage gelegen. De ontvangen zienswijzen zijn beantwoord in een Nota van Antwoord en betrokken bij de definitieve voorkeursbeslissing. Daarbij zijn niet alleen individuele bewoners betrokken, maar ook organisaties, bedrijven, maatschappelijke instellingen, wijkplatforms en belangenverenigingen.

Conform de uitgangspunten van Samen stad maken is hierbij ingezet op het vroegtijdig ophalen van verschillende perspectieven en op het zichtbaar maken van uiteenlopende belangen. De participatie was niet gericht op het bereiken van consensus of draagvlak, maar op het verbeteren van de kwaliteit van de besluitvorming door ervaringskennis, deskundigheid en belangen vanuit de stad mee te nemen in de afweging.

In de planning- en studiefase verschuift de aandacht naar de verdere uitwerking en inpassing van het voorkeursalternatief. Daarbij worden onder meer het definitieve ontwerp, de inrichting van haltes en stationsomgevingen, de ruimtelijke inpassing, de uitvoeringsstrategie, de grondverwervingsaanpak en de planologische procedures voorbereid. Voor deze vraagstukken is nog ruimte om kennis, ervaringen en wensen uit de omgeving te benutten, zonder dat de hoofdkeuze voor het tracé opnieuw ter discussie staat. Daarom ligt in deze fase vooral de samenwerkingsvorm Burgerparticipatie voor de hand: bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitwerking van onderdelen van het project, terwijl de uiteindelijke besluitvorming over ontwerpkeuzes en procedures bij de betrokken overheden blijft. Waar behoefte bestaat aan een bredere inventarisatie van belangen of ervaringen kan aanvullend de samenwerkingsvorm Peilen worden ingezet. Op deze manier wordt de omgeving actief betrokken bij de verdere uitwerking van de Merwedelijn binnen de kaders van de vastgestelde voorkeursbeslissing.

Communicatie

Na besluitvorming door de gemeenteraad en de minister worden inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties, wijkplatforms en andere belanghebbenden geïnformeerd over het genomen besluit via de gemeentelijke communicatiekanalen en de projectwebsite van de Merwedelijn. De betrokken partijen binnen Rijk en regio stemmen hun communicatie onderling af om te zorgen voor een eenduidige boodschap over het vervolg van het project.

Met de voorkeursbeslissing wordt de MIRT-verkenning afgerond en start de voorbereiding van de planning- en studiefase. In deze fase worden belanghebbenden opnieuw betrokken bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief. Over de wijze waarop de omgeving hierbij wordt betrokken, wordt in de planning- en studiefase nader gecommuniceerd.

Tegen de voorkeursbeslissing zelf staat geen afzonderlijke inspraakprocedure open. Tijdens de terinzagelegging van de ontwerp-voorkeursbeslissing heeft iedereen de mogelijkheid gehad een zienswijze in te dienen. Voor de planologische procedures in een latere fase bestaan formele mogelijkheden voor beroep en bezwaar.

Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen met bijlagen:
  - Verkenningenrapport en PlanMER MIRT-verkenning OV en Wonen
  - Samenvatting MIRT-verkenning OV en Wonen
  - Nota van Antwoord MIRT-verkenning OV en Wonen
  - Participatierapportage MIRT-verkenning OV en Wonen

Bijlagen informatief

- Concept Bestuursovereenkomst Merwedelijn
- Plan van aanpak op hoofdlijnen Planning- en studiefase

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	R.J.D. de Viet	**Datum**	1 oktober 2026
E-mail	rein.de.viet@utrecht.nl	**Kenmerk**	34277219
Type brief	Voortgangsbrief, voorhangprocedure	**Onderwerp**	Voorkeursbeslissing Merwedelijn en start voorhangprocedure Bestuursovereenkomst Planning- en studiefase Merwedelijn.
Bijlage(n)	2	**Beleidsveld**	Mobiliteit & Ruimtelijke Ordening

Geachte leden van de raad,

De Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de provincie Utrecht, en de gemeenten Utrecht en Nieuwegein (hierna: Rijk en regio) werken sinds 2020 binnen het samenwerkingsverband U Ned aan de MIRT-verkenning OV en Wonen. Doel van deze verkenning is het bepalen van de benodigde investeringen in het openbaar vervoer om de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven van de regio Utrecht mogelijk te maken. Een belangrijk onderdeel hiervan is de Merwedelijn.

Met deze brief informeren we u over de aanbieding van het raadsvoorstel Voorkeursbeslissing Merwedelijn. Daarnaast stellen we u in de gelegenheid om uiterlijk op **18 oktober 2026** wensen en bedenkingen in te dienen (voorhangprocedure) over de bijbehorende concept-bestuursovereenkomst. Hierin staan afspraken tussen Rijk en regio over de volgende projectfase: de planning- en studiefase.

Definitieve Voorkeursbeslissing
De Merwedelijn maakt het mogelijk om de groei van de stad en regio op een bereikbare en duurzame manier op te vangen door een belangrijke randvoorwaarde te creëren voor de realisatie van circa 63.000 tot 75.000 woningen en 30.000 tot 41.000 arbeidsplaatsen in Groot Merwede en Rijnenburg. Voor de zomer hebben we u geïnformeerd over de Terinzagelegging Ontwerp Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht. De inspraakperiode liep van 22 mei tot en met 2 juli 2026. In deze periode zijn 44 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn verwerkt in de definitieve Voorkeursbeslissing Merwedelijn. Vandaag zijn de stukken vrijgegeven voor besluitvorming door raden en staten.

Wij bieden u daarom separaat het Raadsvoorstel Voorkeursbeslissing Merwedelijn aan, inclusief de onderbouwing en onderliggende documenten. Ook de gemeenteraad van Nieuwegein en Provinciale Staten van Utrecht ontvangen gelijktijdig een vergelijkbaar voorstel. Met dit voorstel vraagt het college om een besluit van uw raad over de voorkeursbeslissing, budget beschikbaar te stellen voor de planning- en studiefase en de regeling risicovolle projecten van toepassing te verklaren op de Merwedelijn. Voor de onderbouwing van het raadsvoorstel verwijzen wij u graag naar dat voorstel en de onderliggende stukken.

Als de gemeenteraden van Nieuwegein en Utrecht en Provinciale Staten van Utrecht kunnen instemmen met de voorkeursbeslissing, stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat als bevoegd gezag de voorkeursbeslissing vast. Vervolgens worden de afspraken over de Voorkeursbeslissing en het vervolgproces vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio voor de planning- en studiefase. De concept-bestuursovereenkomst is bij het raadsvoorstel bijgevoegd.

Voorhangprocedure concept-bestuursovereenkomst Planning- en Studiefase Merwedelijn
In de concept-bestuursovereenkomst Planning- en studiefase Merwedelijn staan afspraken tussen het Rijk, de provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht en Nieuwegein over onder meer de scope van het project, de financiering, indexering, governance, risicobeheersing, projectsturing en de wijze waarop de planning- en studiefase wordt uitgevoerd. Deze overeenkomst gaat over de planning- en studiefase. Voor een eventuele realisatiefase (met dan ook weer een bijbehorend voorstel aan uw raad) wordt dan ook weer een afzonderlijke bestuursovereenkomst opgesteld, waarin nadere afspraken worden gemaakt over uitvoering, financiering, eigendom, beheer en exploitatie van de Merwedelijn.

Het aangaan van de bestuursovereenkomst is een bevoegdheid van het college. Gelet op de (financiële) omvang van het project, de maatschappelijke en bestuurlijke betekenis ervan en de gevolgen die voortvloeien bij het aangaan van de overeenkomst, geven we u graag inzicht in de overwegingen voor deze langjarige samenwerking en trekken wij graag gezamenlijk met uw raad op. Daarom stellen we uw raad met een voorhangprocedure in de gelegenheid wensen en bedenkingen naar voren te brengen over het voorgenomen besluit tot het aangaan van deze bestuursovereenkomst voor deze fase.

Proces:
Wij stellen u in de gelegenheid om **tot en met 18 oktober 2026** eventuele wensen en/of bedenkingen ten aanzien van de concept-bestuursovereenkomst schriftelijk bij het college in te dienen via het Stafbureau Gemeentesecretaris (sg@utrecht.nl).

Wij zullen schriftelijk op uw eventuele inbreng reageren in een reactiebrief. Wij vinden het belangrijk dat u zicht krijgt over het geheel en daarover het goede gesprek kunt voeren. Daarom lopen beide sporen - het traject rondom het raadsvoorstel Voorkeursalternatief Merwedelijn als ook het proces van wensen en bedenkingen met uw raad rondom de bestuursovereenkomst - gelijk op. En streven we er naar om, uiteraard afhankelijk van de aard en omvang van eventuele reacties, de reactiebrief uiterlijk 13 november aan uw raad te verzenden.

We kunnen dan, na het toezenden van de reactiebrief en indien u dat wenselijk vindt, de brief in de commissie Leefomgeving met u bespreken, waarin u ook het raadsvoorstel Voorkeursbeslissing Merwedelijn behandelt. En dan uw commissie inzicht geven en deelgenoot maken van de overwegingen in de reactiebrief en de concept-bestuursovereenkomst.

Tegelijkertijd vinden wij het belangrijk om vooraf inzicht te geven in de context waarbinnen eventuele wensen en bedenkingen kunnen worden betrokken bij de verdere besluitvorming. De voorliggende concept-bestuursovereenkomst is het resultaat van gezamenlijke voorbereiding, juridische en organisatorische kaders (zoals de MIRT-spelregels van het Rijk) en onderhandeling tussen het Rijk, de provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht en Nieuwegein. Ook is de concept-bestuursovereenkomst door alle partijen bestuurlijk vastgesteld in U Ned. Inhoudelijke wijzigingen kunnen partijen dan ook niet eenzijdig doorvoeren, ze vereisen instemming van de andere partijen. Net als uw raad hecht het college grote waarde aan een goede samenwerking met Rijk en regio. Dit betekent dat de ruimte voor aanpassingen na eventuele wensen en bedenkingen beperkt is en zorgvuldig zal moeten worden afgewogen tegen de positie van onze partners, de gezamenlijke afspraken, en de gevolgen voor de planning en de voortgang van het project. We zullen dit betrekken in de reactiebrief op de ingediende wensen en bedenkingen.

Technische sessie en timing eventuele raadsinformatiebijeenkomst:
Als u er prijs op stelt en behoefte aan hebt, kunnen we uiteraard voorafgaand aan de commissiebehandeling een technische sessie voor u organiseren over de Voorkeursbeslissing Merwedelijn en de concept-bestuursovereenkomst.

Ook hebt u als raad de mogelijkheid een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren. We willen u daarbij vanuit het belang van de goede samenwerking tussen Rijk en regio voor dit project een verzoek doen. De partners werken in het traject zoveel als mogelijk samen op. Zo ook bij de besluitvormingsmomenten, zodat de gemeenteraden als ook de staten zoveel als mogelijk gelijktijdig kunnen debatteren en besluiten. Met wederzijds oog voor de verschillende processen en procedures van de gemeenten en provincie. In het raadsvoorstel Voorkeursbeslissing Merwedelijn is onder het kopje ‘beslistermijn’ toegelicht dat partijen het nodig vinden om besluitvorming in december 2026 plaats te laten vinden.

We begrepen dat binnen de bestaande afspraken er in de doorlooptijden voor raadsbehandeling in december geen regulier moment voor het organiseren van een raadinformatiebijeenkomst beschikbaar is. En het moment van een raadsinformatiebijeenkomst van invloed kan zijn op de datum van behandeling van het raadsvoorstel en de concept-bestuursovereenkomst. We willen u vragen om, als u een raadsinformatiebijeenkomst wenst, dan mede in het belang van de samenwerking met de partners te kijken of er alsnog mogelijkheden zijn om deze gericht op besluitvorming in december in te plannen. We zijn ons bewust dat we hierin veel van u vragen en doen dit beroep op u dan niet ook lichtzinnig. Uiteraard zijn we bereid dit mondeling aan u toe te lichten en met u mee te denken en te faciliteren als u dat wenst.

Vervolg
Na afronding van deze voorhangprocedure en onder voorbehoud van instemming van uw raad met de voorkeursbeslissing, neemt ons college een definitief besluit over het aangaan van de bestuursovereenkomst. We zullen uw raad dan over het besluit informeren.

Na het ondertekenen van deze overeenkomst door alle partijen kunnen we starten met de planning- en studiefase. In deze fase worden onder meer het definitieve ontwerp, de ruimtelijke inpassing, de uitvoeringsstrategie, de grondverwervingsstrategie en de definitieve kostenramingen uitgewerkt.

Ook worden de planologische procedures voorbereid en gevolgd. Daarnaast worden in U Ned verband onderzoeken uitgevoerd naar de inpassing van de trambaan in Westraven, Galecopperzoom en in een paralleltraject een toekomstige doortrekking van de Merwedelijn richting Rijnenburg.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlage:
- *Bestuursovereenkomst Planning- en Studiefase Merwedelijn, concept september 2026*

Bestuursovereenkomst planning- en studiefase Merwedelijn

Partijen

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, mevrouw A.W.H. Bertram, hierna te noemen: 'IenW',

en

De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, mevrouw E.F. Boekholt-O'Sullivan, hierna te noemen: 'VRO',

en

Provincie Utrecht, in deze vertegenwoordigd door de gedeputeerde mobiliteit, de heer A. van Schie, gemachtigd door de commissaris van de Koning d.d. *[datum]* handelend ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten d.d. *[datum]***,** hierna te noemen: 'de Provincie',

en

Gemeente Utrecht, in deze vertegenwoordigd door de wethouder, de heer M. Sienot, gemachtigd door de burgemeester d.d. *[datum]* handelend ter uitvoering van het besluit van de gemeenteraad d.d. *[datum]*, hierna te noemen: 'Utrecht',

en

Gemeente Nieuwegein, in deze vertegenwoordigd door de wethouder, de heer T. Verhoeve, gemachtigd door de burgemeester d.d. *[datum]* handelend ter uitvoering van het besluit van de gemeenteraad d.d. *[datum]*, hierna te noemen: 'Nieuwegein',

IenW, VRO, de Provincie, Utrecht en Nieuwegein tezamen ook te noemen: 'Partijen', en ieder afzonderlijk ook te noemen: 'Partij';

Overwegende dat:
1. Eind 2026 de voorkeursbeslissing voor de Merwedelijn is genomen.
2. Partijen de ambitie hebben om grootschalige ontwikkeling mogelijk te maken voor Groot Merwede en Rijnenburg: 63.000 tot 75.000 nieuwe woningen en 33.500 tot 45.500 nieuwe arbeidsplaatsen. Vanuit de wederkerigheid tussen het investeren in bereikbaarheid en de verstedelijking starten Partijen in 2027 met de volgende fase van de Merwedelijn.
3. Partijen in het BO MIRT 2025 (IENW/BSK-2025/277764) hebben afgesproken om voor 2035 tenminste 10.000 extra woningen in Groot Merwede te realiseren, aanvullend op de 25.500 woningen die zijn afgesproken in het BO MIRT 2022 (IENW/BSK-2022/271618).
4. Een Project met deze financiële omvang en mate van belangen om betrokkenheid vraagt van meerdere Partijen om dit mogelijk te maken.
5. Zonder gerichte investeringen in hoogwaardig OV een rem op woningbouw ontstaat, de drukte op de weg en in het OV verder toeneemt en de kwaliteit van de openbare ruimte verslechtert.
6. Het de ambitie van Partijen is om groen en gezond te groeien met als belangrijke drager de Mobiliteitsstrategie U Ned.
7. Partijen de ambitie hebben om verstedelijking te maximaliseren, tempo te maken door plannen parallel op te pakken, en focus te houden op het realiseren van projecten die passen binnen de kaders van het lange termijn perspectief voor Groot Merwede en Rijnenburg.
8. Partijen afspraken willen maken over de in de Planning- en studiefase te nemen besluiten ter voorbereiding, uitvoering en financiering van de Projectbeslissing. Voor de Aanlegfase wordt een nieuwe overeenkomst opgesteld.
9. Partijen de noodzaak onderschrijven om, bij de beoogde verstedelijking van Galecopperzoom met 6.000 tot 8.000 woningen en van Rijnenburg met 22.500 tot 25.000 woningen, de Merwedelijn op termijn door te trekken naar Rijnenburg via de Galecopperzoom.

10. Er nog geen budget beschikbaar is voor een maatregelenpakket Utrecht Oost/ USP en deze maatregelen daarom geen onderdeel van de Voorkeursbeslissing zijn, en Partijen in het BO MIRT vervolgafspraken maken.
11. Het nodig is om, conform de afspraak in het BO MIRT 2025 (IENW/BSK-2025/277764), afspraken te maken over de toekomstige exploitatie en beheer & onderhoud van de Merwedelijn binnen het OV-systeem. Hiervoor is op dit moment nog geen bedieningsgarantie afgegeven door de provincie Utrecht.

Partijen komen als volgt overeen:

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze bestuursovereenkomst en de daarbij behorende bijlagen wordt verstaan onder:

a) Aanlegfase: de laatste fase van het MIRT-proces, waarin het project, in lijn met de uitwerking uit de Planning- en studiefase, daadwerkelijk wordt uitgevoerd en wordt toegewerkt naar de Opleveringsbeslissing.
b) Bestuursovereenkomst: onderhavige Bestuursovereenkomst voor de planning- en studiefase van de Merwedelijn.
c) Bijbestelling: het verzoek van een of meerdere Partijen om extra onderdelen toe te voegen aan het Project op kosten en voor risico van de verzoekende Partij(en).
d) BO MWL: Bestuurlijk Overleg Merwedelijn als bedoeld in artikel 9.1.
e) MIRT: het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In dit programma werkt de rijksoverheid samen met provincies, gemeenten en de vervoerregio's aan ruimtelijke projecten.
f) Planning- en studiefase: de derde fase van het MIRT-proces, met als doel om de Voorkeursbeslissing verder uit te werken tot een Projectbeslissing.
g) Project: het onderzoek naar, het ontwerp en de realisatie van de Merwedelijn conform de Scope.
h) Projectbeslissing: de afronding van de Planning- en studiefase, waarbij wordt besloten het Project wel of niet te gaan realiseren in de Aanlegfase.
i) Projectorganisatie: de projectorganisatie die zich bezig houdt met de uitvoering van het Project.
j) Raakvlakproject: project buiten de Scope, dat van invloed is of kan zijn op de gezamenlijke doelen in artikel 2.
k) Scope: het totaal aan overeengekomen werkzaamheden van het Project dat nodig is om de beoogde doelstelling te realiseren, zoals vastgelegd in artikel 4 van deze Bestuursovereenkomst.
l) Scopewijziging: wijzigingen in de Scope ten opzichte van wat is vastgelegd in artikel 4 van deze Bestuursovereenkomst, die gedekt dienen te worden uit het Taakstellend budget.
m) Taakstellend budget: het maximale budget dat door Partijen beschikbaar gesteld wordt voor het voorbereiden, begeleiden en realiseren van (een onderdeel van) de Scope van het Project, zoals bedoeld in artikel 11, lid 1, van deze Bestuursovereenkomst.
n) Verkenningsfase: de tweede fase van het MIRT-proces, met als doel om tot een Voorkeursbeslissing te komen.
o) Voorkeursbeslissing: de afronding van de Verkenningsfase, waarbij Partijen in het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2026 hebben aangegeven welke oplossing de voorkeur heeft.
p) Zoekgebied: het gebied waarin het tracédeel tussen de halte Kanaleneiland-Zuid en Westraven voorzien is.

Artikel 2 Gezamenlijke doelen

Partijen streven er gezamenlijk naar om voor Groot Merwede en Rijnenburg de volgende doelen te bereiken:

a) Een noodzakelijke bijdrage te leveren om op termijn circa 63.000 tot 75.000 nieuwe woningen en 33.500 tot 45.500 arbeidsplaatsen per OV bereikbaar te maken.
b) Oplossen van multimodale knelpunten bij en in de omgeving van Utrecht Centraal.
c) Werkend en exploitabel tram- en vervoerssysteem.
d) Ruimtelijke inpassing passend bij een hoogstedelijke omgeving.
e) Toekomstvaste oplossing.

Artikel 3 Doel en werking overeenkomst

1. Doel van deze Bestuursovereenkomst is om afspraken vast te leggen tussen Partijen om in de Planning- en studiefase te komen tot een bestuurlijke Projectbeslissing. Deze afspraken

zien op de Scope, uitwerking in de Planning- en studiefase, de financiële bijdragen en reserveringen, en de risicobeheersing.

2. In het plan van aanpak planning- en studiefase (zie bijlage 1) zijn de onderwerpen zoals genoemd in lid 1 op hoofdlijnen uitgewerkt. Bij aanvang van de Planning- en studiefase wordt door de Projectorganisatie een gedetailleerd plan van aanpak opgesteld en ter goedkeuring voorgelegd aan het BO.
3. Partijen stellen voor het einde van de Planning- en studiefase een bestuursovereenkomst op voor de Aanlegfase. Afspraken over de bedieningsgarantie worden hierin opgenomen. Voor het maken van deze afspraken geldt het volgende:
    a. MIRT-spelregels schrijven voor dat er bij een voorkeursbeslissing een bedieningsgarantie wordt afgegeven. Hoewel de inzet tijdens de MIRT-verkenning erop gericht is geweest om tot voldoende onderbouwing voor de middelen te komen voor deze garantie, kan de Provincie die nu nog niet afgeven.
    b. Om de stap richting Planning- en studiefase voor de Merwedelijn nu wel te zetten, besluiten partijen in deze volgende fase de financiële onderbouwing van de toekomstige exploitatie en beheer en onderhoud, inclusief afschrijving van materieel, van de Merwedelijn verder uit te diepen. Via het Provinciefonds moet hiervoor een bijdrage beschikbaar komen die passend is bij het aanbieden van tramvervoer in een stedelijke agglomeratie. Hierover is het ministerie van BZK als fondsbeheerder in gesprek met provincies. Ultimo halverwege de Planning- en studiefase moeten op basis hiervan afspraken over voldoende middelen zijn om een bedieningsgarantie te kunnen afgeven.

Artikel 4 Scope

2. De Scope van het Project bestaat uit de uitbreiding van het werkend tramvervoersysteem, een functionerend systeem dat bestaat uit infrastructuur, trammaterieel, beheer & onderhoud en exploitatie, met een snelle tramverbinding van Utrecht Centraal Station naar Nieuwegein (de Merwedelijn). De verbinding bestaat (zoals weergegeven op de kaart in bijlage 2 bij deze Bestuursovereenkomst) uit:
    a. Een verdiepte ligging, middels een gegraven tunnel die op een deel van het tracé open is, van de Merwedelijn van Utrecht Centraal Station tot en met de halte Kanaleneiland-Zuid en een zoekgebied tussen de halte Kanaleneiland-Zuid en Westraven.
        i. De benodigde traminfrastructuur in het zoekgebied is mede afhankelijk van de keuzes die gemaakt gaan worden met betrekking tot de op- en afritten Kanaleneiland van de A12 en het vervolgtraject via de bestaande of nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal (zie artikel 7).
    b. Een ondergrondse halte bij de knoop Utrecht-Centraal onder het Beatrixgebouw.
    c. Twee of drie ondergrondse haltes tussen Utrecht Centraal en Westraven.
    d. Infrastructuur die geschikt is om op termijn 24 keer per uur per richting een tram te laten rijden.
3. Tot de inhoudelijke scope behoren alle activiteiten die noodzakelijk zijn voor de zorgvuldige, veilige en doelmatige realisatie, inpassing, ingebruikname en werking van de infrastructuur, inclusief de daarbij behorende ruimtelijke en verkeerskundige randvoorwaarden. Hieronder valt in ieder geval:
    a. Benodigde aanpassingen aan de bestaande tramlijnen en remise.
    b. Herinrichting van de openbare ruimte in samenhang met gebiedsontwikkelingen en aanpassingen van het stedelijke verkeerssysteem zodat een goede ontsluiting van gebieden en percelen wordt gewaarborgd.
    c. Maatregelen om een gezonde leefomgeving te waarborgen in lijn met geldende wet- en regelgeving en beleidskaders.
    d. Goede instap-, uitstap- en overstapvoorzieningen bij de haltes.
    e. Tijdelijke faseringsmaatregelen.

Artikel 5. Procedure Scopewijziging

1. Een Scopewijziging wordt door de Partij(en) die de wijziging voorstelt, ingediend bij het BO, voorzien van een advies van de Projectorganisatie ten aanzien van de haalbaarheid en de consequenties van de wijziging uitgedrukt in tijd, geld en risico’s en een voorstel voor de dekking van de kosten.

2. Als een Scopewijziging leidt tot een onderschrijding van het budget, dan vloeit dit voordeel naar de risicoreservering van het Project.
3. De instemming van Partijen met de Scopewijziging wordt inclusief de daarmee gemoeide aanpassingen als bedoeld in het eerste lid, als annex aangehecht aan deze Bestuursovereenkomst.

Artikel 6 Procedure Bijbestelling

1. In geval een Partij een Bijbestelling wil voorstellen, dient zij hiertoe een verzoek in bij het BO. In het verzoek wordt de inhoud van de Bijbestelling beschreven, met aanvullend een beschrijving van de consequenties met betrekking tot de Scope, planning, geld en risico's en een advies van de Projectorganisatie aan het BO over het wel/niet goedkeuren van de Bijbestelling.
2. De instemming van Partijen met de Bijbestelling wordt inclusief de daarmee gemoeide aanpassingen als bedoeld in het eerste lid schriftelijk vastgelegd.
3. De instemming van Partijen met de Bijbestelling wordt inclusief de daarmee gemoeide aanpassingen als bedoeld in het eerste lid, als annex aangehecht aan deze Bestuursovereenkomst.

Artikel 7 Raakvlakprojecten

1. Partijen spannen zich in om elkaar tijdig te informeren over ontwikkelingen of raakvlakprojecten die zich in hetzelfde gebied afspelen, voor zover die raken aan de Scope of de voortgang van het Project.
2. Partijen zien het verder uitwerken van de aan het Project gerelateerde gebieds- en vastgoedontwikkelingen als samenhangende ontwerpopgave en stemmen daarom intensief af met raakvlakprojecten.
3. Partijen geven de Projectorganisatie de opdracht om strategisch omgevingsmanagement te voeren om onnodige vertragingen en/of financiële nadelige gevolgen door en/of bij raakvlakprojecten daar waar kan te voorkomen.

Artikel 8 Planning

Partijen streven er naar de Planning- en studiefase uiterlijk voor het BO MIRT in het najaar van 2030/2031 af te ronden met een Projectbeslissing. Eventuele wijzigingen in de planning worden expliciet afgestemd met gebiedsontwikkelingen Stadseiland-Zuid en Galecopperzoom.

Artikel 9 Projectsturing, projectorganisatie en aanpak

1. De sturing van het project vindt plaats door het Bestuurlijk Overleg Merwedelijn (BO MWL) en Directeuren Overleg Merwedelijn (DO MWL). Deelnemers aan het BO zijn vertegenwoordigers van Partijen op bestuurlijk niveau. Deelnemers aan het DO zijn vertegenwoordigers van Partijen op directeurenniveau.
2. Het BO MWL is bevoegd om besluiten te nemen die de kaders van het Project wijzigen, zoals afwijkingen in budget, planning en scope. Hiervoor is instemming van het BO MWL vereist, en afhankelijk van de reikwijdte van het te nemen besluit, ook instemming van colleges en/of raden en Staten. Besluiten in het BO MWL worden op basis van unanimiteit genomen met inachtneming van formele taken en bevoegdheden van afzonderlijke Partijen.
3. De Projectorganisatie stelt elk half jaar een voortgangsrapportage op, waarin tenminste de voortgang van woningbouw en infrastructuur terugkomt, die wordt gedeeld met BO MWL, DO MWL en het rijksprogramma Woningbouw en Mobiliteit.
4. Verdere projectsturing, projectorganisatie en aanpak zijn uitgewerkt in het plan van aanpak planning- en studiefase op hoofdlijnen in bijlage 1. Bij tegenstrijdigheden tussen de inhoud van de bijlage en de bepalingen van deze overeenkomst, hebben de bepalingen van deze overeenkomst voorrang.

Artikel 10 Rol en verantwoordelijkheden van Partijen

1. Partijen spannen zich met inachtneming van hun eigen rol en verantwoordelijkheden naar beste kunnen in om een zodanige inzet te realiseren in daadkracht, menskracht, benodigde producties en bestuurlijke besluitvormingstrajecten dat tijdig en voortvarend, maar ook zorgvuldig gekomen kan worden tot een succesvolle afronding van de Planning- en studiefase.
2. Partijen die in het Project een verantwoordelijkheid hebben als bevoegd gezag spannen zich tot het uiterste in om de voorgeschreven planologische procedures tijdig te doorlopen en de

benodigde planologische besluiten te nemen overeenkomstig de hiervoor geldende wet- en regelgeving. Elke Partij wijst een contactpersoon aan voor een goede afstemming met de Projectorganisatie over het voorbereiden en starten of aanvragen van benodigde planologische procedures.
3. Uitgangspunt is het omgevingsplan te gebruiken voor de planologische procedures. Gemeente Utrecht is hiervoor bevoegd gezag.
4. Elke Partij wijst een contactpersoon aan voor een goede afstemming met de toekomstige beheerders van te realiseren onderdelen van het Project en de Projectorganisatie over te hanteren eisen en voorschriften.
5. Partijen spannen zich maximaal in om risico's te inventariseren en te mitigeren.
6. Partijen spannen zich met inachtneming van hun eigen rol en verantwoordelijkheden naar beste kunnen in om zo snel als mogelijk een startbeslissing voor een MIRT-verkenning voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Galecopperzoom en Rijnenburg mogelijk te maken.

Artikel 11 Financiële afspraken

1. Het Taakstellend budget voor de Scope, zoals benoemd in artikel 4, eerste lid, is door Partijen vastgesteld op een bedrag van € 1.805 miljoen excl. btw, prijspeil januari 2025.
    a. De kosten voor het test- en proefbedrijf komen ten laste van het Taakstellend budget.
    b. De kosten voor materieel, exploitatie, en beheer en onderhoud komen niet ten laste van het Taakstellend budget (zie artikel 12).
2. Partijen stellen vast dat de geraamde investeringskosten voor het zoekgebied (zie artikel 4 lid 1a), als onderdeel van het Taakstellend budget, € 280 miljoen excl. btw (prijspeil januari 2025) bedragen.
3. Partijen stellen de verdeling van de bijdragen die per Partij gereserveerd worden als volgt vast: het Rijk draagt conform BO MIRT afspraken (ENW/BSK-2019/233960, IENW/BSK-2022/271618, IENW/BSK-2025/277764) € 1.506 miljoen incl. btw (prijspeil januari 2026) bij, Utrecht en Provincie dragen ieder € 280 miljoen excl. btw (prijspeil januari 2025) bij en Nieuwegein draagt € 15 miljoen excl. btw (prijspeil januari 2025) bij.
4. De bijdrage van het Rijk voor het Project is taakstellend en voor het deel bedoelt voor de realisatie gekoppeld aan de voortgang van de afgesproken woningbouwaantallen. De bijdrage van IenW vindt in beginsel via een specifieke uitkering plaats en wordt, conform de MIRT-systematiek, tot de specifieke uitkering is uitgekeerd jaarlijks geïndexeerd met de door het Ministerie van Financiën uitgekeerde index bruto overheidsinvesteringen (IBOI).
5. De bijdragen van Provincie, Utrecht en Nieuwegein zijn taakstellend. De bijdragen van Provincie, Utrecht en Nieuwegein en worden jaarlijks geïndexeerd (tot het moment van uitkeren) met het percentage van de uitgekeerde IBOI, voor de eerste maal indexering (over 2026) per 1 januari 2027.
6. Voor prijsstijgingen die boven de indexering uitgaan, is artikel 11, lid 7, van toepassing. Hogere prijsstijging is op zichzelf geen onvoorziene omstandigheid als bedoeld in artikel 13.
7. Om de Scope van het Project en het Taakstellend budget in evenwicht te houden, worden de risico's actief gemanaged door de Projectorganisatie. Onvermijdbare kostenstijgingen, die niet op verantwoorde wijze kunnen worden opgevangen door de risicoreserves, worden opgevangen op basis van de volgende principes:
    a. het optimaliseren binnen gewenste Scope, kwaliteit (zie artikel 2 doelstellingen) en Taakstellend budget;
    b. indien geen gewenst effect, het aanpassen van de Scope (binnen Taakstellend budget en kwaliteit);
    c. faseren, uitstellen of stopzetten van onderdelen van het Project;
    d. programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio;
    e. Partijen treden in overleg over een combinatie van deze maatregelen op basis van het dan beschikbare budget.

    Partijen spannen zich in om, bij eventueel ontstane financiële tekorten van het Project, in overleg te komen tot een oplossing om het ontstane financieel tekort te dichten.
    Besluitvorming over het toepassen van deze principes vindt plaats in het BO.
8. De kosten voor de Planning- en studiefase van het Project bedragen tussen de 4,5% en 5,4% van het Taakstellend budget en komen ten laste van het Taakstellend budget. Elke Partij draagt naar rato van de bijdrage aan het Taakstellend budget bij aan de kosten.
9. De geschatte bijdrage per Partij aan de Planning- en studiefase wordt per opgenomen in het plan van aanpak. Bijdragen worden jaarlijks conform de begroting van de Projectorganisatie,

tussen 1 en 15 januari van het betreffende jaar, door Provincie, Utrecht en Nieuwegein uitgekeerd aan de aanbestedende dienst. Afspraken over de bijdragen van IenW worden in lijn met de afspraken in dit artikel opgenomen in de specifieke uitkering (zie lid 4). De ter voorbereiding op de Planning- en studiefase gemaakte kosten waarvan is afgesproken dat deze ten laste komen van het Taakstellend budget, worden hierin meegenomen.

10. Gemeente Utrecht treedt op als aanbestedende dienst van het Project in de Planning- en studiefase. Kosten, risico's en eventuele financieringslasten komen ten laste van het Taakstellend budget.
11. Partijen stellen in de bestuursovereenkomst voor de Aanlegfase gezamenlijk vast welke Partij in de Aanlegfase als opdrachtgever gaat optreden en nemen daarbij alle relevante effecten in ogenschouw, zoals de eventuele financieringslasten.
12. De mogelijke btw-gevolgen van de maatregelen die onderdeel uitmaken van het Project worden op basis van de resultaten van de Planning- en studiefase geanalyseerd. Eventuele voor- en nadelen die hieruit ontstaan komen ten laste of ten bate van het Taakstellend budget voor de Scope.
13. De personele inzet van Partijen om tot een bestuurlijke Projectbeslissing te komen zijn onderdeel van de projectkosten en komen ten laste van het Taakstellend budget. Dit geldt ook voor de kosten van huisvesting en kosten voor het opzetten en inregelen van de Projectorganisatie. De personele inzet van Partijen wordt verrekend op basis van een integrale kostprijs (inclusief overhead). Nadere specificatie van de verrekening van personele inzet en de administratieve afhandeling hiervan leggen Partijen vast in het plan van aanpak van de Projectorganisatie. Projectorganisatie en Partijen maken jaarlijks afspraken over de personele inzet die ten laste komt van het Taakstellend budget. De Projectorganisatie is verantwoordelijk voor de sturing.
14. Partijen spannen zich in om de administratieve kosten, zoals leges en interne organisatiekosten, tot een minimum te beperken.
15. Eventuele grondverwerving (minnelijk dan wel via een onteigeningsprocedure) voor de uitvoering van het Project is onderdeel van de Scope en de kosten en risico's komen ten laste van het Taakstellend budget. Om de planning van het Project te halen kan het noodzakelijk zijn om voorafgaand aan de Projectbeslissing al stappen ten aanzien van verwerving te zetten. Utrecht is primair verantwoordelijk voor de grondverwerving. In het BO wordt besloten over voorstellen, dekking en financiering van de verwervingskosten uit het Taakstellend budget. Voor het concretiseren van deze afspraken wordt in de Planning- en studiefase een grondverwervingsstrategie opgesteld.
16. Als uit de Planning- en studiefase blijkt dat de kosten van de verdiepte ligging hoger uitvallen dan nu verwacht, kan worden heroverwogen om voor een boortunnel te kiezen. Voorwaarde hierbij is dat deze bouwtechniek mogelijk is bij het tracé en de op dat moment bekende invulling van het Zoekgebied (zie Scope). Hiervoor moet dan een door Partijen gedragen nadere kostenraming worden opgesteld. In de Planning- en studiefase wordt hiervoor een marktverkenning uitgevoerd.

Artikel 12 Eigendom, exploitatie en beheer en onderhoud

1. In de Planning- en studiefase wordt het eigenaarschap van de objecten nader in beeld gebracht. Vertrekpunt is het principe dat de Provincie eigenaar is van de objecten: haltes, baan, rails, wissels, bovenleiding en beveiliging. Voor de andere objecten is de eigenaar afhankelijk van de uitkomsten van het gezamenlijk onderzoek (zie lid 2, onderdeel d).
2. Om de toekomstige kosten van exploitatie en beheer draagbaar te maken spreken Partijen het volgende af:
    a. Utrecht en Nieuwegein spannen zich maximaal in om de planning van de start van de gebiedsontwikkelingen te halen;
    b. Utrecht en Nieuwegein spannen zich maximaal in om een voldoende omvangrijk en attractief programma in Groot Merwede en Rijnenburg te ontwikkelen om op termijn het gebruik van de Merwedelijn in twee richtingen zoveel mogelijk te bevorderen en daarmee de exploitatie te verbeteren;
    c. IenW, BZK en Provincie verkennen een bijstelling van de structurele rijksbijdrage voor het OV in de provincie Utrecht, zodat deze passend is bij de groeiopgave en het aanbieden van tramvervoer in een stedelijke agglomeratie van de omvang van de Metropool Regio Utrecht;
    d. Utrecht, Nieuwegein en Provincie starten tijdens de Planning- en studiefase een gezamenlijk onderzoek naar de wijze waarop het eigendom en de exploitatie van de

Merwedelijn (inclusief doorkijk naar doortrekken naar Rijnenburg) op de meeste kosteneffectieve en efficiënte wijze kan worden ingericht. De onderzoekskosten komen ten laste van het Taakstellend budget.

Artikel 13 Onvoorziene omstandigheden

1. Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen die van dien aard zijn dat naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze Bestuursovereenkomst niet mag worden verwacht. Dit met als doel om tot een (nieuwe) Bestuursovereenkomst te komen die voldoet en passend is bij de nieuwe situatie.
2. Het overleg zoals bedoeld in het eerste lid vindt plaats binnen vier weken nadat een Partij daartoe mededeling heeft gedaan aan de andere Partijen.

Artikel 14 Wijziging van de Bestuursovereenkomst

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken deze Bestuursovereenkomst te wijzigen.
2. Partijen treden in overleg binnen vier weken nadat een Partij de wens om een wijziging door te voeren aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
3. Wijzigingen behoeven de instemming van alle Partijen in het BO.
4. Wijzigingen worden na schriftelijke instemming als addendum aan deze Bestuursovereenkomst gehecht en maken daarvan integraal onderdeel uit.

Artikel 15 Inwerkingtreding en looptijd

1. Deze Bestuursovereenkomst treedt in werking op de dag nadat deze Bestuursovereenkomst door Partijen is ondertekend.
2. Deze Bestuursovereenkomst eindigt:
    a. op het moment dat de Planning- en studiefase is afgerond en Partijen al hun verplichtingen uit deze Bestuursovereenkomst zijn nagekomen;
    b. wanneer Partijen op een ander moment overeenkomen het Project te beëindigen.
3. De beëindiging van de Bestuursovereenkomst wordt in alle gevallen bekrachtigd met een besluit van het BO. In geval sprake is van beëindiging als bedoeld in lid 2, onder b, maken Partijen met elkaar afspraken over hoe de doelstellingen die met deze Bestuursovereenkomst zijn beoogd, op een andere wijze kunnen worden gerealiseerd en zullen Partijen in overleg treden over de gevolgen van de beëindiging. Ook maken Partijen afspraken over gemaakte en/of niet meer te vermijden kosten en ingebrachte middelen.

Artikel 16 Toepasselijk recht en geschillen

1. Op deze Bestuursovereenkomst is Nederlands recht van toepassing.
2. Partijen zullen zich tot het uiterste inspannen om te voorkomen dat er geschillen ontstaan ter zake van de uitleg of de uitvoering van deze Bestuursovereenkomst.
3. Er is sprake van een geschil indien één van Partijen daarvan schriftelijk en gemotiveerd melding maakt aan de andere Partijen.
4. Partijen streven er naar dat een geschil in onderling overleg tot een oplossing kan worden gebracht.
5. Geschillen die niet in het BO opgelost kunnen worden, trachten Partijen op te lossen met behulp van (een) mediator(s) die is (zijn) aangesloten bij de Mediators Federatie Nederland overeenkomstig het reglement van de Stichting Nederlands Mediation Instituut te Rotterdam.
6. Als Partijen ook met behulp van mediation er niet uitkomen en/of in het geval van spoedeisendheid, dan wordt het geschil beslecht door de bevoegde rechter van de rechtbank Midden-Nederland.

Artikel 17 Publicatie in de Staatscourant

1. Binnen veertien dagen na inwerkingtreding van deze Bestuursovereenkomst of van wijzigingen daarop, wordt de tekst daarvan door IenW gepubliceerd in de Staatscourant.
2. Van toetreden, uittreden, stopzetten of ontbinden van de Bestuursovereenkomst wordt melding gemaakt in de Staatscourant.

HANDTEKENINGENPAGINA

Aldus opgemaakt in vijfvoud ondertekend te *[plaats]*

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Naam:
Datum:

De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Naam:
Datum:

De gedeputeerde mobiliteit van de provincie Utrecht

Naam:
Datum:

De wethouder van de gemeente Utrecht

Naam:
Datum:

De wethouder van de gemeente Nieuwegein

Naam:
Datum:



Voorkeursbeslissing

MIRT-verkenning OV en Wonen

Metropoolregio Utrecht

U Ned maakt groei bereikbaar

Colofon

Auteurs Voorkeursbeslissing
Projectteam MIRT-verkenning OV en Wonen (U Ned).

Verkenningenrapport en PlanMER: Mott MacDonald en Movares.
Onderliggende rapportages: Mott MacDonald, Movares, Ecorys, Arup, Tauw, Sweco, Goudappel, Rebel en ZJA.

Versiebeheer

Versie	Datum	Samenvatting van de wijzigingen	Status
A	03-09-2026	Ontwerp voorkeursbeslissing aangepast naar voorkeursbeslissing waarin zienswijzen en het advies van de Commissie mer zijn verwerkt.	Definitief

Inhoudsopgave

Colofon 2
Inhoudsopgave 3
1. Inleiding 4
2. Het Voorkeursalternatief 5
2.1 Het Voorkeursalternatief 6
2.2 Financiering 8
2.3 Vervolg van de besluitvorming 8
3. Participatie 9

1. Inleiding

Rijk en regio hebben de afgelopen jaren gezamenlijk gestudeerd op de vraag hoe regio Utrecht kan groeien en ook bereikbaar en leefbaar blijft. Er is sprake van een groei van 165.000 woningen en 110.000 arbeidsplaatsen in de Metropoolregio Utrecht. Waarvan circa 75.000 woningen in Groot Merwede en Rijnenburg. Tegelijkertijd loopt het bestaande OV-systeem, en in het bijzonder de OV-routes van en naar Utrecht Centraal en het Utrecht Science Park (USP), richting 2040 vast. Zonder gerichte investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer ontstaat een rem op woningbouw, neemt de drukte op de weg en in het OV verder toe en verslechtert de kwaliteit van de openbare ruimte.

Om de gezonde groei van de regio te ondersteunen onderzoekt de MIRT-verkenning OV en Wonen een van de randvoorwaarden: een schaalsprong in het Utrechtse OV-systeem. Deze verkenning is daarmee een belangrijk puzzelstuk om de bredere verstedelijkingsopgave in de regio mogelijk te maken.

Het project kent drie doelstellingen:

1. Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal.
2. Het Utrecht Science Park beter bereikbaar maken per openbaar vervoer.
3. Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.

De opdrachtgevers van de MIRT-verkenning OV en Wonen zijn de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, een gedeputeerde van de provincie Utrecht, een wethouder van de gemeente Utrecht en een wethouder van de gemeente Nieuwegein. De MIRT-verkenning OV en Wonen wordt uitgevoerd in U Ned-verband, dit is een programma waarin Rijk en regio samenwerken.

Het project kent een gefaseerde aanpak volgens de spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De MIRT-verkenning eindigt met een Voorkeursalternatief (VKA). Dit is het alternatief dat technisch, financieel en bestuurlijk realistisch is en verder wordt uitgewerkt in de volgende MIRT-fase (de planning en studiefase). Dat betekent dat de focus van het project verschuift van “wat gaan we doen?” naar “hoe gaan we dit precies bouwen?”.

Dit document is de Voorkeursbeslissing. Dit is het formele document waarin het VKA wordt beschreven en gemotiveerd. Dit document vormt één geheel met de bijbehorende Verkenningenrapportages, inclusief PlanMER. Een publieksvriendelijke samenvatting is beschikbaar om een geïnteresseerde door alle conclusies en het proces op hoofdlijnen heen te leiden. Dit document heeft als Ontwerp Voorkeursbeslissing ter inzage gelegen van 22 mei tot en met 2 juli 2026. In de Nota van Antwoord zijn alle zienswijzen beantwoord en is opgenomen welke wijzigingen in dit document zijn gedaan.

In dit document staan veel verwijzingen naar het Verkenningenrapport inclusief PlanMER deel 1 en deel 2. Deze rapportages zijn gepubliceerd bij de inspraakdocumenten en op de website van het programma U Ned.

2. Het Voorkeursalternatief

In de MIRT-verkenningsfase is onderzocht welke maatregelen kunnen bijdragen aan het bereiken van de doelen. In totaal is daarvoor € 1,8 miljard gereserveerd.

Het VKA is het alternatief dat technisch, financieel en bestuurlijk realistisch is en verder wordt uitgewerkt in de volgende MIRT-fase: de planning en studiefase. Het VKA is de inhoudelijke vulling van deze voorkeursbeslissing.

In de beoordelingsfase zijn vier “basis-alternatieven” samengesteld. Deze alternatieven bevatten de vijf maatregelen waarover in de MIRT-verkenning inzicht moet worden verkregen. Door elke maatregel iets te variëren en ze op een andere manier te combineren ontstaan de vier basis-alternatieven. Daarna zijn voor deze basis-alternatieven de effecten zoals benoemd in het beoordelingskader bepaald. Deze effecten staan beschreven in het Verkenningenrapport en PlanMER deel 1.

De beoordelingsfase heeft niet geleid tot een keuze voor een VKA. Daarom is besloten om de MIRT-verkenning te verlengen. Om nieuwe kansrijke alternatieven te bepalen is “de verdiepingsfase” gestart. Deze uitkomsten van de verdiepingsfase staan beschreven in het Verkenningenrapport en PlanMER deel 2, inclusief een beschrijving van het VKA. Dit document geeft inzicht in de stappen in het besluitvormingsproces die geleid hebben tot de keuze voor dit VKA.

In de MIRT-verkenning OV en Wonen zijn vijf maatregelen onderzocht in het Verkenningenrapport en de PlanMER. Deze maatregelen maken niet allemaal onderdeel uit van het VKA.

#	Maatregel	Onderdeel Voorkeursalternatief?
1.	De Merwedelijn	De Merwedelijn is gedeeltelijk onderdeel van het VKA. Wel onderdeel van het VKA: • Een snelle verdiept gelegen tramverbinding van halte Utrecht Centraal tot en met Westraven. Geen onderdeel van het VKA: • Merwedelijn vanaf Westraven, richting Nieuwegein (Galecopperzoom). Hiervoor bestaan nog verschillende varianten en uitzoekvragen. Ook is voor dit deel de financiering nog niet rond. Over dit vervolgtraject wordt in deze fase dan ook nog geen keuze gemaakt. Daarom is het geen onderdeel van het VKA.
2.	De Papendorplijn / Tram Kanaleneiland	De Tram Kanaleneiland blijft tussen Utrecht Centraal en Kanaleneiland rijden volgens het bestaande tracé (SUNIJ-lijn), met als uitgangspunt dezelfde frequentie als nu: acht keer per uur in beide richtingen. Partijen vinden het niet wenselijk om de Papendorplijn te realiseren, daarom is de Papendorplijn geen onderdeel van het VKA.
3. **4.** **5.**	Busbaanopties via de Waterlinieweg Een frequentieverhoging van Tram 22 Busbaanopties binnen het Utrecht Science Park (USP)	Voor het verbeteren van de bereikbaarheid van USP en om de groei van Utrecht Oost mogelijk te maken zijn partijen het eens over een voorkeurspakket aan maatregelen. Het pakket bestaat uit: • Maatregelen voor de frequentieverhoging van Tram 22, inclusief maatregelen om dit mogelijk te maken. • Maatregelen om de busverbindingen over de Waterlinieweg naar USP te verbeteren, inclusief een nieuwe bushalte Galgenwaard. Voor dit voorkeurspakket is onvoldoende budget beschikbaar. Daarom maakt het pakket geen onderdeel uit van het VKA. Het Rijk en de regionale partijen blijven zoeken naar mogelijkheden om het pakket in de toekomst uit te voeren.

2.1 Het Voorkeursalternatief

Het VKA bestaat uit een snelle verdiept gelegen tramverbinding (de Merwedelijn) van halte Utrecht Centraal tot en met de halte Kanaleneiland-Zuid en een zoekgebied tussen de halte Kanaleneiland-Zuid en Westraven. Het VKA geeft invulling aan de doelstellingen “Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder” en “Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal". Er zijn voldoende financiële middelen beschikbaar om het VKA te realiseren.

Halte Utrecht Centraal
Een soepele en snelle overstapbeweging op trein en bus is van groot belang voor een goed functionerende tramhalte. Daarom is bij Utrecht Centraal een ondergrondse halte aan de Jaarbeurszijde onder het Beatrixgebouw voorzien. Deze haltelocatie noodzaakt tot het (deels) slopen van het Beatrixgebouw. Voor het Beatrixgebouw bestaan al langer ideeën voor herontwikkeling. In het vervolg van de planvorming worden deze ideeën samen met de inpassing van de halte verder uitgewerkt. Deze halte kan direct worden gekoppeld aan het nieuwe gebouw, de stationshal en het busstation. Dit zorgt voor optimale overstapbewegingen en daarmee hoog doelbereik (aantallen reizigers). De halte is technisch maakbaar en scoort goed op OV-kwaliteit en op ruimtelijke kwaliteit. Om deze redenen heeft deze halte bij de U Ned partijen het grootste draagvlak.

Tracé ongelijkvloers in verdiepte ligging
Om de toekomstige woningbouwambitie mogelijk te kunnen maken is op termijn een tramfrequentie van 24x per uur nodig. Een frequentie van 24x per uur rijden is alleen mogelijk als het tracé tussen Utrecht Centraal en de kruising met de A12 ongelijkvloers is, omdat de tram en het overige verkeer (voetgangers, fiets en auto) elkaar anders te veel in de weg zitten. Om aantrekkelijke reistijden te realiseren moet de snelheid optimaal zijn (70 km/u), waarvoor een ongelijkvloerse oplossing nodig is.

Een tram in een verdiepte ligging is een ongelijkvloerse oplossing die past binnen het beschikbare budget en bestuurlijk draagvlak heeft. De verdiepte ligging is technisch maakbaar en te combineren met de halte bij het Beatrixgebouw. Bij het Europaplein is het mogelijk om de tram Kanaleneiland met een hellingbaan aan te sluiten op de Merwedelijn. Daarnaast biedt een verdiepte ligging mogelijkheden tot flexibiliteit bij de passage van de A12. Ook is de verdiepte ligging te combineren met zowel de nieuwe als de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, wat flexibiliteit biedt in relatie tot definitieve keuzes over het tracé ten zuiden van de halte Kanaleneiland-Zuid. Aanvullend hierop biedt de verdiepte ligging de mogelijkheid tot een gefaseerde aanleg van de Merwedelijn tot de halte Kanaleneiland-Zuid of tot en met de halte Westraven. Vanwege deze redenen heeft een verdiepte ligging de voorkeur.

Verdiepte ligging deels overdekt en deels open
De exacte ligging en inpassing van de Merwedelijn wordt in de volgende fase uitgewerkt. Vertrekpunt voor de planuitwerking is een verdiepte ligging die voor ongeveer 70% overdekt en voor ongeveer 30% open is tussen Utrecht Centraal en de A12. Ter hoogte van Utrecht Centraal loopt de overdekte verdiepte ligging onder de Jaarbeursboulevard door richting het Anne Frankplein. Op de straat behouden voetgangers, fietsers en automobilisten daardoor voldoende ruimte. Na het Anne Frankplein vervangt de tram in een verdiepte ligging de huidige busbaan op de Europalaan tot aan Europaplein. Langs de Europalaan-Zuid tot aan de passage met de A12 bij Westraven ligt de verdiepte ligging in het midden van de weg tussen de rijrichtingen. Ten zuiden van het Anne Frankplein is de verdiepte ligging over langere stukken open. Om kruisend verkeer mogelijk te maken is de verdiepte ligging op een aantal plaatsen overdekt, waardoor oversteken voor voetgangers, fietsers en automobilisten mogelijk wordt. Met deze combinatie van overdekte en open verdiepte ligging met oversteekmogelijkheden is een afweging gemaakt om een balans te vinden tussen kosten, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en maakbaarheid.

Haltes ondergronds
Tussen Utrecht Centraal en Westraven komen twee of drie ondergrondse haltes. Het precieze aantal hangt af van het veiligheidsconcept (vluchtroutes als een tram ondergronds stil komt te staan), de uitwerking van verstedelijkingsplannen nabij het tracé en technische (on)mogelijkheden. Over de exacte locaties van deze haltes wordt op dit moment geen besluit genomen.

De eerste mogelijke halte ligt onder de Overste den Oudenlaan tussen Transwijk Noord en de Nieuwe Defensie. Vanaf daar volgt het tracé de Europalaan. De volgende mogelijke halte is onder de Europalaan tussen Transwijk Zuid en de Merwedekanaalzone (deelgebied 5). Verder naar het zuiden heeft de Merwedelijn nog een halte Kanaleneiland-Zuid bij de huidige Woonboulevard en Merwedekanaalzone deelgebied 6. Deze haltes zijn allen ondergronds, en verbeteren de bereikbaarheid van zowel de bestaande als de toekomstige gebiedsontwikkelingen. In alternatief 6 is ook de halte Westraven ondergronds, waar deze in alternatief 5 nog op maaiveld blijft liggen.

Tram Kanaleneiland sluit aan op halte Kanaleneiland-Zuid
De Tram Kanaleneiland blijft tussen Utrecht Centraal en Kanaleneiland-Zuid rijden volgens het bestaande tracé (SUNIJ-lijn), met als uitgangspunt dezelfde frequentie als nu: acht keer per uur in beide richtingen. Daarmee blijft ook een verbinding met USP intact. De Tram Kanaleneiland zakt voor het Europaplein via een hellingbaan onder de grond om op de ondergrondse halte Kanaleneiland-Zuid aan te sluiten.

De effectbeoordeling van het voorkeursalternatief
Uit de effectbeoordeling van de alternatieven blijkt dat alle alternatieven hun eigen voor- en nadelen hebben. Bij de keuze voor het VKA zijn met name doelbereik, investeringskosten en flexibiliteit naar de toekomst van invloed geweest.

Daarnaast zijn de specifieke onderwerpen waarop een verdiepte ligging minder goed scoort (technische maakbaarheid, uitvoeringshinder, trillingen, ruimtelijke kwaliteit, bodem, water, ecologie en duurzaamheid) aspecten die onvermijdelijk zijn bij een dergelijk omvangrijk project ofwel onderwerpen zijn waarvoor in de planuitwerking extra aandacht nodig is. Het is bijvoorbeeld goed mogelijk om in de planuitwerking mitigerende maatregelen uit te werken om trillingen en uitvoeringshinder te verminderen. Of ecologische impact te beperken of te compenseren. De effecten op bodem, water en duurzaamheid zijn door de omvang van het project maar zeer beperkt te mitigeren.

Zoekgebied ten zuiden van halte Kanaleneiland-Zuid
Met de keuze voor dit VKA wordt een eerste belangrijke stap gezet voor het mogelijk maken van de gebiedsontwikkelingen in Groot Merwede en Rijnenburg. In de toekomst moet de tram vanaf Westraven worden doorgetrokken via de Galecopperzoom naar Rijnenburg. Daar is nu nog geen budget voor.

Voor het doortrekken van de Merwedelijn zijn twee opties: via een nieuwe brug of via de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. De wijze van passeren van de A12 is bepalend voor het gebruik van de nieuwe of de bestaande brug. Uit de ontwerpen blijkt immers dat een onderdoorgang van de A12 op maaiveld nodig is om met een haalbaar hellingspercentage een nieuwe brug te kunnen bereiken. Vanuit een verdiepte ligging onder de A12 is dat niet mogelijk. In dat geval dient de bestaande brug gebruikt te worden.

Met de keuze voor dit VKA blijft er daarmee flexibiliteit rond de passage van de A12, om in de vervolguitwerking te kunnen kiezen wat de voorkeur heeft: bovenkomen uit de verdiepte ligging ten noorden ofwel ten zuiden van de A12, zodat de keuze voor de brug in samenhang met de nog te ontwikkelen stedenbouwkundige plannen voor Westraven en Galecopperzoom kan worden gemaakt. Voordat hier over beslist kan worden is verdere planvorming nodig. Daarom worden momenteel mogelijke tracés voor het doortrekken van de Merwedelijn nader onderzocht.

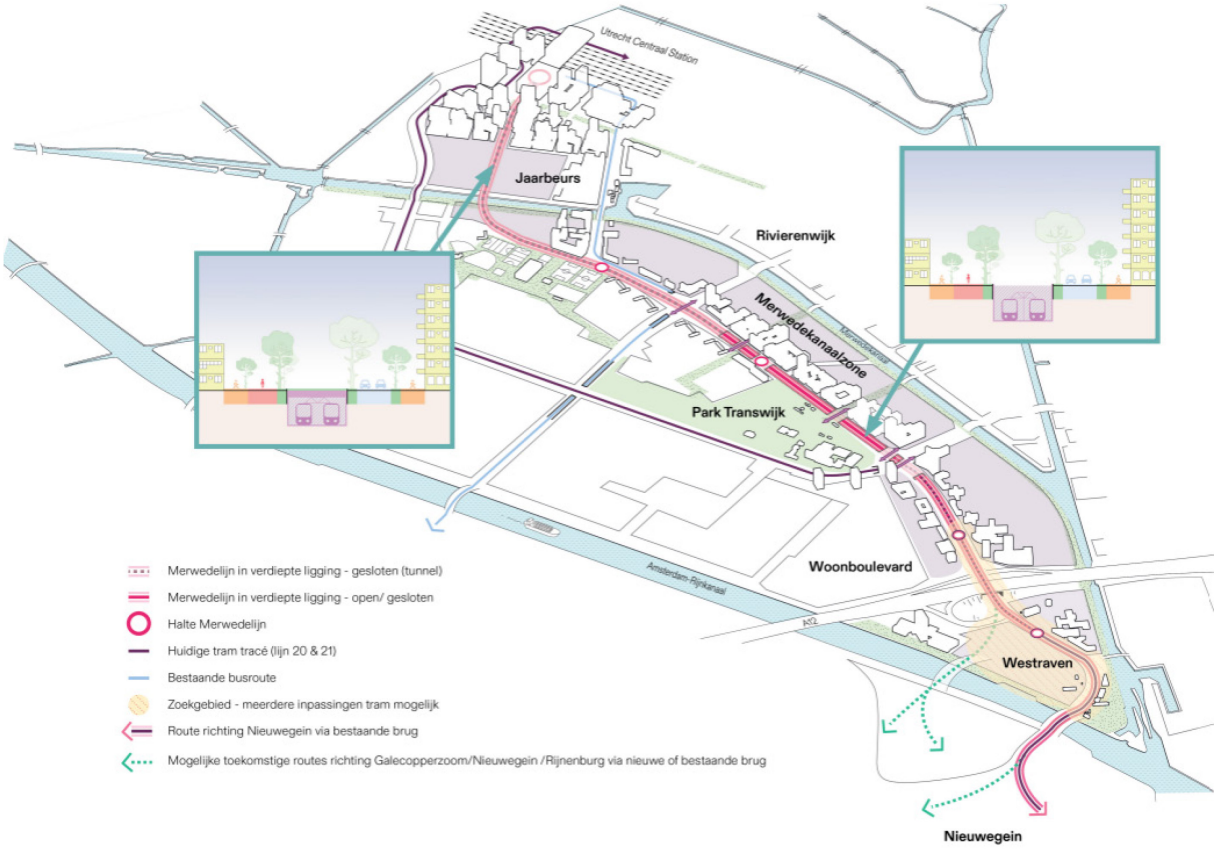
Afgevallen varianten Merwedelijn
Het Verkenningenrapport en PlanMER (deel 1) en de verdiepingsfase hebben laten zien dat (gedeeltelijke) maaiveldoplossingen en viaductvarianten ruimtelijk en verkeerskundig onvoldoende oplossend vermogen en stedenbouwkundig weinig meerwaarde bieden. Daarom vallen deze varianten af. De boortunnel en de volledig verdiepte ligging dragen wel voldoende bij aan de doelen van de MIRT-verkenning OV en Wonen, maar passen beiden niet binnen het beschikbare budget. Daarom is onderzocht in hoeverre kostenoptimalisaties en/of gefaseerde aanleg van deze varianten mogelijk is. De verdiepte ligging is nu deels open en deels gesloten en, biedt mogelijkheden tot flexibiliteit bij de kruising met de A12, en de mogelijkheid tot gefaseerde aanleg van het tracé in Westraven. De verdiepte ligging kan zowel met een nieuwe als de bestaande brug gecombineerd worden en biedt dus de meeste flexibiliteit voor verdere uitwerking in de volgende fase. De boortunnel biedt minder mogelijkheden tot kostenoptimalisaties en is niet te combineren met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ondanks de gunstigere effecten langs een groot deel van het tracé, valt de boortunnel daarom af. Als uit de planning- en studiefase echter blijkt dat de kosten van de verdiepte ligging hoger uitvallen dan nu verwacht, kan worden heroverwogen om voor een boortunnel te kiezen. Voorwaarde hierbij is dat deze bouwtechniek mogelijk is bij het tracé en de op dat moment bekende invulling van het zoekgebied.

Maatregelen USP en Utrecht Oost zijn geen onderdeel van het voorkeursalternatief
Voor het verbeteren van de bereikbaarheid van USP en om de groei van Utrecht Oost mogelijk te maken zijn de samenwerkende partijen het eens over een pakket aan maatregelen. Door dit pakket wordt het USP beter en robuuster bereikbaar met het OV. Het pakket bestaat uit:

- Maatregelen voor de frequentieverhoging van Tram 22, inclusief maatregelen om dit mogelijk te maken.
- Maatregelen om de busverbindingen over de Waterlinieweg naar USP te verbeteren, inclusief een nieuwe bushalte Galgenwaard.

Voor de Merwedelijn én het maatregelenpakket USP en Utrecht Oost is onvoldoende budget beschikbaar. Het volledige beschikbare budget is nodig voor het voorkeursalternatief van de Merwedelijn. Bij de afweging van de beschikbare middelen heeft de Merwedelijn prioriteit gekregen. Daarom maakt het maatregelenpakket USP/Oost geen onderdeel uit van het VKA.

Er wordt hiermee geen invulling gegeven aan de doelstelling “Het beter bereikbaar maken per OV van USP”. Ten aanzien van het doel “Voorkomen overbelasting bij Utrecht Centraal” blijven enkele knelpunten aan de oostkant bestaan. De intentie van Rijk en regio blijft om de maatregelen voor USP en Utrecht Oost uit te voeren. De U Ned partijen blijven daarom actief zoeken naar mogelijkheden om in de toekomst een pakket maatregelen uit te voeren om deze doelstellingen alsnog te verwezenlijken.



Afbeelding 2.1: Het voorkeursalternatief is een verdiepte ligging met halte Beatrixgebouw, met de optie voor een nieuwe brug ofwel de bestaande brug handhaven.

2.2 Financiering

Voor het VKA is € 1,8 miljard aan financiële middelen beschikbaar. Dit bedrag is als volgt opgebouwd. Het Rijk heeft € 1,23 miljard beschikbaar gesteld. Provincie Utrecht heeft € 280 miljoen beschikbaar gesteld. Gemeente Utrecht heeft € 280 miljoen beschikbaar gesteld en gemeente Nieuwegein € 15 miljoen. Het budget van € 1,8 miljard is voldoende om het VKA te realiseren.

2.3 Vervolg van de besluitvorming

Na de Voorkeursbeslissing start de planning- en studiefase voor de Merwedelijn. In deze fase wordt het VKA verder in detail uitgewerkt. Aan het einde van de planning- en studiefase wordt een ontwerp-projectbesluit of een ontwerp-omgevingsplan ter inzage gelegd. Hierop zijn zienswijzen mogelijk. Daarna volgt het projectbesluit of het besluit tot wijziging van het omgevingsplan. Hierop kan door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Nadat het projectbesluit of het besluit tot wijziging van het omgevingsplan is genomen en de benodigde vergunningen zijn verkregen, start de realisatiefase.

3. Participatie

De Ontwerp voorkeursbeslissing lag samen met het Verkenningenrapport inclusief planMER en bijlagen ter inzage voor een periode van 6 weken. In deze periode kon eenieder een zienswijze indienen via Platform Participatie: https://platformparticipatie.nl.

De Nota van antwoord geeft een overzicht van de ingediende zienswijzen, een reactie op de gemaakte punten en de wijzigingen die in documenten zijn aangebracht. Het participatierapport geeft een overzicht van de gesprekken met de omgeving die ter voorbereiding op de besluitvorming over de voorkeursbeslissing zijn gevoerd.

In overeenstemming met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Provincie Utrecht, de Gemeente Utrecht, de Gemeente Nieuwegein,

Namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

[Nader te bepalen]



MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht

Verkenningenrapport en Plan MER Deel 2

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

september 2026

Over dit rapport

Dit verkenningenrapport en planMER beschrijft de complete aanpak en de uitkomsten van de MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht en brengt alle onderzoeksresultaten samen, met inbegrip van de milieueffecten (de planMER). Het rapport staat stil bij de aanleiding, de doelstellingen, de onderzoeksaanpak, de resultaten en de vervolgstappen van de verkenning. Tevens beschrijft het rapport welk proces is gevolgd, op welke manier participatie heeft plaatsgevonden en welke keuzes er tussentijds zijn gemaakt.

De MIRT-verkenning OV en Wonen Regio Utrecht is een omvangrijk project waar de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) (en sinds juli 2024 ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening), de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en de gemeente Nieuwegein samen aan werken.

Dat betekent dat er veel onderzocht is en dat er veel informatie beschikbaar is. Die informatie is samengevat in dit rapport. Dit rapport bevat de belangrijkste objectieve onderzoeksresultaten, effecten en milieu-informatie die nodig zijn om een tot het ook in deze rapportage beschreven Voorkeursalternatief te komen.

Bij de afronding van deze MIRT-verkenning wordt door de betrokken overheden een bewuste en expliciete afweging gemaakt of de verkenning (en daarmee het voorkeursalternatief) verder kan gaan naar de planuitwerkingsfase. Deze afweging heet de ‘ontwerp voorkeursbeslissing’ en wordt eveneens ter inzage gelegd. Op basis van de zienswijzen kan de ontwerp voorkeursbeslissing nog worden aangepast.

In de bijlage is een lijst met ondersteunende, meer gedetailleerde informatie te vinden, zoals de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), de ontwerpverantwoordingen en de scores uit de verschillende effectnotities. Waar van toepassing wordt in de tekst verwezen naar ondersteunende documenten, deze zijn te vinden op de website van U Ned.

Samenvatting

Inleiding

De metropoolregio Utrecht bevindt zich midden in een sterke groeifase, waarin de combinatie van een aantrekkelijke leefomgeving, een krachtige economie en een snel uitbreidend Utrecht Science Park leidt tot een voortdurende toename van inwoners, studenten, werknemers en bezoekers. Deze groei zet het bestaande mobiliteitssysteem onder druk. Vooral de verbindingen naar Utrecht Centraal en het Utrecht Science Park (USP) lopen tegen hun grenzen aan, met overvolle bussen en trams, drukke kruispunten, en een schaarste aan ruimte op en rond het station. Zonder gerichte ingrepen dreigt de bereikbaarheid te verslechteren, wat niet alleen gevolgen heeft voor de leefkwaliteit, maar ook voor geplande woningbouw in onder meer Groot Merwede en Rijnenburg.

Rijk en regio werken daarom samen aan een schaalsprong in het OV-systeem, met als doel de toekomstige reizigersgroei op te vangen, de woningbouwambities te ondersteunen en de regionale economie te versterken. Deze verkenning brengt de opgave integraal in beeld, inclusief de milieueffecten, en onderzoekt welke maatregelen noodzakelijk en kansrijk zijn om de regio duurzaam bereikbaar te houden. Gedurende het proces zijn bewoners, belangenorganisaties, experts en de Commissie MER nauw betrokken om zorgen, kansen en aandachtspunten mee te nemen in de uitwerking van oplossingsrichtingen en varianten.

Centraal in deze verkenning staan drie doelen:

1. Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein;
2. Het versterken van de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park;
3. Het voorkomen van overbelasting op en rond Utrecht Centraal.

Deze doelen zijn direct verbonden met de omvangrijke verstedelijkingsopgave waarvoor de regio staat. Tot 2030 worden in Groot Merwede circa 25.500 woningen gerealiseerd, met nog eens 37.000 tot 47.000 woningen in beeld richting de periode na 2030. Ook de A12-zone ontwikkelt zich tot een hoogstedelijk gebied, terwijl voor Rijnenburg een nieuw, duurzaam stadsdeel wordt voorzien. Al deze gebieden vragen om een mobiliteitssysteem dat deze intensivering kan dragen.

De mobiliteitsopgave is urgent: op belangrijke OV-corridors in Utrecht Zuidwest verdubbelt het aantal reizigers tussen 2022 en 2040. Zonder uitbreiding van de capaciteit, bijvoorbeeld via de Merwedelijn, is er onvoldoende mogelijkheid om de nieuwe bewoners adequaat te vervoeren. Rond het USP ligt de verwachte groei van het aantal OV-reizigers ligt boven de 70 procent, wat leidt tot overvolle trams en bussen en vastlopende verkeersafwikkeling. Ook Utrecht Centraal raakt steeds verder verzadigd, doordat buslijnen niet meer kunnen opschalen en de combinatie van OV-, fiets- en voetgangersstromen moeilijk te organiseren is binnen de beperkte ruimte.

Dit verkenningenrapport en planMER brengt al deze aspecten samen en onderbouwt het Voorkeursalternatief dat het beste inspeelt op de ontwikkelopgaven, de capaciteitstekorten, de leefbaarheidsvraagstukken en de beschikbare budgetten. Het rapport schetst de aanpak, legt de (tussentijdse) afwegingen uit en biedt een doorkijk naar de volgende stappen in het MIRT-proces. Daarmee vormt het een fundament voor besluitvorming over een toekomstbestendig en robuust OV-systeem dat de groei van de regio Utrecht op een gezonde manier mogelijk maakt.

Startfase

De MIRT-verkenning OV en Wonen is gestart na het BO MIRT-besluit van november 2019, waarmee de basis werd gelegd voor een integrale aanpak van de groeiende mobiliteits- en verstedelijkingsopgave in de regio Utrecht. De Startbeslissing van juli 2020 vormde het formele beginpunt en gaf richting aan de doelen en onderzoeksvragen. In deze fase lag de nadruk op het concretiseren van de onderzoeksvragen en het verzamelen van een breed spectrum aan mogelijke maatregelen. Op basis van eerdere studies, interviews en participatie ontstond een lijst van ruim 150 oplossingsrichtingen. Deze brede inventarisatie werd teruggebracht tot 19 realistische oplossingsrichtingen, geselecteerd op hun bijdrage aan de geformuleerde doelen en de haalbaarheid. Een aantal maatregelen zoals het stimuleren van fietsgebruik of P+R-voorzieningen vielen buiten de scope van deze verkenning, maar werden

wel elders meegenomen. De resterende richtingen vormden de opmaat voor de analysefase.

Analysefase

In de analysefase zijn de oplossingsrichtingen verder verdiept en samengebracht in tien onderscheidende maatregelpakketten. Deze pakketten maakten het mogelijk om te bepalen welke maatregelen daadwerkelijk bijdragen aan het oplossen van de knelpunten op de belangrijkste OV-corridors. De analyse richtte zich op doelbereik, ruimtelijke inpasbaarheid, toekomstvastheid en kosten. Uit de resultaten kwam naar voren dat op de Merwedecorridor het huidige OV-aanbod op termijn tekortschiet. Alleen een snelle, (deels) ondergrondse Merwedelijn biedt voldoende capaciteit en robuustheid. Alternatieven zoals verbeterde busverbindingen of bovengrondse stadstramvarianten bleken te beperkt in hun bijdrage en verbonden met grote ruimtelijke nadelen.

Op de OV-corridor van en naar Papendorp bleken de bestaande busverbindingen goed te functioneren, met extra potentieel zodra busdruk van de Merwedecorridor afneemt door de aanleg van de Merwedelijn. Een Papendorplijn als tramlijn biedt beperkte meerwaarde, maar intensivering van busverbindingen leveren verbeteringen op. Nieuwe intercitystations bleken niet realiseerbaar binnen de scope. Wel kwam optimalisatie van bestaande busverbindingen naar Rijnsweerd en het USP naar voren als kansrijk, evenals frequentieverhoging van de Uithoflijn (Tram 22). Andere tramverbindingen aan de westzijde van Utrecht werden als minder kansrijk beoordeeld, terwijl versterking van busverbindingen wél perspectief biedt. De hoofdconclusies benadrukken de noodzaak van de Merwedelijn, de noodzaak voor aanvullende budgetten en een focus op maatregelen die daadwerkelijk toekomstvast zijn.

Beoordelingsfase

In de beoordelingsfase zijn de vier kansrijke maatregelen, de Merwedelijn, de Papendorplijn, busopties Waterlinieweg/USP en frequentieverhoging van Tram 22, verder technisch en inhoudelijk uitgewerkt. De NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau) bracht structuur aan in het onderzoeksproces, waarbij zienswijzen en adviezen leidden tot aanscherping van het kader. De uitkomsten tonen dat deze maatregelen gezamenlijk een noodzakelijke schaalsprong in het OV mogelijk maken, terwijl de netwerkfunctie van Utrecht Centraal behouden blijft. De Merwedelijn heeft grote vervoerswaarde en biedt belangrijke voordelen voor reistijd en overstapkwaliteit. Hiermee maakt de Merwedelijn de gebiedsontwikkelingen Groot Merwede en Rijnenburg mogelijk. Aanvullende maatregelen rond het USP zorgen dat dit gebied bereikbaar blijft voor de groeiende reizigersstromen. Participatie liet zien dat er breed draagvlak is voor beter OV, mits er rekening wordt gehouden met de directe omgeving.

De fase mondde uit in een scherp beeld van de effecten en aandachtspunten voor de Merwedelijn. De belangrijkste conclusies voor de Merwedelijn waren:

- noodzaak voor een compacte knoop (snelle overstap) op Utrecht Centraal;
- een frequentie van 24x per uur om alle gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken. Dit is alleen mogelijk met een ongelijkvloers tracé tot de A12;
- vervoerskundig zijn 2 of 3 haltes tussen Utrecht Centraal en Westraven het meest interessant.

Voor het USP is in de beoordelingsfase een pakket aan maatregelen gevonden om de bereikbaarheid te verbeteren en knelpunten op te lossen. Ook is besloten dat de Papendorplijn en de busbaan op de A12 niet verder worden onderzocht vanwege te weinig reizigers en beperkte meerwaarde.

De beoordelingsfase toonde ook aan dat nog meer informatie nodig was en aanvullend financiële afspraken om scope en budget in overeenstemming te brengen. Daarom is een verdiepingsfase gestart om tot een weloverwogen en gedragen voorkeursalternatief te komen.

Verdiepingsfase

De verdiepingsfase werd gestart omdat in de beoordelingsfase bleek dat geen van de onderzochte varianten voor de Merwedelijn zowel binnen het beschikbare budget paste als voldoende doelbereik had. Daarnaast was er nog onvoldoende zekerheid over technische maakbaarheid. Vanaf september 2024 richtte de verkenning zich daarom op het verzamelen van aanvullende beslisinformatie. Kernvragen waren hoe kosten konden worden verlaagd zonder de doelstellingen uit het oog te verliezen, welke halte-oplossingen bij Utrecht Centraal technisch maakbaar zijn, of slimme fasering mogelijk is en of aanvullende financiering een optie vormt. Om nieuwe oplossingsrichtingen te verkennen, werd meer ontwerpvrijheid gehanteerd. Privégronden hoefden niet per definitie vermeden te worden,

en een toekomstige doorkoppeling naar de binnenstad werd omgezet van een eis naar een wens.

De verdiepingsfase bestond uit twee parallelle sporen: een brede zoektocht naar alternatieven voor de ligging van het tracé tussen Utrecht Centraal en Westraven en een specifieke verkenning van nieuwe halte-opties bij Utrecht Centraal. Beide sporen begonnen met een creatieve en verdiepende fase en zijn vervolgens samengebracht in geïntegreerde varianten. Adviezen van experts, participatie van bewoners en een enquête onder inwoners vormden belangrijke input bij de beoordeling.

Voor het tracé bleek opnieuw dat maaiveldoplossingen ontoereikend zijn, omdat er dan slechts met maximaal 8-12 trams per uur gereden kan worden. Daarom zijn alternatieven onderzocht voor volledig ongelijkvloerse oplossingen tussen Utrecht Centraal en Westraven, zoals een geboorde tunnel, een gegraven tunnel (verdiepte ligging), een viaductvariant, een combinatie van gegraven en viaduct, en een gefaseerde aanleg waarbij slechts een deel ongelijkvloers wordt aangelegd. Ook de wijze van passeren van het Amsterdam Rijnkanaal is opnieuw bekeken.

Uit deze brede verkenning zijn vijf tracévarianten geselecteerd:

1. Volledige boortunnel richting Westraven
2. Viaducttracé inclusief nieuwe brug
3. Tracé in verdiepte ligging
4. Combinatie van verdiept en viaduct
5. Een faseringsvariant waarbij alleen het zuidelijke deel ongelijkvloers wordt uitgevoerd

Voor de halte bij Utrecht Centraal zijn 25 potentiële oplossingen onderzocht, waarvan negen kansrijk bleken. Na een multi-criteria-analyse zijn vier opties verder uitgewerkt:

1. Ondergrondse Knooppassage
2. Halte bij Busstation West (bovengronds)
3. Halte bij Busstation West op maaiveld
4. Een ondergrondse halte onder het Beatrixgebouw

Welke optie mogelijk is, hangt sterk samen met de hoogteligging van het gekozen tracé.

Aan het eind van deze verdiepingsfase, na uitvoering ontwerpwerk, technisch onderzoek en consultatie en participatie, zijn de volgende hoofdconclusies getrokken:

- Alle onderzoeksvarianten (4 volledige en 1 faseringsvariant) zijn technisch maakbaar. Dit geldt zowel voor de haltes in het stationsgebied als voor het tracé.
- Het doelbereik van de vier volledige onderzoeksvarianten is vergelijkbaar; deze ontlasten allen Utrecht CS en maken grootschalige woningbouw mogelijk in Groot Merwede en Rijnenburg.
- De effecten (toekomstvastheid, geluid/ trillingen, ruimtelijke kwaliteit) verschillen. De effectbeoordeling van de geboorde tunnel is het meest gunstig en van het viaduct het minst gunstig.
- De omgeving heeft de voorkeur voor een geboorde tunnel.
- Bij een boortunnel tot Westraven zijn er minder woningen mogelijk in Westraven en Galecopperzoom. Enerzijds vanwege de benodigde hellingbaan in Westraven, en anderzijds vanwege de onmogelijkheid om een boortunnel tot Westraven te combineren met een nieuwe trambrug over het Amsterdam Rijn Kanaal waarmee Galecopperzoom beter wordt ontsloten.
- Voor de haalbaarheid nu en richting de toekomst is een eerste stap bij Utrecht CS urgent, omdat er nu kansen liggen voor haltes waarvan haalbaarheid in de toekomst zeer onzeker is.
- Een keuze voor het aantal haltes tussen Utrecht CS en Westraven hangt af van meerdere andere factoren, zoals een keuze voor het tunnelveiligheidsconcept, ruimtelijke ontwikkelkansen, bereikbaarheidseffecten en kosten. Het optimum vanuit vervoerkundig opzicht ligt op 2 of 3 haltes. Een keuze moet in de planning- en studiefase gemaakt worden.
- De faseringsvariant leidt tot substantieel minder doelbereik; nu en in de toekomst.
- Geen van de volledige onderzoeksvarianten blijft binnen het beschikbare budget van €1,2 miljard.

Beslissingen na de verdiepingsfase

Op basis van de conclusies uit de verdiepingsfase bestond er breed bestuurlijk, politiek en maatschappelijk draagvlak om door te gaan met de realisatie van de Merwedelijn. De lijn wordt gezien als essentieel voor het mogelijk maken van de woningbouwopgave in Groot Merwede en Rijnenburg. De analyse laat ook zien dat maaiveld- en viaductvarianten onvoldoende scoren op ruimtelijke kwaliteit, verkeerskundige inpassing en stedenbouwkundige meerwaarde, waardoor deze varianten afvallen. De boortunnel en de verdiepte ligging dragen wél bij aan de gestelde doelen, maar passen niet binnen het beschikbare budget. Daarom is onderzocht in hoeverre kostenoptimalisaties en gefaseerde aanleg mogelijk zijn.

De verdiepte ligging biedt hiervoor concrete mogelijkheden, onder meer bij de kruising met de A12 en bij een gefaseerde aanleg richting een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. De boortunnel kent deze flexibiliteit niet en kan niet worden gecombineerd met een nieuwe brug. Ondanks gunstige effecten op de bestaande stad valt deze variant daarom af. Alleen wanneer de kosten van de verdiepte ligging hoger blijken uit te vallen dan verwacht, kan de boortunnel opnieuw worden overwogen. Daarmee heeft de verdiepte ligging de voorkeur.

Een nieuwe brug over het Amsterdam Rijn Kanaal biedt meer kansen voor woningbouw in Westraven en Galecopperzoom, verkort de reistijd richting Rijnenburg en Nieuwegein City en biedt perspectief op multimodale knoopvorming. Tegelijkertijd zijn er nog veel onzekerheden rondom de gebiedsontwikkeling, waardoor flexibiliteit noodzakelijk blijft voordat definitieve keuzes over tracé, haltes en kanaalpassage kunnen worden gemaakt.

Voor Utrecht CS is de halte onder het Beatrixgebouw het meest kansrijk. Deze halte is technisch maakbaar en scoort sterk op OV-kwaliteit en ruimtelijke kwaliteit, en is mogelijk in de toekomst door te koppelen. Daarnaast is het de enige kwalitatief goede halteoptie die aansluit op de verdiepte ligging van het tracé.

Naar aanleiding van de verdiepingsfase hebben Rijk en regio aanvullend budget gereserveerd, wat het totaal beschikbare budget op €1,8 miljard brengt. Parallel hieraan is overeenstemming bereikt over een maatregelenpakket om de bereikbaarheid van het USP te verbeteren. Rijk en regio zijn het eens over de nut en noodzaak van dit pakket, maar hiervoor is geen extra Rijksbijdrage beschikbaar gesteld. Rijk en regio nemen de maatregelen wel volledig mee in het onderzoek over de toetsing van voorkeursmaatregelen.

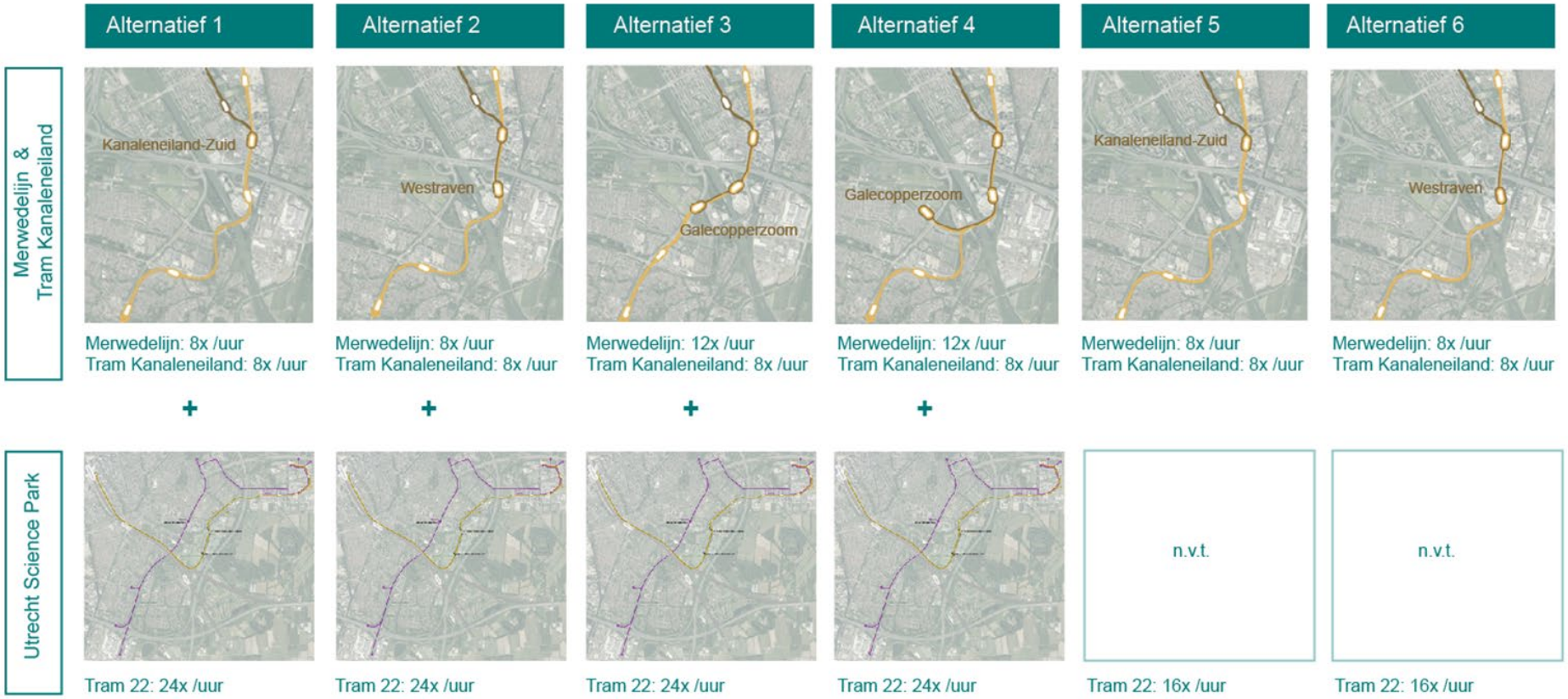
De Alternatieven

Op basis van de uitkomsten van de verdiepingsfase zijn in dit Verkenningenrapport en PlanMER deel 2 een aantal verschillende alternatieven van de verdiepte ligging beoordeeld. De alternatieven bestaan uit verschillende combinaties van drie hoofdmaatregelen: een nieuwe Merwedelijn, verbeterde busroutes over de Waterlinieweg en het USP, en een frequentieverhoging van Tram 22. De Merwedelijn vormt de kern van het netwerk en verbindt Utrecht Centraal via een ondergrondse halte en een verdiepte ligging met Kanaleneiland-Zuid, Westraven en Nieuwegein. De alternatieven zijn identiek tussen Utrecht Centraal en Kanaleneiland-Zuid, de verschillen in het tracé zitten ten zuiden van de halte Kanaleneiland-Zuid.

Busmaatregelen zorgen voor betere doorstroming en een extra halte bij Galgenwaard. De frequentieverhoging van Tram 22 maakt het USP beter bereikbaar en vraagt om aanpassingen aan kruisingen en fietsnetwerk.

Elk alternatief biedt een andere mix van bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, technische haalbaarheid en kosten. De uiteindelijke keuze is gebaseerd op een integrale afweging van deze aspecten, met als doel een toekomstbestendig OV-systeem dat de groei en leefbaarheid van de regio ondersteunt.

Hieronder worden de belangrijkste verschillen tussen de alternatieven op kaart afgebeeld. In de tabellen op de volgende pagina's worden de uitgebreidere kenmerken en onderscheidende verschillen overzichtelijk weergegeven voor de alternatieven 1 t/m 3, en 4 t/m 6.



		Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Maatregel	**Onderdeel**	**Uitwerking**	**Uitwerking**	**Uitwerking**
Merwedelijn en Tram Kanaleneiland (SUNIJ-lijn)	Halte Utrecht Centraal	Onder Beatrixgebouw	Onder Beatrixgebouw	Onder Beatrixgebouw
	Tracé Utrecht Zuidwest	Jaarbeursboulevard – Overste Den Oudenlaan - Europalaan	Jaarbeursboulevard – Overste Den Oudenlaan - Europalaan	Jaarbeursboulevard – Overste Den Oudenlaan - Europalaan
	Frequentie Merwedelijn	4x per uur tot Nieuwegein-Zuid 4x per uur tot IJsselstein-Zuid	4x per uur tot Nieuwegein-Zuid 4x per uur tot IJsselstein-Zuid	4x per uur tot Nieuwegein-Zuid 4x per uur tot IJsselstein-Zuid 4x per uur tot Galecopperzoom
	Bouwmethode tot A12	Graven, 30% open, 70% overdekt	Graven, 30% open, 70% overdekt	Graven, 30% open, 70% overdekt
	Komt boven	Ten noorden van A12	Ten zuiden van de A12, ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal	Ten noorden van A12
	Autonetwerk Europalaan	Opheffing gelijkvloerse kruisingen Europalaan met trambaan en aanpassing aanrijroute toerit A12 richting Den Haag.	Niet van toepassing	Opheffing gelijkvloerse kruisingen Europalaan met trambaan en aanpassing aanrijroute toerit A12 richting Den Haag.
	Aantal haltes tussen Utrecht Centraal en Westraven	3	3	3
	Kruising Amsterdam-Rijnkanaal	Bestaande brug (Jutphasespoorbrug)	Bestaande brug (Jutphasespoorbrug)	Nieuwe brug
	Nieuwegein	Bestaande tracé	Bestaande tracé	Nieuw tracé langs Galecopperzoom en verplaatste halte Zuilenstein
	Regiobussen	Lijnen 65 en 85 via Papendorp, lijnen 74 en 77 rijden via Westraven en gekoppeld aan lijn 34 richting USP.	Lijnen 65 en 85 via Papendorp, lijnen 74 en 77 rijden via Westraven en gekoppeld aan lijn 34 richting USP.	Lijnen 65 en 85 via Papendorp, lijn 74 via Westraven en gekoppeld aan lijn 34 richting USP, lijn 77 via afrit 16 (Nieuwegein) gekoppeld aan lijn 34 naar USP.
	Tram Kanaleneiland	Doortrekken Tram 22 richting Kanaleneiland-Zuid (8x per uur)	Doortrekken Tram 22 richting Westraven (8x per uur)	Doortrekken Tram 22 richting Galecopperzoom (8x per uur)
Bus Waterlinieweg en USP	Knooppunt Laagraven (noord richting west/zuid)	Nieuwe busstrook	Nieuwe busstrook	Nieuwe busstrook
	Haltes Waterlinieweg	Galgenwaard	Galgenwaard	Galgenwaard
	Tweede busbaan USP	Leuvenlaan en bestaande tram- en busbaan Heidelberglaan	Leuvenlaan en bestaande tram- en busbaan Heidelberglaan	Leuvenlaan en bestaande tram- en busbaan Heidelberglaan
Tram 22	Koningsweg	Knip voor autoverkeer, onderdoorgang voor fietsverkeer	Knip voor autoverkeer, onderdoorgang voor fietsverkeer	Knip voor autoverkeer, onderdoorgang voor fietsverkeer
	Laan van Maarschalkerweerd	Ongelijkvloerse kruising met tram	Ongelijkvloerse kruising met tram	Ongelijkvloerse kruising met tram

		Alternatief 4	Alternatief 5	Alternatief 6
Maatregel	**Onderdeel**	**Uitwerking**	**Uitwerking**	**Uitwerking**
Merwedelijn en Tram Kanaleneiland (SUNIJ-lijn)	Halte Utrecht Centraal	Onder Beatrixgebouw	Onder Beatrixgebouw	Onder Beatrixgebouw
	Tracé Utrecht Zuidwest	Jaarbeursboulevard – Overste Den Oudenlaan - Europalaan	Jaarbeursboulevard – Overste Den Oudenlaan - Europalaan	Jaarbeursboulevard – Overste Den Oudenlaan - Europalaan
	Frequentie Merwedelijn	4x per uur tot Nieuwegein-Zuid 4x per uur tot IJsselstein-Zuid 4x per uur tot Galecopperzoom	4x per uur tot Nieuwegein-Zuid 4x per uur tot IJsselstein-Zuid	4x per uur tot Nieuwegein-Zuid 4x per uur tot IJsselstein-Zuid
	Bouwmethode	Graven, 30% open, 70% overdekt	Graven, 30% open, 70% overdekt	Graven, 30% open, 70% overdekt
	Komt boven	Ten zuiden van de A12, ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal	Ten noorden van A12	Ten zuiden van de A12, ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal
	Autonetwerk Europalaan	Niet van toepassing	Opheffing gelijkvloerse kruisingen Europalaan met trambaan en aanpassing aanrijroute toerit A12 richting Den Haag.	Niet van toepassing
	Aantal haltes tussen Utrecht Centraal en Westraven	3	3	3
	Kruising Amsterdam-Rijnkanaal	Bestaande brug (Jutphasespoorbrug)	Bestaande brug (Jutphasespoorbrug)	Bestaande brug (Jutphasespoorbrug)
	Nieuwegein	Splitsing tracé naar nieuwe eindhalte Galecopperzoom	Bestaande tracé	Bestaande tracé
	Regiobussen	Lijnen 65 en 85 via Papendorp, lijn 74 via Westraven en gekoppeld aan lijn 34 richting USP, lijn 77 via afrit 16 (Nieuwegein) gekoppeld aan lijn 34 naar USP.	Lijnen 65 en 85 via Papendorp, lijnen 74 en 77 rijden via Westraven en gekoppeld aan lijn 34 richting USP.	Lijnen 65 en 85 via Papendorp, lijnen 74 en 77 rijden via Westraven en gekoppeld aan lijn 34 richting USP.
	Tram Kanaleneiland	Doortrekken Tram 22 richting Galecopperzoom (8x per uur)	Doortrekken Tram 22 richting Kanaleneiland-Zuid (8x per uur)	Doortrekken Tram 22 richting Westraven (8x per uur)
Bus Waterlinieweg en USP	Knooppunt Laagraven (noord richting west/zuid)	Nieuwe busstrook	Maakt geen deel uit van alternatief	Maakt geen deel uit van alternatief
	Haltes Waterlinieweg	Galgenwaard	Maakt geen deel uit van alternatief	Maakt geen deel uit van alternatief
	Tweede busbaan USP	Leuvenlaan en bestaande tram- en busbaan Heidelberglaan	Maakt geen deel uit van alternatief	Maakt geen deel uit van alternatief
Tram 22	Koningsweg	Knip voor autoverkeer, onderdoorgang voor fietsverkeer	Maakt geen deel uit van alternatief	Maakt geen deel uit van alternatief
	Laan van Maarschalkerweerd	Ongelijkvloerse kruising met tram	Maakt geen deel uit van alternatief	Maakt geen deel uit van alternatief

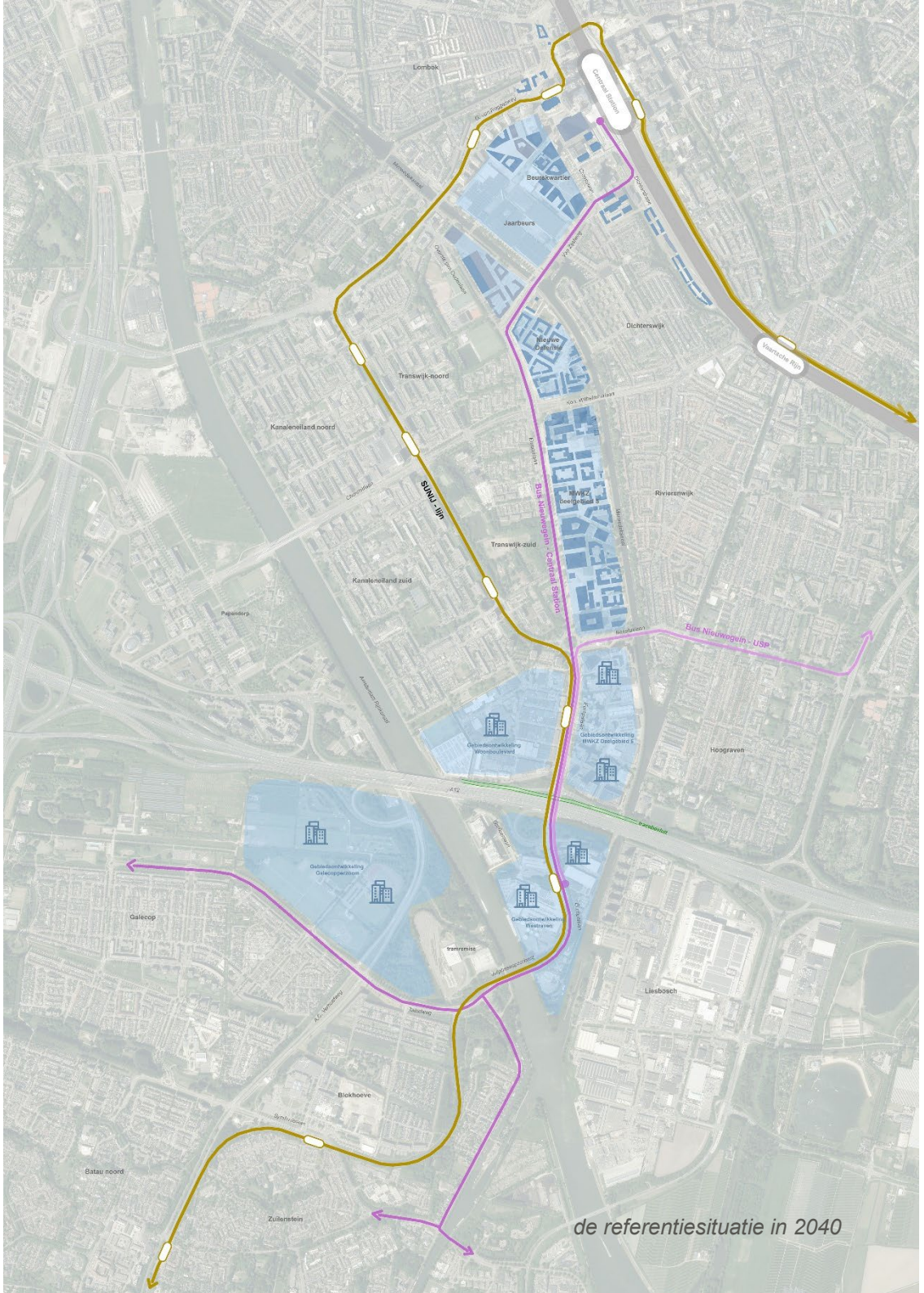
Methodiek van de effectbeoordeling

De alternatieven worden beoordeeld op 18 effecten. Dit gebeurt aan de hand van een vast beoordelingskader, toegespitst op de doelen van het project.

Elk alternatief is vergeleken met een referentiesituatie voor het jaar 2040, waarin alle vastgestelde beleidsmaatregelen zijn gerealiseerd, behalve de projectmaatregelen zelf. Zie de hiernaast afgebeelde kaart voor de referentiesituatie, waarin ook de in 2040 gerealiseerde gebiedsontwikkelingen in blauw staan afgebeeld.

De beoordeling richt zich op vier hoofdthema's: doelbereik (mate waarin de alternatieven bijdragen aan de drie doelen), toekomstvastheid (flexibiliteit en restcapaciteit voor toekomstige ontwikkelingen), technische aspecten (haalbaarheid, maakbaarheid, faseerbaarheid) en gezond stedelijk leven (waaronder bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid, geluid, trillingen, luchtkwaliteit en duurzaamheid). Ook zijn de kosten in beeld gebracht voor de aanleg, exploitatie en beheer.

Voor de effectbeoordeling zijn verkeersmodellen en de Verbindingswijzer gebruikt, waarmee de impact op reizigersaantallen, verkeersstromen en bereikbaarheid is gekwantificeerd. De effecten zijn deels kwantitatief, deels kwalitatief beoordeeld, passend bij het detailniveau van deze fase. Daarnaast zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen aan verschillende toekomstscenario's, zoals variaties in woningbouw, mobiliteit en infrastructuur. De resultaten van deze integrale beoordeling vormen de basis voor de uiteindelijke keuze van het voorkeursalternatief, waarbij alle relevante effecten en risico's in samenhang zijn gewogen.



de referentiesituatie in 2040

De effectbeoordeling

Voor alle alternatieven is er op 18 verschillende effecten onderzoek uitgevoerd, deze effecten worden in dit rapport samengevat. De uitgebreide toelichting is te vinden in de volledige effectrapportages.

Conclusie Doelbereik

De zes alternatieven dragen in verschillende mate bij aan het doelbereik. Alle alternatieven verminderen de druk op Utrecht Centraal en verbeteren de netwerkprestaties, maar de mate van verbetering verschilt:

- Alternatieven 3 en 4 scoren overall het beste, vooral door de sterke bijdrage aan de bereikbaarheid van USP én nieuwe woongebieden, de halte Galecopperzoom en het oplossen van capaciteitsproblemen.
- Alternatieven 1 en 2 bieden verbeteringen, maar blijven achter door het ontbreken van een halte Galecopperzoom en een lagere ov-kwaliteit voor de A12-zone.
- Alternatieven 5 en 6 leveren het minste doelbereik, door het missen van USP-maatregelen en frequentieverhoging Tram 22.

Conclusie Toekomstvastheid

Alle alternatieven bieden een duidelijke verbetering in toekomstvastheid ten opzichte van de referentiesituatie. Het belangrijkste onderscheid ontstaat bij de inzet naar Galecopperzoom en de toekomstige doorkoppeling naar Rijnenburg. Alternatief 3 biedt daarbij door de nieuwe brug en kortere rijtijd de sterkste ov-kwaliteit.

Voor een mogelijke toekomstige doorkoppeling naar de binnenstadsas geldt dat dit in de huidige alternatieven niet mogelijk is. Wel zijn er denkbare ontwerpaanpassingen die in een vervolgfase onderzocht kunnen worden om dit mogelijk te maken. De keuze tussen de alternatieven wordt uiteindelijk sterk beïnvloed door de tijdige besluitvorming over het wel of niet behouden van de op- en afritten van de A12 in Westraven, en of gebruik wordt gemaakt van de bestaande brug of een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. In alle gevallen vormen alternatieven 3 en 4 de stevigste basis voor een schaalbaar en toekomstvast ov-systeem richting 2040 en daarna.

Conclusies Technische Aspecten

Alle alternatieven kennen haalbaarheids- en maakbaarheidsuitdagingen, maar deze worden in grote mate als beheersbaar ingeschat. De alternatieven verschillen onderling beperkt wat betreft de technische risico's; alternatieven 1, 2, 5 en 6 hebben relatief minder uitdagingen door een korter tracé. Alle alternatieven zijn robuust vanwege de verdiepte ligging, wat mogelijke conflicten met ander verkeer vermijdt. De totale beoordeling van alle alternatieven komt uit op vergelijkbare scores: haalbaarheid en maakbaarheid kennen in alle gevallen enkele significante aandachtspunten, terwijl robuustheid en onderhoud neutraal tot licht positief scoren.

De alternatieven verschillen beperkt in realisatietermijn; de doorlooptijden worden grotendeels bepaald door de verdiepte delen van het tracé, en het test- en proefbedrijf. De faseringsmogelijkheden bieden slechts beperkt functioneel voordeel en kennen in veel gevallen nadelen voor doelbereik of uitvoerbaarheid. In het bijzonder vraagt het in gebruik blijven van de SUNIJ-lijn tijdens de realisatie om zorgvuldige afstemming en mogelijk aanvullende maatregelen. Voor het voorkeursalternatief is verdere detaillering in de volgende fasen noodzakelijk, gericht op optimalisatie van fasering, afstemming met raakvlakprojecten en het beperken van verstoringen op ov-assen en knopen.

Conclusies Gezond Stedelijk Leven

Het onderzoek naar *bereikbaarheid*seffecten laat zien dat alle alternatieven het ov-systeem in de regio aanzienlijk versterken, al verschillen zij in de mate waarin bereikbaarheid, betrouwbaarheid en netwerkeffecten toenemen. Alternatieven 3 en 4 bieden de grootste meerwaarde doordat zij het netwerk robuuster maken, nieuwe verbindingen mogelijk maken en de reizigersgroei het sterkst ondersteunen. De halte Galecopperzoom, kortere routes en hogere frequenties vormen hierbij belangrijke factoren. Alternatieven 1 en 2 verbeteren de bereikbaarheid eveneens substantieel, maar leiden tot meer overstapbewegingen en een iets lagere groei. Alternatieven 5 en 6 bieden voor de Merwedelijn dezelfde uitkomsten als alternatieven 1 en 2, maar bieden geen frequentieverhoging op lijn 22 en geen aanvullende maatregelen op het Utrecht Science Park.

Voor *verkeersveiligheid* geldt dat alle alternatieven een verbetering realiseren, al verschilt de mate van verbetering per tracékeuze.

Bij *trillingen* blijken de alternatieven gelijkwaardig. De negatieve effecten in de exploitatiefase kunnen worden beperkt met maatregelen in de bovenbouw en afschermende constructies in de verdiepte ligging. Variaties tussen alternatieven, zoals tunnellengte en nieuwe kunstwerken, leiden niet tot een onderscheidende eindscore.

De *geluid*seffecten blijven in de exploitatiefase beperkt, maar kennen lokaal duidelijke verschillen. Alternatief 3 verbetert het geluidsbeeld door het verdwijnen van het huidige tracé in Westraven, terwijl alternatieven 1 tot en met 4 juist een toename veroorzaken bij de Pelikaanstraat en Vaartsestraat vanwege de hogere frequentie van Tram 22. Alternatieven 5 en 6 blijven hier neutraal. Structurele knelpunten ontstaan niet, maar vervolgonderzoek naar gerichte mitigatie, vooral bij de Merwedelijn en Pelikaanstraat, is noodzakelijk.

De alternatieven veroorzaken slechts kleine, lokaal optredende veranderingen in *luchtkwaliteit*. Elementen zoals de knip op de Koningsweg, de omleiding bij de A12 en de nieuwe busbaan op de Leuvenlaan bepalen de nuanceverschillen, maar zijn te gering om de beoordeling te beïnvloeden. In geen enkel alternatief nemen overschrijdingen van normen toe; alle alternatieven scoren neutraal.

Ruimtelijke kwaliteit verbetert waar de trambaan overdekt is (ca 70% van de lengte), en verslechtert waar deze open is (ca. 30% van de lengte). Alternatief 3 onderscheidt zich als het meest toekomstbestendige alternatief door nieuwe ontwikkelkansen, verbeterde verbindingen en ruimte voor groene routes.

Voor *externe veiligheid* geldt dat alle alternatieven gelijkwaardig zijn: er worden geen nieuwe kwetsbare functies toegevoegd, risicobronnen wijzigen niet en kruisingen vinden ongelijkvloers plaats.

Gezondheid sluit in alle alternatieven goed aan bij beleidsambities. Lokale verschillen zijn beperkt en komen vooral voort uit variaties in geluid, hittestress en cultuurhistorische elementen. Alternatieven 5 en 6 kennen een iets gunstiger uitgangspositie door het ontbreken van geluidknelpunten en het niet doorsnijden van UNESCO-erfgoed.

Uitvoeringshinder vormt kent de zwaarste effecten rond Europaplein – Europalaan Zuid, Overste den Oudenlaan en de Beneluxlaan door de bouw van de verdiepte ligging. De keuze voor een verdiept of verhoogd tracé in Westraven is bepalend: alternatief 3 veroorzaakt duidelijk minder hinder. Alternatieven 5 en 6 mijden hinder op het USP. Zware hinder en grote impact blijven in alle alternatieven onvermijdelijk.

De *bodem*impact hangt vooral samen met de lengte van het ondergrondse tracé. Meer ondergrondse aanleg betekent grotere verstoring, maar ook meer saneringswinst. Hierdoor ontstaat een evenwichtige totale afweging.

De *water*opgaven verschillen beperkt tussen alternatieven. De grootste aandachtspunten liggen bij de WKO-systemen bij de Jaarbeurs, die in alle alternatieven aanzienlijk is en om nadere uitwerking vraagt.

Archeologie wordt vooral beïnvloed door de hoeveelheid ontgraving. Alternatieven 1, 3 en 5 zijn daardoor het minst belastend. *Cultuurhistorische* impact is vooral in Utrecht Oost te vinden waar UNESCO-gebieden liggen, alternatieven 5 en 6 scoren daar het best.

Ecologisch ontstaan de grootste effecten waar groengebieden ten westen van het Amsterdam Rijn Kanaal worden geraakt en groenstructuren bij de Koningsweg en de Hoofddijk. Alternatieven 3 en 4 hebben hierdoor de meest negatieve invloed; en alternatieven 5 en 6 de minste invloed.

Bij *duurzaamheid* blijft het beeld dat alle alternatieven een netto CO_2-emissie veroorzaken, vooral door ondergrondse aanleg. Optimalisaties kunnen dit beeld verzachten, maar niet omkeren.

Klimaatadaptatie toont ten slotte beperkte verschillen: droogte scoort positief, hittestress verslechtert, en waterveiligheid blijft neutraal. Alle alternatieven eindigen daarmee op een neutrale score.

Investeringskosten

Voor de zes alternatieven is een SSK-raming van de investeringskosten gemaakt. Uit deze raming blijkt dat enkel de alternatieven 1, 5 en 6 binnen het beschikbare budget van 1,8 miljard blijven.

Operationele kosten

De structurele OV-kosten in 2040 worden vooral beïnvloed door de overgang van bus naar tram en de uitbreiding van het netwerk. In de referentiesituatie stijgen de kosten door meer busgebruik, terwijl alternatieven met de Merwedelijn en USP-maatregelen juist lagere dienstregelingskosten laten zien dankzij meer trams en minder bussen. Alternatief 3 blijkt daardoor het meest kostenefficiënt door minder benodigde infrastructuur en lagere exploitatiekosten. Bij alternatieven zonder USP-maatregelen (5 en 6) zijn de kosten voornamelijk hoger door extra businzet, maar de uitbreiding van tramcapaciteit blijft beperkt. Alle opties kennen een tijdelijke aanloopfase met extra kosten.

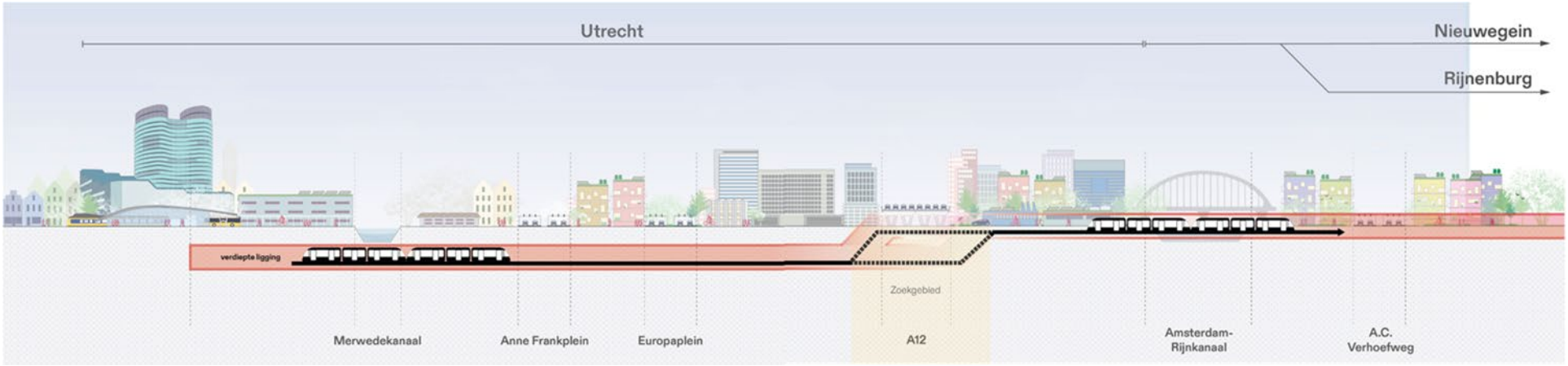
Het Voorkeursalternatief

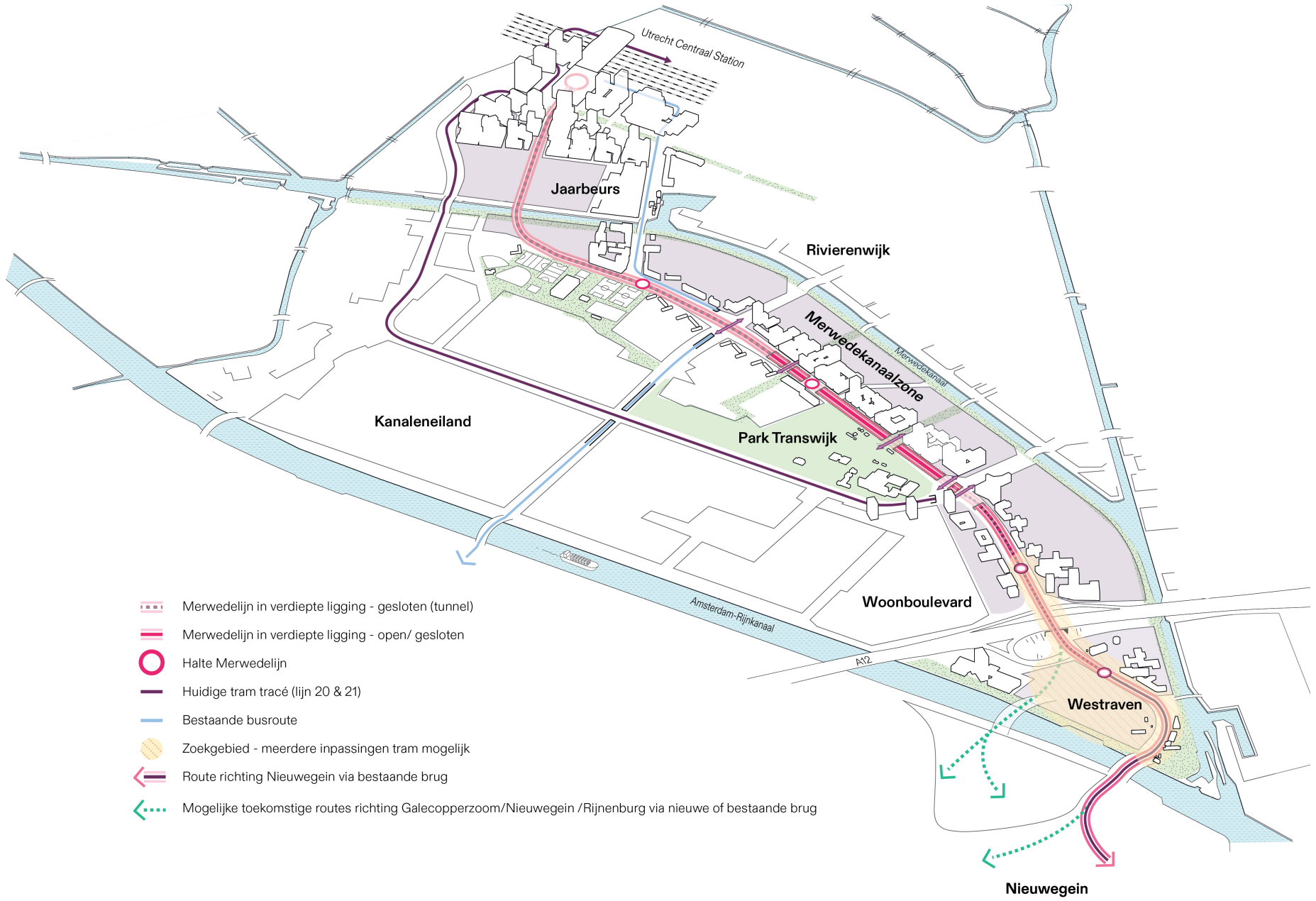
Het voorkeursalternatief bestaat uit een snelle, verdiept gelegen tramverbinding (de Merwedelijn) van Utrecht Centraal tot en met halte Kanaleneiland-Zuid, met een zoekgebied richting Westraven. Het betreft een **combinatie van alternatieven 5 en 6** en geeft invulling aan de doelstellingen om nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein beter bereikbaar te maken per openbaar vervoer en om overbelasting rond Utrecht Centraal te voorkomen. Voor de realisatie van dit alternatief zijn voldoende financiële middelen beschikbaar.

Bij de afweging tussen de alternatieven zijn doelbereik, investeringskosten en flexibiliteit naar de toekomst doorslaggevend geweest. Hoewel dit alternatief op enkele aspecten, zoals technische maakbaarheid, uitvoeringshinder, trillingen en effecten op bodem, water, ecologie en duurzaamheid, minder goed scoort, worden deze effecten voor een belangrijk deel als onvermijdelijk beschouwd bij een project van deze omvang. Daarnaast biedt de planuitwerking ruimte voor het treffen van mitigerende en optimaliserende maatregelen, bijvoorbeeld om hinder en ecologische effecten te beperken.

De keuze voor een combinatie van alternatief 5 en 6 laat de benodigde flexibiliteit open voor een toekomstige doortrekking richting Rijnenburg, waarbij verschillende tracéopties over het Amsterdam-Rijnkanaal en de passage van de A12 nader kunnen worden uitgewerkt in samenhang met elkaar en met de gebiedsontwikkelingen Westraven en Galecopperzoom.

Voor het maatregelenpakket om het USP beter bereikbaar te maken is onvoldoende budget beschikbaar. Dit pakket kan daarom geen onderdeel uitmaken van het voorkeursalternatief. Er wordt hiermee geen invulling gegeven aan de doelstelling “Het beter bereikbaar maken per OV van USP”. Ten aanzien van het doel “Voorkomen overbelasting bij Utrecht Centraal” blijven enkele knelpunten aan de oostkant bestaan. De U Ned partijen blijven daarom actief zoeken naar mogelijkheden om in de toekomst een pakket maatregelen uit te voeren om deze doelstellingen alsnog te verwezenlijken.




Utrecht Centraal Station
Jaarbeurs
Rivierenwijk
Merwedekanaalzone
Merwedekanaal
Kanaleneiland
Park Transwijk
Woonboulevard
Amsterdam-Rijnkanaal
A12
Westraven
Nieuwegein
Merwedelijn in verdiepte ligging - gesloten (tunnel)
Merwedelijn in verdiepte ligging - open/ gesloten
Halte Merwedelijn
Huidige tram tracé (lijn 20 & 21)
Bestaande busroute
Zoekgebied - meerdere inpassingen tram mogelijk
Route richting Nieuwegein via bestaande brug
Mogelijke toekomstige routes richting Galecopperzoom/Nieuwegein /Rijnenburg via nieuwe of bestaande brug

Vervolg

De volgende fase na de keuze voor het voorkeursalternatief is de planuitwerking, waarin het ontwerp wordt uitgewerkt tot een concreet bouwtechnisch plan, inclusief spoor- en halteontwerp, inrichting van de openbare ruimte en het verleggen van kabels en leidingen. Ook wordt het juridisch-planologisch kader opgesteld, zoals aanpassing van het Omgevingsplan en nader onderzoek naar de effecten op milieu en leefomgeving. In deze fase vindt intensieve samenwerking plaats met grondeigenaren, waaronder de Koninklijke Jaarbeurs, en worden strategieën voor grondverwerving uitgewerkt.

De uitvoering en aanbesteding van het project worden voorbereid, inclusief het contracteren van trammaterieel en het opstellen van eisen voor het test- en proefbedrijf. Participatie en samenwerking met de omgeving blijven een belangrijk onderdeel van het proces, zodat belangen en zorgen van bewoners en stakeholders worden meegenomen in de verdere uitwerking.

Parallel aan de planuitwerking worden aanvullende onderzoeken uitgevoerd naar de optimale passage van het Amsterdam-Rijnkanaal (nieuwe of bestaande brug) en de inpassing van de Merwedelijn richting Galecopperzoom en Rijnenburg. Voor deze vervolgfase is aanvullend budget nodig. De uitkomsten van deze onderzoeken worden ingebracht in een nieuwe MIRT-verkenning voor het doortrekken van de Merwedelijn tot en met Rijnenburg.

Belangrijke aandachtspunten in de planuitwerking zijn de technische maakbaarheid, het beperken van uitvoeringshinder, het waarborgen van de bereikbaarheid tijdens de bouw, en het optimaliseren van de ruimtelijke kwaliteit en geluidsmaatregelen. De planuitwerking duurt circa drie jaar en wordt afgesloten met een projectbesluit of omgevingsplanwijziging, waarna de aanlegfase van ongeveer tien jaar start.

INHOUDSOPGAVE

Over dit rapport 2
Samenvatting 3
INHOUDSOPGAVE 16
1 Inleiding 18
1.1 Aanleiding MIRT-verkenning OV en Wonen 18
1.2 Doel Verkenningenrapport en planMER 18
1.3 Participatie in de MIRT-verkenning 19
1.4 Leeswijzer 20
2 Opgave en proces 21
2.1 Doelen 21
2.2 De verstedelijkings- en mobiliteitsopgave 22
2.3 Onderzoekstappen 24
2.4 Startfase 25
2.5 Analysefase 26
2.6 Beoordelingsfase 29
2.6.1 Beslissingen na de beoordelingsfase 35
2.7 Verdiepingsfase 36
2.7.1 Verdiepende onderzoeken voor het tracé 36
2.7.2 Te beoordelen varianten tracé 38
2.7.3 Nieuwe oplossingen voor de halte Utrecht Centraal 41
2.7.4 De onderzoeksvarianten 48
2.7.5 Technische beoordeling van de varianten 51
2.7.6 Participatie 53
2.7.7 Conclusie van de verdiepingsfase 55
2.8 Beslissingen na de verdiepingsfase 56
3 De Alternatieven 58
3.1 Maatregelen 58
3.2 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland 59
3.3 Bus Waterlinieweg en USP 68
3.4 Frequentieverhoging Tram 22 69
3.5 De zes Alternatieven 70
3.5.1 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 1 72
3.5.2 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 2 73
3.5.3 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 3 74
3.5.4 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 4 76
3.5.5 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 5 78
3.5.6 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 6 79
3.6 Overzicht van de alternatieven 80
4 Aanpak effectonderzoek 82
4.1 De Referentiesituatie 82
4.1.1 Uitgangspunten verstedelijking tot 2040 82
4.1.2 Uitgangspunten mobiliteitssysteem tot 2040 83
4.2 Wijze van beoordelen 83
4.2.1 Beoordelingskader 83
4.2.2 Beoordelingsmethode 84
4.3 Verkeersmodellen 84
4.3.1 Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU) 84
4.3.2 De Verbindingswijzer 85
4.4 Gevoeligheidsanalyses 85
5 Beoordeling effecten 86
5.1 Doelbereik en Toekomstvastheid 86
5.1.1 Doelbereik 86
5.1.2 Toekomstvastheid 87

5.2 Technische aspecten 88
5.2.1 Effectnotitie Technische Inpassing en Haalbaarheid 88
5.2.2 Effectnotitie Realisatietermijn en Faseerbaarheid 89
5.3 Effecten op gezond stedelijk leven 91
5.3.1 Bereikbaarheid en Verkeersveiligheid 91
5.3.2 Trillingen 94
5.3.3 Geluid 95
5.3.4 Luchtkwaliteit 96
5.3.5 Ruimtelijke Kwaliteit 97
5.3.6 Externe Veiligheid 101
5.3.7 Gezondheid 101
5.3.8 Uitvoeringshinder 102
5.3.9 Bodem 103
5.3.10 Water 104
5.3.11 Archeologie en Cultuurhistorie 106
5.3.12 Ecologie en Natuur 106
5.3.13 Duurzaamheid 107
5.3.14 Klimaatadaptatie 108
5.4 Aanlegkosten 109
5.4.1 Risico's 109
5.5 Operationele kosten 110
5.6 Effecten MKBA 112
5.7 Conclusies effectbeoordeling 112
6 Het Voorkeursalternatief 114
7 Vervolg 118
7.1 De planuitwerkingsfase 118
7.2 Aandachtspunten planuitwerking en leemten in kennis 118
Verklarende woordenlijst 121
Lijst met afkortingen 125
Bijlagen 126
Colofon 127

1 Inleiding

1.1 Aanleiding MIRT-verkenning OV en Wonen

De regio Utrecht groeit en wordt drukker. De regio kent een grote vraag naar nieuwe woon- en werklocaties en een sterke toename in mobiliteit, zowel in, van, naar als door de regio. Om de gezonde groei van de regio te ondersteunen onderzoeken Rijk en regio in de MIRT-verkenning OV en Wonen één van de randvoorwaarden hiervoor: een schaalsprong in het Utrechtse ov-systeem. Deze verkenning is daarmee een belangrijk puzzelstuk om de bredere verstedelijkingsopgave in de regio mogelijk te maken.

Regio Utrecht: Aantrekkelijk wonen, werken en recreëren

De regio Utrecht is een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een sterke en innovatieve economie. De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland.

Met de andere metropoolregio's Amsterdam en Eindhoven is Utrecht de economische motor van Nederland. Regio Utrecht werkt samen aan een gezondere duurzamere toekomst en is koploper in gezondheidsinnovatie. Bijna de helft van alle banen in de regio relateert aan het gezondheidscluster wat vooral huist op het grootste en snelst groeiende Science Park van Nederland.

De regio is bovendien een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van auto-, spoor- en vaarwegen. Geen wonder dat deze regio de afgelopen decennia zowel demografisch als economisch snel is gegroeid. Het is een plek waar mensen graag wonen, werken, studeren en recreëren.

De regio groeit en wordt drukker

Rijk en regio hebben de afgelopen jaren gezamenlijk gestudeerd op de vraag hoe regio Utrecht kan groeien en ook bereikbaar en leefbaar blijft. Er is een opgave van 165.000 woningen en 110.000 arbeidsplaatsen in Metropoolregio Utrecht. Daarvan komt bijna de helft in Groot Merwede en Rijnenburg. Tegelijkertijd loopt het bestaande ov-systeem, en in het bijzonder de ov-routes van en naar Utrecht Centraal en het Utrecht Science Park (USP), richting 2040 vast. Zonder gerichte investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer ontstaat een rem op woningbouw, neemt de drukte op de weg en in het ov verder toe en verslechtert de kwaliteit van de openbare ruimte.

De MIRT-verkenning OV en Wonen is er daarom op gericht de knelpunten weg te nemen, de woningbouwopgave mogelijk te maken en tegelijkertijd de economie te versterken. In hoofdstuk 2 ‘Opgave en proces’ wordt ingegaan op de specifieke doelstellingen waar de MIRT-verkenning een oplossing voor wil bieden.

1.2 Doel Verkenningenrapport en planMER

Dit Verkenningenrapport en planMER is het eindrapport van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Het bevat de opgave en doelen van de verkenning, het doorlopen onderzoeks- en participatieproces, de resultaten van de (milieu)effectenstudie (planMER) en het Voorkeursalternatief. Ook wordt een doorkijk gegeven naar de planuitwerking, de volgende stap in het MIRT proces.

Zie ook bijlage A voor meer details over milieueffectrapportages en wettelijke eisen hieromtrent.

1.3 Participatie in de MIRT-verkenning

De gehele MIRT-verkenning OV en Wonen is in samenspraak en in samenwerking met de omgeving doorlopen. In alle fasen is een actief participatietraject gevolgd.

Startfase
In de startfase organiseerden we een aantal (online) bijeenkomsten voor bewoners en belangenorganisaties. Ook gaven mensen ideeën en aandachtspunten mee via een online platform. Dit leidde tot aanvullingen op de mogelijke oplossingsrichtingen.

Analysefase
In de analysefase werkten we deze oplossingsrichtingen uit tot concrete maatregelenpakketten. Om de omgeving te informeren en reacties te verzamelen, organiseerden we in 2022 informatiebijeenkomsten. Aan het einde van de analysefase is besloten welke maatregelen kansrijk zijn om verder te onderzoeken.

Beoordelingsfase
Aan het begin van deze fase werd de NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau) ter inzage gelegd. Hierin staat beschreven wat er precies in deze fase van de verkenning is onderzocht. In 2023 zijn hiervoor meerdere informatiebijeenkomsten georganiseerd.

Een belangrijk onderdeel van de procedure is het vragen van advies aan de Commissie mer. Deze Commissie heeft op 13 juli 2023 haar tussentijdse advies uitgebracht.

In april 2024 organiseerden we een drietal informatiebijeenkomsten over de resultaten van het onderzoek in deze fase. En in het najaar van 2024 hebben we een aantal spreekuren gehouden.

Een klankbordgroep met vertegenwoordigers van belangenpartijen van wijken of bijvoorbeeld gebruikers van het OV en de fiets reflecteerde tijdens de beoordelingsfase op tussenproducten.

Verdiepingsfase
Ook in de verdiepingsfase hebben we informatiebijeenkomsten georganiseerd. In april 2025 zijn drie avonden georganiseerd over de ontwikkelde varianten: twee in Utrecht, één in Nieuwegein. Daarnaast is er in 2025 een enquête uitgezet onder inwoners van Utrecht en Nieuwegein die in totaal 2.498 keer is ingevuld. En er zijn gesprekken geweest met bedrijven en ontwikkelaars langs het mogelijke tracé van de Merwedelijn. De inhoudelijke uitkomsten hiervan worden beschreven in paragraaf 2.7.6.

Reflectie van experts
Naast bewoners, belanghebbenden en de commissie mer zijn experts van buiten het project gevraagd om te reflecteren. Tijdens de beoordelingsfase door een Q-Team (kwaliteitsteam) en in de verdiepingsfase door een expertteam.

Alle zienswijzen, adviezen en aandachtspunten zijn meegenomen in de verdere planvorming, en komen waar van toepassing samen in deze rapportage.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport beschrijft het doorlopen proces van de MIRT-verkenning, en volgt daarbij de spelregels voor het MIRT-proces. In het rapport wordt regelmatig verwezen naar eerder gepubliceerde stukken of bijlagen. Deze zijn te vinden in op de website van U Ned.

In hoofdstuk 2 wordt het doorlopen proces van de MIRT-verkenning beschreven. Hierbij komen de doelen en problematiek aan bod en worden de belangrijkste knelpunten op het gebied van mobiliteit en verstedelijking geïdentificeerd. Onderdeel van hoofdstuk 2 is een beschrijving van de gemaakte keuzes.

In hoofdstuk 3 zijn de maatregelen en de verschillende alternatieven beschreven en gevisualiseerd in woord en beeld.

In hoofdstuk 4 wordt uitgelegd binnen welk beoordelingskader de Alternatieven uit hoofdstuk 3 beoordeeld zijn. Ook wordt hier de zogenaamde Referentiesituatie beschreven. Dit is de situatie ten opzichte waarvan de Alternatieven beoordeeld moeten worden.

Hoofdstuk 5 beschrijft de feitelijke effectbeoordeling van de zes Alternatieven. Hierin komt de effectiviteit van de maatregelen op onderwerpen als doelbereik, gezond stedelijk leven (met inbegrip van de milieueffecten) en technische aspecten als haalbaarheid en maakbaarheid aan bod.

Hoofdstuk 6 beschrijft de redenatie en de argumenten voor de keuze van het voorgestelde Voorkeursalternatief.

Tot slot biedt hoofdstuk 7 een blik op de vervolgstappen van deze MIRT-verkenning OV en Wonen. Hier komt de aanpak voor de volgende planfase aan bod, evenals de inhoudelijke aandachtspunten voor de planuitwerking.

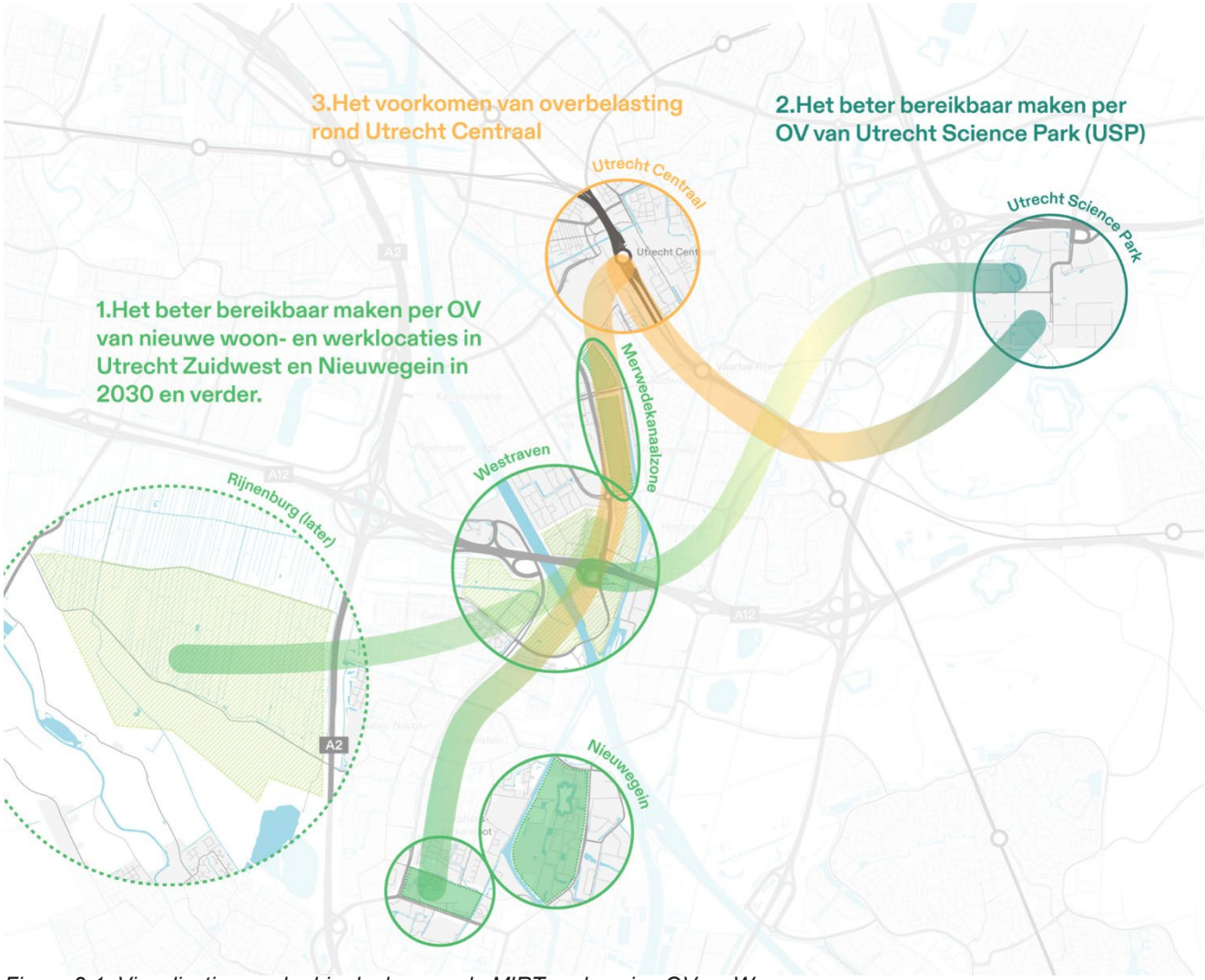
2 Opgave en proces

2.1 Doelen

De MIRT-verkenning OV en Wonen richt zich op het oplossen van knelpunten in het mobiliteitssysteem, het mogelijk maken van de beoogde woningbouw en het versterken van de economie. Daartoe zijn door Rijk en regio drie hoofddoelstellingen geformuleerd waaraan mogelijke maatregelen moeten bijdragen:

1. Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.
2. Het beter bereikbaar maken per OV van Utrecht Science Park (USP);
3. Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal;

De in deze rapportage beschreven maatregelen hebben tot doel deze drie doelstellingen zo goed mogelijk te verwezenlijken. In de volgende paragraaf wordt beschreven waarom deze doelen zijn gekozen.



Figuur 2-1: Visualisatie van de drie doelen van de MIRT-verkenning OV en Wonen

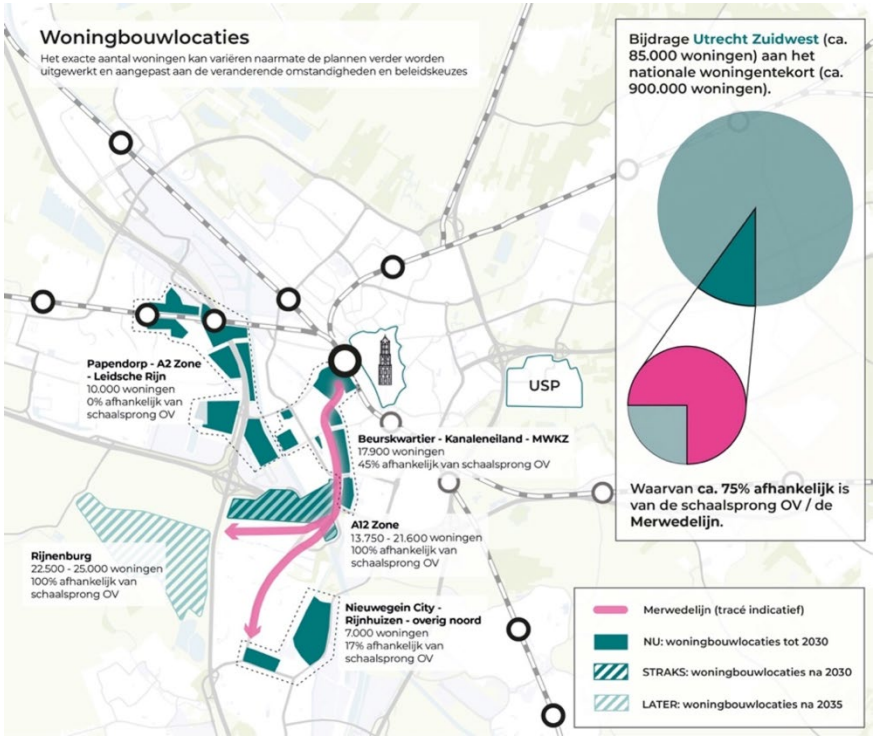
2.2 De verstedelijkings- en mobiliteitsopgave

Bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties

Utrecht staat in de top 10 van 'meest verhitte' gemeenten met betrekking tot de woningmarkt. De gemeenten Utrecht en Nieuwegein bouwen samen tot en met 2030 25.500 woningen in Groot Merwede. Na 2030 ligt er potentie voor de bouw van circa 37.000-47.000 woningen in Groot Merwede en Rijnenburg. Dit gebied is daarmee één van de grootste verstedelijkingslocaties van Nederland. Het 'MIRT-Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg' (2025) beschrijft hoe de deelgebieden er in de toekomst uit zouden kunnen zien.

- De A12-zone (het gebied rondom de snelweg A12 tussen knooppunten Oudenrijn en Lunetten) wordt ontwikkeld tot een hoogstedelijk woon- en werkgebied. Per deelgebied betekent dit het volgende:
    - Stadseiland Zuid, bestaande uit de gebieden Westraven, Woonboulevard en Merwedekanaalzone deelgebied 6, wordt een hoogstedelijk gebied met woningen en werkgelegenheid.
    - In Galecopperzoom is hoogstedelijke ontwikkeling voorzien met woningen en werkgelegenheid. Mogelijk rondom een multimodale knoop.
    - In Laagraven zijn mogelijkheden voor een uitbreiding en versterking van groen, water en andere voorzieningen.
- Voor Rijnenburg wordt een duurzaam en volwaardig nieuw stadsdeel voorzien, verbonden met de omliggende gebieden. Het per OV bereikbaar maken van Rijnenburg is buiten scope van deze Verkenning. Wel is de bijdrage van de maatregelen aan het op termijn mogelijk maken van Rijnenburg onderdeel van het beoordelingskader.

Het aantal reizigers op belangrijke OV-lijnen in Utrecht Zuidwest verdubbelt tussen 2022 en 2040. Dit kan het huidige OV-systeem niet aan. Ongeveer 75% van de te bouwen woningen tot en met 2030 in Groot Merwede is afhankelijk van de toekomstige schaalsprong van het OV en daarmee van de maatregelen die in deze MIRT-verkenning zijn onderzocht, zoals de Merwedelijn. Zonder een schaalsprong in het OV-netwerk is onvoldoende ruimte in het mobiliteitssysteem om nieuwe inwoners van A naar B te brengen. Met het realiseren van extra woningen blijft het voor midden- en lage inkomens in de toekomst mogelijk een betaalbare woning te vinden in de omgeving van Utrecht. Zo woont men in de buurt van werk en hoeft men hiervoor niet ver te reizen, wat de druk op het mobiliteitssysteem verlaagt.



Figuur 2-2: Overzicht Woningbouwlocaties rondom Utrecht

Bereikbaarheid Utrecht Science Park

Het Utrecht Science Park is de grootste en snelst groeiende campus van Nederland en een van de grootste banenmotors in de regio. Ook is er sprake van druk op de snel- en stedelijke wegen. Daarom is het nodig dat meer reizigers met openbaar vervoer naar het USP gaan.

Tussen Utrecht Centraal en het USP is in de periode tussen 2022 en 2040 sprake van een groei van ruim 70% van het aantal OV- reizigers. Deze toename van reizigers leidt zonder maatregelen tot overvolle bussen en

trams naar Utrecht Centraal. Rondom Utrecht Centraal ontstaan busfiles. Waardoor reizigers niet of met veel vertraging op hun bestemming komen. Op de huidige tram-busbaan op het USP worden de trams te vol en gaan bussen en trams elkaar in de weg zitten. Daardoor wordt het OV onbetrouwbaar en het oversteken van de Heidelberglaan door voetgangers en fietsers lastiger en onveiliger. De drukte bij het in- en uitstappen van Tram 22 op het USP zorgt voor minder veilig oversteken rondom de haltes.



Figuur 2-4: Tramlijn 22 op USP

Bereikbaarheid Utrecht Centraal

Utrecht is op de weg en via het spoor de schakel voor verbindingen vanuit Noord-, Oost- en Zuid-Nederland en de Randstad. Als er veel nieuwe woningen en arbeidsplaatsen komen in Utrecht en daarbuiten, dan zijn investeringen in het OV onmisbaar. Dat voorkomt dat nieuwe bewoners, werknemers of studenten de auto kiezen in plaats van het OV, en voorkomt dat het nog drukker wordt op de weg en de Ring Utrecht vaker of heviger vastloopt.

Als er geen maatregelen genomen worden, dan ontstaan er een aantal knelpunten op (in de omgeving van) de landelijke knoop Utrecht Centraal. Rond het station komen veel verkeersstromen samen (voetgangers, fietsers, bussen en auto's). Het is hier straks nóg drukker, met als gevolg dat een aantal kruispunten en wegen vastlopen. Dit betekent dat het aantal bussen naar Utrecht Centraal niet kan groeien, terwijl de reizigers niet meer in de bussen passen. Belangrijke knelpunten zijn de corridor Van Zijstweg, Europalaan, busbaan Transwijk (van/naar Papendorp) en de binnenstadsas). Daarnaast zorgt ook de overstap van tram naar trein de piekafvoer van reizigers uit Tram 22 richting het treinstation voor een knelpunt voor voetgangers.

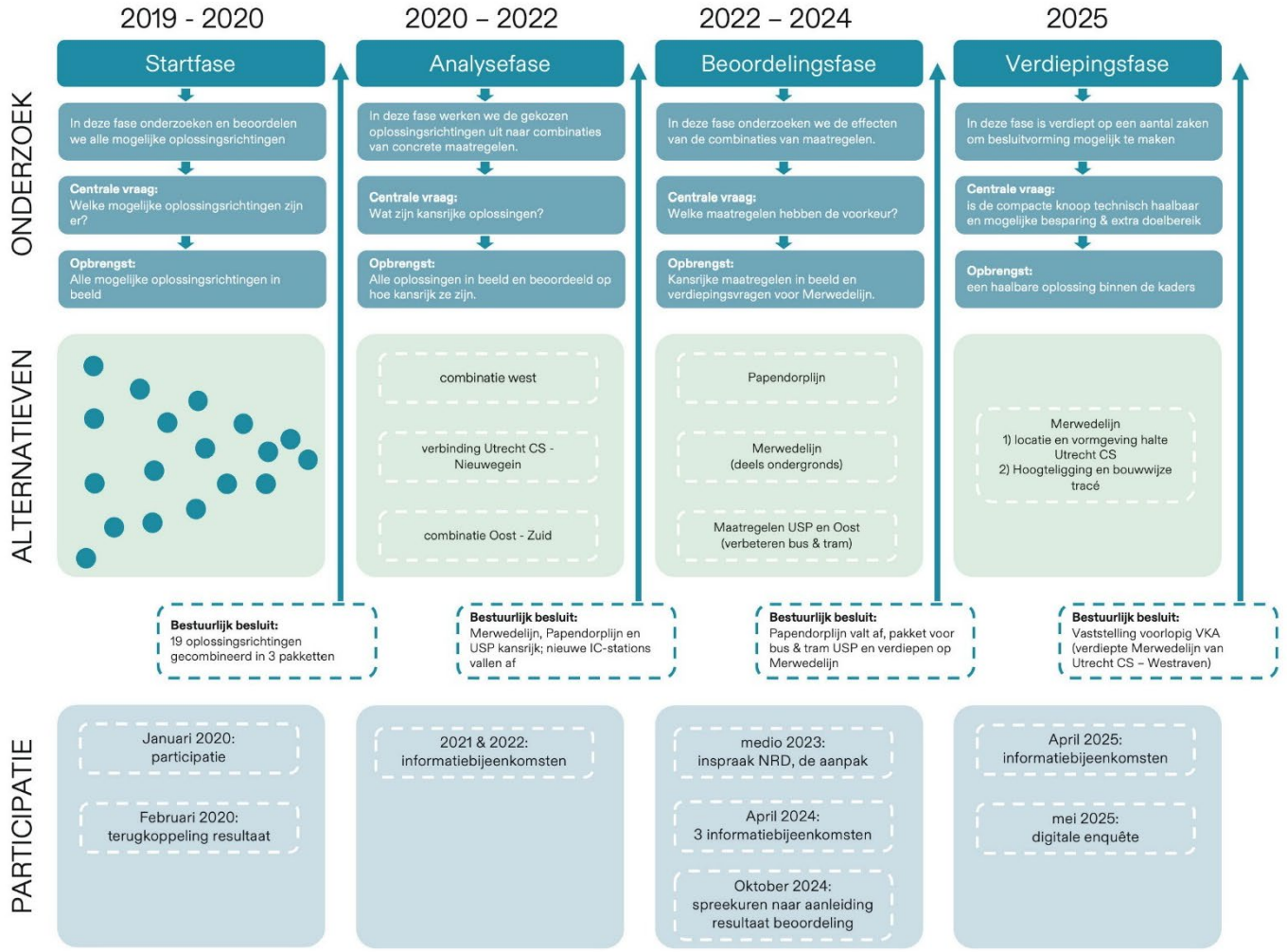
Niet alleen OV-reizigers, maar ook fietsers en voetgangers komen in de knel. Groeiende fiets- en voetgangersstromen, vooral in de buurt van Utrecht Centraal, kruisen met de grote OV-stromen. Hierdoor komt niet alleen het stedelijk netwerk steeds meer onder druk te staan, maar de algehele leefbaarheid van Utrecht (Zuidwest).



Figuur 2-3: Utrecht Centraal heeft een centrale netwerkfunctie

2.3 Onderzoekstappen

Voor het realiseren van grootschalige infrastructuurprojecten werken we in Nederland met de MIRT-systematiek (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). In de Verkenningsfase (de huidige fase) zijn er een aantal onderzoekstappen ondernomen om goed gefundeerde keuzes te maken. Hieronder lichten we deze stappen en de bijbehorende keuzemomenten en redenen uitgebreid toe. Uiteindelijk resulteren de stappen in het hier voorliggende pakket van maatregelen, het Voorkeursalternatief (VKA).



Figuur 2-5: Onderzoeksstappen binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen

2.4 Startfase

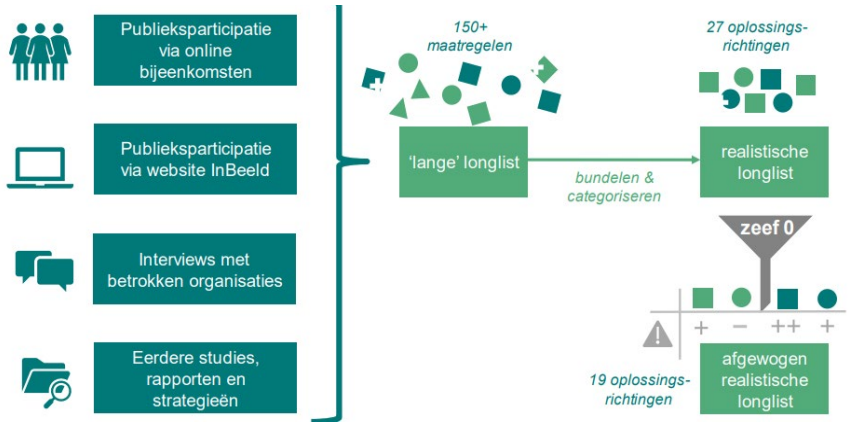
Tijdens het BO MIRT van november 2019 is besloten te starten met deze MIRT-Verkenning. Er zijn toen financiële middelen gereserveerd voor de uitvoering van maatregelen. Dit op basis van diverse studies die zijn uitgevoerd naar de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven in de regio Utrecht. Een overzicht van alle studies en de afspraken uit het BO MIRT van november 2019 staan opgenomen in de Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning, die is genomen op 1 juli 2020.

De allereerste fase van de MIRT-Verkenning had als focus om de doelen en vragen uit de Startbeslissing aan te scherpen, uit te werken en verder te onderbouwen in een plan van aanpak.

In deze fase zijn maatregelen verzameld uit eerdere studies, interviews met betrokken organisaties en publieksparticipatie. Dit heeft geresulteerd in ruim 150 maatregelen/ oplossingsrichtingen die een bijdrage kunnen leveren aan de doelen van de MIRT-Verkenning. De maatregelen zijn onderverdeeld naar planningsniveau (strategisch, tactisch en operationeel) en thema's:

- knooppunten (stations, P+R-voorzieningen en OV-hubs);
- verbindingen (stadsvervoer, streekvervoer en trein);
- overige vervoerwijzen (fiets, vervoer over water);
- wonen (ontwikkelen bij OV-hubs en stations);
- overige maatregelen (niet onder te brengen in één van de bovenstaande thema's).

Dit heeft geleid tot een lijst van realistische oplossingsrichtingen die zijn beoordeeld en afgewogen, waarna het aantal oplossingsrichtingen is teruggebracht tot 19. Dit proces is schematisch weergegeven in Figuur 2-6.



Figuur 2-6: Schematische weergave van het afwegingsproces

De 19 oplossingsrichtingen zijn vervolgens afzonderlijk beoordeeld. Er is bepaald of ze bijdragen aan de doelstellingen van de MIRT-Verkenning. En of ze bijvoorbeeld bijdragen aan gezond stedelijk leven voor iedereen in de regio Utrecht. Inclusief de haalbaarheid van de oplossingsrichtingen. Deze beoordeling is uitgevoerd door een team van deskundigen uit de MIRT-Verkenning. Voor deze eerste selectie heeft geen kwantitatieve analyse of technische uitwerking plaatsgevonden.

Een aantal oplossingsrichtingen is afgevallen voor verder onderzoek. Bijvoorbeeld het stimuleren van fietsgebruik of gebruik van P+R voorzieningen. Deze oplossingsrichtingen zijn wel buiten de MIRT-Verkenning verder onderzocht of in sommige gevallen als raakvlak meegenomen in de MIRT-Verkenning. Met een raakvlak wordt bedoeld dat bij de uitwerking van bepaalde OV-lijnen of maatregelen wordt gekeken hoe maatregelen voor de fiets een plek kunnen krijgen (bijvoorbeeld fietsenstallingen bij een bus- of tramhalte). Uiteindelijk is een aantal combinaties van oplossingsrichtingen naar voren gekomen. Deze zijn in de analysefase verder onderzocht.

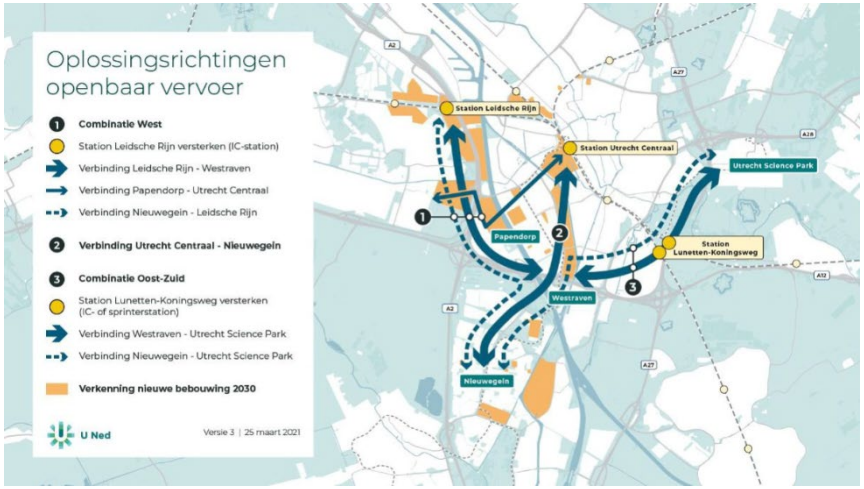
2.5 Analysefase

In de analysefase (2020-2022) zijn de oplossingsrichtingen uit de startfase in onderlinge samenhang onderzocht in tien onderscheidende maatregelpakketten. Deze zijn zodanig vormgegeven dat conclusies konden worden getrokken over kansrijke en niet-kansrijke maatregelen op de verschillende OV-lijnen (corridors). De onderzoeken zijn gericht op het inzichtelijk maken van de bijdrage van de oplossingsrichtingen aan het doelbereik (doelstellingen van de MIRT-verkenning), de ruimtelijke inpassing (kwaliteit van de openbare ruimte), toekomstvastheid en kosten. Hieronder staat een overzicht van de maatregelen die per combinatie (corridors en knopen) in de analysefase zijn onderzocht.

Tabel 2-1: Overzicht onderzochte maatregelen in de analysefase

Leidsche Rijn en Papendorp	OV-bereikbaarheid USP
• Verbeterde busverbindingen met doorstromingsmaatregelen • Tram van Leidsche Rijn naar Westraven en door naar het USP • IC-station Leidsche Rijn • Diverse verbetering op of rondom Papendorp • Bestaande busverbindingen met hogere frequentie/capaciteit • Nieuwe sneltram (met twee mogelijke routes) • OV-knooppunt Hub XL met nieuwe aansluiting vanaf A2	• Verbeterde busverbindingen met doorstromingsmaatregelen • Frequentieverhoging Tram 22 • Sprinterstation Koningsweg • IC-station koningsweg/Lunetten • Tak Tram 22 naar Lunetten/Koningsweg • Tram van Nieuwegein/ Westraven naar Lunetten/Koningsweg en het USP
Verbinding Utrecht Centraal – Nieuwegein (Merwedelijn)	
• Verbeterde busverbindingen met doorstromingsmaatregelen (kwaliteit HOV/Bus Rapid Transit) Versnelling van bestaande SUNIJ-lijn	• Nieuwe bovengrondse stadstram • Nieuwe ondergrondse sneltram • OV-knooppunt Westraven met overstap bus/tram

De belangrijkste oplossingsrichtingen staan hieronder schematisch afgebeeld.



Figuur 2-7: Schematisch overzicht bevindingen analysefase

Merwedecorridor

Richting Westraven en Nieuwegein is de conclusie dat het huidige aanbod van SUNIJ-lijn en busverbindingen naar Utrecht Centraal in de toekomst niet houdbaar blijft en onvoldoende capaciteit en kwaliteit heeft. Een snelle (deels) ondergrondse Merwedelijn draagt het meest bij aan het oplossen van de woningbouwopgave en knelpunten en is toekomstvast. Het realiseren van een bovengrondse stadstram en/ of verbeteren van bestaande busverbindingen zorgt voor onvoldoende bereik van de doelstellingen. Ook kent een bovengrondse stadstram forse nadelen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

Papendorplijn

Op de Papendorpcorridor functioneren de bestaande busverbindingen goed en bieden voldoende ruimte voor groei als de busverbindingen op de Merwedecorridor worden vervangen door een ondergrondse sneltram. De Papendorplijn - als tram via de Prins Clausbrug of De Meernbrug - draagt minder bij aan de opgave, maar maakt aan de westkant van de

stad de ov-bereikbaarheid beter, levert een extra impuls voor een mobiliteitshub XL in Papendorp en zorgt voor toekomstvastheid.

Wiel-Oost (Westraven – Lunetten/Koningsweg – USP)

In de analysefase is onder andere onderzoek gedaan naar de inpassing van Intercitystations bij Utrecht Lunetten en de Koningsweg. Het onderzoek laat zien dat deze stations meerwaarde hebben voor het voorkomen van de overbelasting van Utrecht Centraal en het beter bereikbaar maken van het USP en Nieuwegein (in combinatie met betere busverbindingen).

De stations zijn echter niet inpasbaar zonder grootschalige, regio-overstijgende maatregelen (onder andere een spoorverdubbeling) en binnen de nationale treindienstregeling. De vervoerwaarde van de stations, de logistieke inpassing in de landelijke dienstregeling en de benodigde aanpassing aan de spoorinfrastructuur moeten binnen een bredere afweging gemaakt worden. Dit gebeurt in het vervolg van de TBOV-corridorstudie Utrecht – Arnhem – Duitsland (UAD). Dit valt daarom feitelijk buiten de scope van de MIRT-verkenning (tijd, budget en geografische scope).

Ook is in de analysefase onderzocht of een directe verbinding tussen Nieuwegein en het USP kan bijdragen aan het behalen van de doelstellingen. Bijvoorbeeld omdat dan minder reizigers via Utrecht Centraal hoeven te reizen. Een tramverbinding tussen Westraven en Lunetten-Koningsweg levert nauwelijks groei van reizigers op en heeft onvoldoende vervoerwaarde voor een tram. Verder is deze tramverbinding zeer moeilijk ruimtelijk inpasbaar door of langs de wijk Lunetten.

Het verder optimaliseren van de bestaande busverbindingen tot HOV-kwaliteit via de Waterlinieweg naar Rijnsweerd en USP ligt wél voor de hand, zolang van de ontwikkeling van de knoop Lunetten-Koningsweg geen sprake is. Het versterken van de busverbindingen via de Waterlinieweg kan het aantal busreizigers flink verhogen.

Ook de frequentieverhoging op de Uithoflijn (trams 20/21/22) zorgt voor een betere bereikbaarheid van het USP en het wegnemen van knelpunten bij Utrecht Centraal.

Wiel-West (Westraven – Leidsche Rijn)

Voor het Wiel-West is duidelijk geworden dat een tram niet kansrijk is vanwege onvoldoende vervoerwaarde. Bestaande busverbindingen kunnen worden versterkt door de routering langs de bestaande en te ontwikkelen P&R-locaties Westraven en Papendorp en langs nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoals Galecopperzoom. Een rechtstreekse verbinding van Nieuwegein naar Papendorp en Leidsche Rijn levert meer reizigers op dan de verbindingen die via Westraven gaan. Bij een toename van reizigers kan de frequentie van de busverbindingen worden verhoogd, waardoor het OV-product aan aantrekkelijkheid wint.

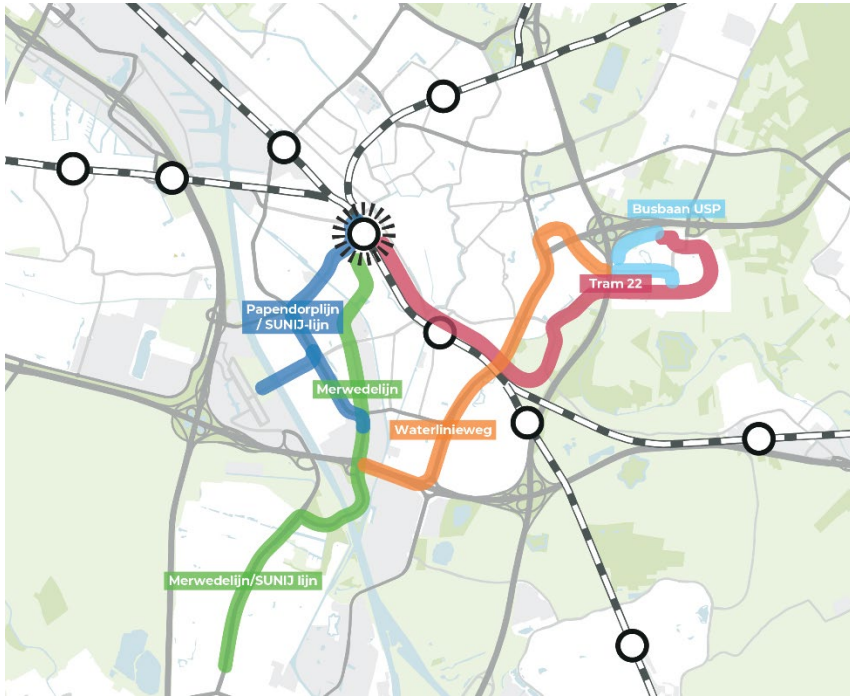
Conclusie Analysefase

In de analysefase is duidelijk geworden welke maatregelen de meeste waarde toevoegen aan de vastgestelde doelen. De hoofdconclusies zijn:

- Voor een toekomstvast mobiliteitssysteem is een Merwedelijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein nodig;
- Er is aanvullend budget nodig om de kansrijke maatregelen te realiseren.
- Binnen de scope van deze MIRT-verkenning is het niet kansrijk om nieuwe stations in combinatie met 'zwaardere' ov-verbindingen verder te onderzoeken;

De volgende maatregelen zijn het meest kansrijk en worden in de volgende fase (beoordelingsfase) verder onderzocht:

- de (deels) ondergrondse Merwedelijn;
- een Papendorplijn in samenhang met de huidige SUNIJ-lijn;
- een betere bereikbaarheid van het USP door:
    - busbaanopties op de Waterlinieweg en langs de A12;
    - frequentieverhoging van de Uithoflijn (Tram 22) tussen Utrecht Centraal en het USP;
    - een tweede Hoogwaardig Openbaar Vervoer-as over het USP



Figuur 2-8: Kansrijke oplossingsrichtingen in beeld: Merwedelijn, Papendorplijn, Busopties Waterlinieweg en USP en Tram 22. Bron: Studio Bereikbaar.

Beslissingen na de Analysefase

In het BO MIRT van 2022 zijn de bovenstaande uitgangspunten bekrachtigd door Rijk en Regio. Daarnaast hebben Rijk en regio afgesproken om te starten met een multimodaal MIRT Onderzoek naar de integrale gebiedsontwikkeling van de A12-zone en de doorontwikkeling naar Rijnenburg. Dat MIRT Onderzoek heeft een sterk raakvlak met deze MIRT-verkenning OV en Wonen. In de Beoordelingsfase is daarom rekening gehouden met de A12-zone en Rijnenburg als meekoppelkans.

2.6 Beoordelingsfase

In de beoordelingsfase zijn de vier kansrijke oplossingsrichtingen (hierna ‘maatregelen’) verder onderzocht.

- Merwedelijn
- Papendorplijn
- Busopties Waterlinieweg en USP
- Frequentieverhoging van Tram 22

Per maatregel zijn meerdere keuzes onderzocht. Denk aan de haltelocatie van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal en de ligging van de nieuwe busbaan op het USP. Aan de start van de beoordelingsfase is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Deze notitie beschrijft welk proces is gevolgd in de beoordelingsfase, welke alternatieven zijn onderzocht en het beoordelingskader dat is gebruikt voor de effectbeoordeling van de alternatieven.

De concept NRD is ter inzage gelegd. Er zijn 28 zienswijzen ontvangen (13 van particulieren, 4 van belangengroepen en 11 van zakelijke belanghebbenden). Ook is advies gevraagd aan de Commissie mer. De ontvangen zienswijzen en het Commissie mer advies zijn verwerkt in de NRD en de zienswijzen zijn beantwoord en vastgelegd in de Nota van Antwoord. In oktober 2023 is de definitieve NRD vastgesteld.

Belangrijkste bevindingen beoordelingsfase

In het verkenningenrapport en planMER van de beoordelingsfase worden de onderstaande bevindingen nader toegelicht en is de volledige beoordeling op alle milieuaspecten en gezond stedelijk leven terug te vinden.

De belangrijkste bevinding is dat de onderzochte maatregelen een schaalsprong in het OV-systeem mogelijk maken en tegelijkertijd de draaischijffunctie van de Ring en Utrecht Centraal waarborgen. Deze schaalsprong is noodzakelijk om (1) Utrecht voor de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden, (2) als regio economisch aantrekkelijk te blijven en (3) de woningbouwambities te realiseren.

De Merwedelijn is een aantrekkelijk en hoogwaardig OV-alternatief met dagelijks 50.000 – 60.000 reizigers. De Merwedelijn kan in het drukste uur circa 56 bussen vervangen en rijdt deels ondergronds (zie tekst verderop over ‘lengte van de tunnel’ en ‘bouwmethode’). Hierdoor kunnen OV-reizigers, maar ook kruisende fietsers, voetgangers en noodzakelijk autoverkeer snel en comfortabel op hun bestemming komen. Hierdoor wordt het nationale treinknooppunt verder versterkt. Ook zorgt een ondergrondse tramverbinding ervoor dat de OV-reistijden korter worden.

Waar het vanuit Nieuwegein City nu 24 minuten met het OV is tot de sporen op Utrecht Centraal, wordt dat met vier tot acht minuten verkort. Dit maakt dat OV concurrerender wordt ten opzichte van de auto voor de woonwijken die verder van Utrecht Centraal af liggen (bijvoorbeeld Nieuwegein of mogelijke toekomstige uitbreidingen aan de zuidkant van Utrecht zoals Rijnenburg).

Daarnaast blijft de economische motor van midden Nederland – het Utrecht Science Park – goed bereikbaar met het OV door (1) Tram 22 te intensiveren, (2) de busroute over de Waterlinieweg te verbeteren en (3) een mogelijke tweede HOV-as op het USP. Eventueel zijn maatregelen op de Heidelberglaan ook mogelijk om het OV goed af te wikkelen over het USP. Deze bereikbaarheid en kwaliteit zijn essentieel om dit innovatieve cluster te laten groeien.

Input vanuit participatie

Over het algemeen zijn stakeholders van mening dat de kwaliteit van het openbaar vervoer (OV) in en rond Utrecht kan worden verbeterd, zowel de capaciteit als de frequentie. Men staat achter de mobiliteitstransitie, waarbij duurzame mobiliteit gericht op schone en actieve vormen van mobiliteit zoveel mogelijk worden gestimuleerd. De verwachting is dat het OV door de maatregelen beter wordt. Daarmee is er vanuit de stakeholders draagvlak voor de inzet van maatregelen voor meer en beter OV in de regio.

Zij vinden het belangrijk om huidige knelpunten op te lossen en het OV toekomstbestendig te maken. In algemene zin is er vanuit de

participatie geen draagvlak voor maatregelen die het groen en/ of anderszins de leefomgeving aantasten, voor geluidstoename zorgen, barrièrewerking versterken, langdurig voor hinder zorgen tijdens de bouw of de verkeersveiligheid verminderen.

Hieronder beschrijven we de bevindingen per maatregel in meer detail.

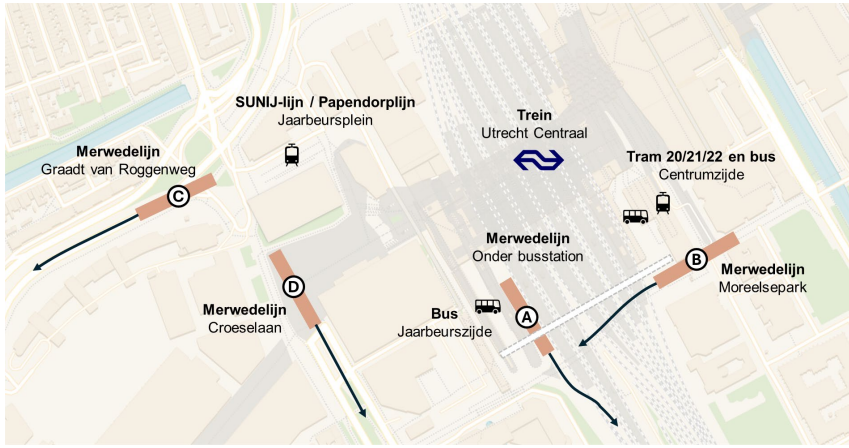
De Merwedelijn

Haltelocatie Utrecht Centraal

Een goede aansluiting en korte overstap van de Merwedelijn op andere OV-lijnen op Utrecht Centraal zorgt voor een goed functionerend knooppunt. De transfermogelijkheden van de Merwedelijn op het knooppunt Utrecht Centraal bepalen hoeveel reizigers hiervan gebruik maken. Er zijn vier locaties onderzocht voor de eindhalte bij Utrecht Centraal, zie *Figuur 2-7*.

De ondergrondse eindhaltes bij locaties A en B zijn in potentie van zeer hoge kwaliteit te maken, met korte looptijden bij overstap van en naar andere modaliteiten (trein, tram en bus). Deze locaties trekken dan ook de meeste reizigers. Bij locaties A en B is tevens een ondergrondse transfertunnel van tram naar trein en bus onderzocht. Een nieuwe transfertunnel maakt een kortere overstap mogelijk voor circa 85.000 trein- en busreizigers, die anders via de centrale stationshal (om) zouden lopen. Wel moet de haalbaarheid van de bouw nog verder worden onderzocht in de volgende studiefase.

De ondergrondse eindhalte van locatie C onder de Graadt van Roggenweg ligt ver van de bestaande knoop Utrecht Centraal af, met lange looptijden als gevolg en een lagere hoeveelheid verwachte ov-reizigers. Daarnaast blokkeert het nieuwe Jaarbeurspleingebouw zichtlijnen naar deze nieuwe tramhalte, wat het zeer lastig maakt één logische en compacte knoop te vormen met de bestaande ov-terminal.



Figuur 2-9: Onderzochte haltelocaties van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal.

De eindhalte bij locatie D ligt onder de Croeselaan. Ook vanaf deze halte is de looptijd naar andere modaliteiten relatief lang en zorgt voor relatief weinig ov-reizigers. Ook kruist men bestaande verkeersstromen op het drukke Jaarbeursplein. Voor deze locatie is ook een bovengrondse haltelocatie onderzocht (op maaiveld). Dit verbetert (licht) de looptijd naar andere ov-modaliteiten, neemt het hoogteverschil als barrière weg en sociale veiligheid van een ondergrondse halte is geen aandachtpunt meer. Er moet echter alsnog een druk fietspad worden overgestoken en loopstromen rondom de halte worden bemoeilijkt door hekken om de uitloopsporen en wissels.

Kortom: de eindhaltes bij locaties A en B bieden potentie voor een compacte OV-knoop en goed doelbereik. Haltes bij locaties C en D zorgen voor onvoldoende doelbereik.

Een goede aansluiting op Utrecht Centraal is ook bepalend voor de aantrekkelijkheid van de reis van deur-tot-deur en de mate waarin de beperking van automobiliteit bij nieuwe woningen haalbaar is. Zeker voor verder gelegen gebieden als Nieuwegein of het toekomstige Rijnenburg. Het effect hiervan is terug te zien in 20.000 tot 30.000 extra reizigers op de Merwedelijn bij een korte overstap. Dit effect is groter als de Merwedelijn doorgetrokken wordt naar Rijnenburg.

Lengte van de tunnel

Naast een compacte knoop is de lengte van de tunnel bepalend voor het aantal toekomstige woningen in Groot Merwede en Rijnenburg. Om de woningbouwambitie tot 2030 (circa 50.000 woningen) te kunnen realiseren, is een tramfrequentie van 12x tot en met 16x per uur noodzakelijk. Daar bovenop is meer woningbouw mogelijk (max 40.000 woningen) als de tramfrequentie wordt verhoogd naar 24x per uur. In dat geval is voldoende capaciteit in het OV om Rijnenburg (25.000 woningen) mogelijk te maken en kunnen er extra woningen in de A12-zone (12.000 woningen extra) worden gerealiseerd.

Een frequentie van 24x per uur rijden is alleen mogelijk als het tracé tussen Utrecht Centraal en de kruising met de A12 ongelijkvloers is, omdat de tram en het overige verkeer elkaar anders te veel in de weg zitten. De lengte van de tunnel is bepalend voor:

- De frequentie die de tram kan rijden, en dus hoeveel personen de tram kan vervoeren. Dit hangt weer samen met het aantal woningen dat gerealiseerd kan worden.
- De snelheid die de tram kan rijden, wat weer bepalend is of we buslijnen uit de regio kunnen laten eindigen in Westraven, waar de reizigers overstappen op de Merwedelijn, zodat deze bussen niet hoeven door te rijden naar Utrecht CS.
- Een goede oversteekbaarheid voor stedelijk verkeer (lopen, fiets, auto en bestelbus).
- De vormgeving van het overig stedelijk OV, dus het aantal en ligging van toekomstige buslijnen.

Een korte tunnel (Utrecht Centraal tot en met Anne Frankplein) is alleen toekomstbestendig als deze (op termijn) wordt gecombineerd met een ongelijkvloerse oplossing op het Europaplein en bij de aansluiting met de A12. Daarbij conflicteert de korte tunnel en de inpassing van de maaiveldligging zeer waarschijnlijk met de verstedelijkingsambities van de Merwedekanaalzone.

Aantal haltes tussen Utrecht CS en Westraven

Er zijn drie mogelijkheden onderzocht voor wat betreft het aantal haltes tussen Utrecht Centraal en Westraven: één, twee of vier haltes. Het realiseren van meer haltes zorgt voor een fijnmaziger haltenetwerk, maar tegelijkertijd ook voor een langere rijtijd. Een te lange rijtijd van de tram vermindert de concurrentiepositie ten opzichte van bus, fiets en auto waardoor men mogelijk een andere mobiliteitskeuze maakt.

Vanuit het aantal onderzochte variaties in haltes tussen Westraven en Utrecht Centraal is het aantal van twee haltes vervoerkundig het meest gunstig. Een derde halte is niet onderzocht, maar kan vervoerkundig interessant zijn (minder rijtijdverlies, groter bedieningsgebied). Keuze tussen 2 en 3 haltes is naast de effecten op aantallen reizigers mede afhankelijk van de locatie van startschacht, wat als halte kan worden ingericht, de wijze waarop een overstap tussen SUNIJ (met dienstregeling) en Merwedelijn wordt georganiseerd, beschikbare OV-alternatieven en het beschikbare budget.

Bouwmethode

Er zijn twee bouwtechnieken voor de tunnel onderzocht: een geboorde tunnel of een gegraven tunnel (de haltes zelf worden altijd gegraven, ook bij een boortunnel). Beide kennen voor- en nadelen, onder meer op het gebied van de hinder tijdens de aanlegfase. Een geboorde tunnel biedt als voordeel dat er geen hinder is voor bovengrondse zaken, maar is er wel gedurende de hele bouwperiode ruime bouwruimte nodig bij de startschacht. Voor een gegraven tunnel moet de bovengrondse infrastructuur verwijderd worden en daarna weer worden teruggelegd. De bouw van haltes in een gegraven tunnel neemt minder tijd in beslag omdat deze haltes minder diep liggen dan bij een geboorde tunnel. Ook heeft de keuze voor boren of graven impact op de kosten. De opstartkosten voor een geboorde tunnel liggen hoger door de aanschaf van de tunnelboormachine. De kosten per kilometer van een gegraven tunnel liggen echter hoger. Daarom is het bij een lange tunnel goedkoper om te kiezen voor een geboord tracé. Tot slot hangt de keuze af van de haltelocatie bij Utrecht Centraal. Bij een passage van het spoor (zoals een halte bij het Moreelsepark) is een maanden tot jarenlange buitendienststelling van de treindienst door het graven van een tunnel niet acceptabel. Daarom kiezen we bij een tunnel onder het spoor altijd voor een geboorde tunnel.

De keuze voor boren of graven hangt af van de keuze voor de haltelocatie bij Utrecht Centraal en de lengte van de tunnel.

Input vanuit het Q-team (kwaliteitsteam)

Het Q-team benadrukt dat de Merwedelijn een sleutelrol speelt in het realiseren van de brede verstedelijkingsopgave in de regio Utrecht. Voor een zorgvuldige besluitvorming is het essentieel om niet alleen naar de kosten, maar juist ook naar de lange termijn maatschappelijke baten te kijken. De MIRT Verkenning vormt daarbij een eerste stap in een grotere puzzel van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteitstransitie. Het Q-team adviseert verder om verdelingseffecten expliciet inzichtelijk te maken, de aanlanding op Utrecht Centraal als integraal onderdeel van de OV-terminal te behandelen en bij de keuze voor de tunnelconfiguratie nadrukkelijk rekening te houden met toekomstvastheid, veiligheid en leefbaarheid.

Ook heeft het Q-team geadviseerd:

- Een ruimtelijke ingreep van deze omvang heeft decennialange structurerende werking.
- Aanlanding bij Utrecht CS kun je maar één keer goed doen en is bepalend voor succes van de Merwedelijn.
- Een tram op maaiveld past niet bij ambitie om Merwedelijn drager van stedelijke ontwikkeling te laten zijn voor de komende decennia.
- Beschouw zowel de kosten als de brede maatschappelijke baten voor evenwichtige besluitvorming. Een eenzijdige focus op kosten heeft risico om (maatschappelijke) toevoegde waarde onderbelicht te laten.

Input vanuit participatie

Er is een zorg bij inwoners van Nieuwegein dat de kwaliteit van de nieuwe OV-verbinding verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. In sommige alternatieven vervalt de rechtstreekse busverbinding tussen Nieuwegein en Utrecht Centraal Station. Reizigers moeten dan overstappen van de bus op de tram bij Westraven. Dat maakt de reis minder aantrekkelijk en minder comfortabel. Ze willen daarom dat de rechtstreekse bussen blijven rijden. Als dit niet haalbaar is, is het de wens het overstappen zo eenvoudig mogelijk te maken, om het OV aantrekkelijk te houden.

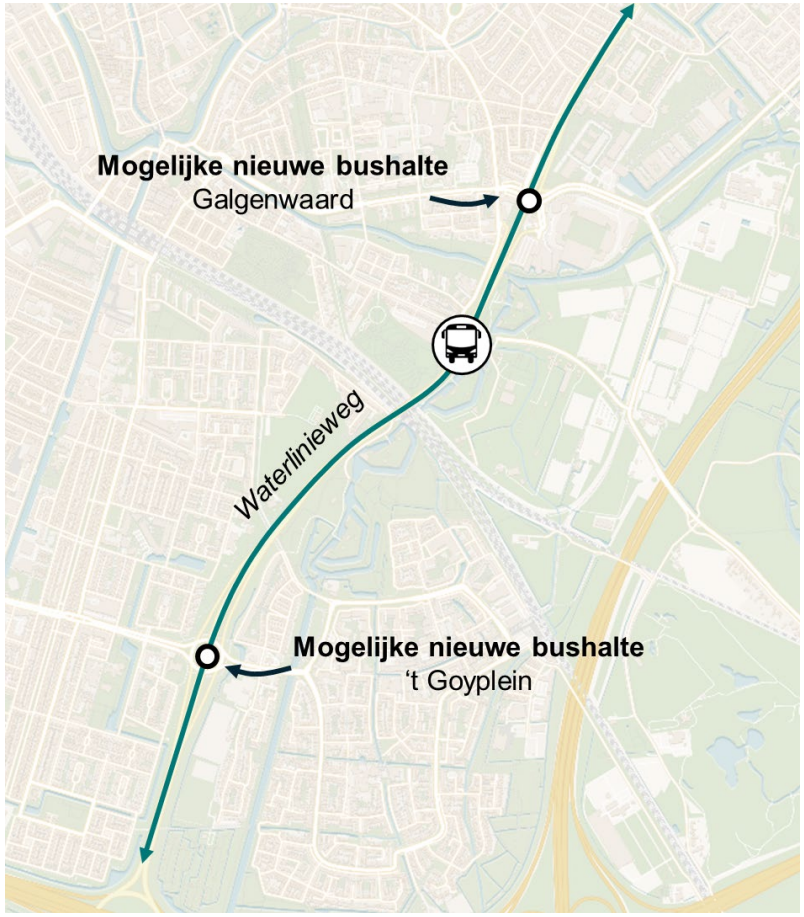
Busopties Waterlinieweg en USP

Waterlinieweg

Er zijn verschillende opties onderzocht om het busverkeer op de Waterlinieweg te verbeteren. Extra rijstroken op de Waterlinieweg toevoegen leidt tot aantasting van UNESCO-erfgoed en veroorzaakt hinder voor de nabijgelegen woningen. Ook zijn de kosten hoog. Een busbaan op de bestaande auto-infrastructuur zou leiden tot langere reistijden voor auto's, meer verkeer op omliggende wegen en leidt daarmee tot meer aantasting van de leefomgeving. Optimalisatie van de huidige bus-infrastructuur, namelijk het realiseren van een nieuw stuk busstrook nabij verkeersplein Laagraven, heeft minder voordelen voor de bus maar veroorzaakt ook weinig nadelen voor autoverkeer en heeft beperkte kosten. De aanleg van deze busstrook is no-regret en er zijn geen grote ingrepen voor nodig aan kunstwerken en groenstructuren.



Figuur 2-10: nieuwe busstrook op de Waterlinieweg tussen 't Goyplein en verkeersplein Laagraven



Figuur 2-11: mogelijke nieuwe bushaltes op de Waterlinieweg

Ook zijn twee nieuwe bushaltes op de Waterlinieweg onderzocht, bij 't Goyplein en bij Galgenwaard (zie *Figuur 2-7*). Met name halte Galgenwaard trekt een flink aantal busreizigers, met name van en naar het zuiden (Utrecht Zuidwest, Nieuwegein, IJsselstein en Vianen). Ook verbetert dit de bereikbaarheid van kernen die buslijn 41 aandoet (o.a. Bunnik, Werkhoven en Wijk bij Duurstede). Halte 't Goyplein trekt relatief weinig busreizigers.

Input vanuit participatie

Bij het afwegen van de beoogde maatregelen voor de bus over de Waterlinieweg wordt vanuit participatie gevraagd voldoende aandacht te hebben voor een goede doorstroming van het autoverkeer. Daarnaast wordt de meerwaarde gezien van de halteopties 't Goyplein en Galgenwaard.

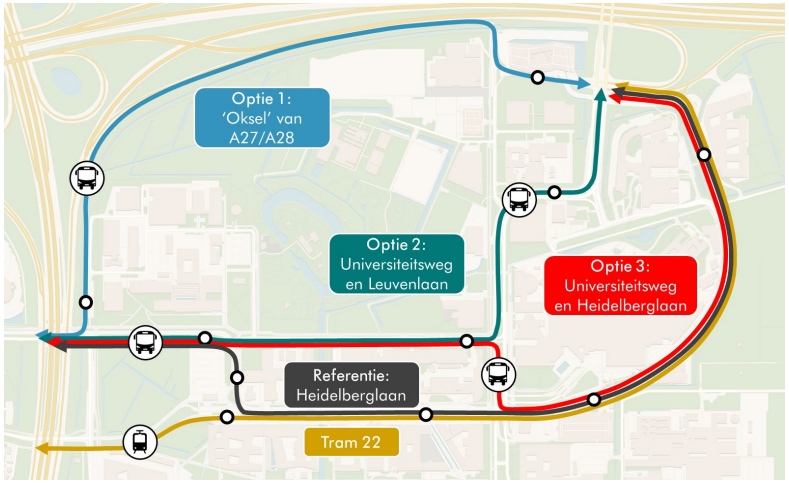
Busbaan A12

Ook is de aanleg van een busbaan ten zuiden van de A12 tussen afrit 17 en verkeersplein Laagraven onderzocht. Dit zorgt voor een meer betrouwbare dienstregeling voor bussen, maar is relatief duur. Het tast groene ruimte aan en er profiteren relatief weinig reizigers van.

Tweede busbaan USP

Om de OV-bereikbaarheid op het USP te verbeteren en ook met meer trams en bussen robuust te houden, zijn diverse opties onderzocht voor een tweede busbaan (zie Figuur 15). Een optie buitenom, via de oksel van de A27 en A28, lijkt niet logisch. De kosten zijn hoger, looptijden langer en onveiliger en de bereikbaarheid is minder ten opzichte van de huidige situatie. Bussen laten rijden via de Leuvenlaan en trams via de huidige trambaan (Heidelberglaan) kent positievere effecten.

Samen met het USP wordt bekeken of de huidige situatie (met bussen en trams op de Heidelberglaan) kan worden geoptimaliseerd. Hierbij wordt niet alleen naar het OV gekeken, maar ook naar het functioneren van de fiets en het autoverkeer.



Figuur 2-12: Drie onderzochte opties voor ligging 2e HOV-as op het USP

Papendorplijn

Het realiseren van een nieuwe tramverbinding met de Papendorplijn is met twee opties onderzocht; via de Prins Clausbrug en via De Meernbrug. Deze tramlijn tussen Papendorp en Utrecht Centraal trekt weinig reizigers en is langzamer dan de bestaande regionale busverbindingen.

Om de busverbindingen in de toekomst betrouwbaar te houden zijn wel maatregelen nodig. Zo kan de Merwedelijn een alternatief bieden voor een deel van de bussen uit Nieuwegein. Hierdoor ontstaat ruimte op de busbaan bij Utrecht Centraal voor een betrouwbare busdienstregeling naar Papendorp en verder.

Input vanuit participatie

Vanuit de participatie is weinig aandacht gegaan naar de Papendorplijn. Mogelijke verklaring is dat men tevreden is over de huidige busverbinding naar Papendorp en er daarom geen behoefte is aan een opwaardering van de lijn. Een veel gehoorde wens is dat het eerste deel van de Papendorplijn - de huidige SUNIJ-lijn – in ieder geval blijft rijden om Kanaleneiland goed te blijven ontsluiten.

Tram 22

Een combinatie van een frequentieverhoging van Tram 22 en versterking van de bestaande busverbindingen is cruciaal om het groeiende aantal banen op het USP te ondersteunen en te voorkomen dat OV-reizigers overstappen op de auto. Het aantal tramreizigers naar het USP groeit naar ruim 55.000 instappers per dag. Dat is meer dan een verdubbeling ten opzichte van 2022. Door deze frequentieverhoging kunnen reizigers zich beter spreiden, wat de druk op de overstap bij Utrecht Centraal vermindert. Dit vereist wel aanpassingen aan het regionale wegen- en fietsnetwerk in Utrecht Oost, bij de Koningsweg en Laan van Maarschalkerweerd.

Input vanuit participatie

Over de frequentieverhoging van Tram 22 zijn de meningen verdeeld. De OV-reiziger en partijen op het USP wensen dat Tram 22 zo snel mogelijk vaker gaat rijden, met name ook in de weekenden en tot laat in de avond. Daarentegen pleiten stakeholders die direct aan de tramlijn wonen ervoor eerst onderzoek te doen naar het huidige geluidsniveau van de tram voordat de frequentie wordt verhoogd. Zij ervaren op dit moment al geluidsoverlast van de tram. Liever zien zij geen frequentieverhoging.

Conclusie Beoordelingsfase

De Merwedelijn en een pakket aan maatregelen voor het Utrecht Science Park bieden het meeste doelbereik om de woningbouw mogelijk te maken, het USP beter bereikbaar te maken, en Utrecht Centraal te ontlasten.

Merwedelijn:

- Een frequentie van 24x per uur is nodig om alle gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken.
- De frequentie van 24x per uur is alleen te verwezenlijken met een volledig ongelijkvloerse oplossing tussen Utrecht Centraal en de A12. Boren of graven zijn beiden mogelijk.
- Bij Utrecht Centraal is een ‘compacte knoop’ noodzakelijk, dit betekent dat de halte dicht bij het trein- en busstation moet liggen. De opties ‘C Graadt van Roggeweg’ en ‘D - Croeselaan’ liggen te ver weg en voldoen niet aan het gewenste doelbereik.
- Tussen Utrecht CS en Westraven zijn 2 of 3 haltes vervoerkundig het meest interessant. Een keuze hangt af van meerdere andere factoren, zoals het tunnelveiligheidsconcept, de bouwmethode, en het budget.

USP:

- Een palet aan maatregelen in Utrecht Oost is nodig om de bereikbaarheid en ov-betrouwbaarheid te verbeteren.
- Busmaatregelen op de Waterlinieweg, een extra busbaan in het USP, en het verhogen van de frequentie van Tram 22 bieden de meeste meerwaarde.

2.6.1 Beslissingen na de beoordelingsfase

Merwedelijn

De beoordelingsfase heeft vele waardevolle inzichten opgeleverd en de effecten goed in beeld gebracht. De randvoorwaarden voor het tracé en de halte Utrecht Centraal zijn verder aangescherpt. Er is echter nog geen complete oplossing gevonden die zowel binnen het budget valt, als voldoende doelbereik heeft. In mei 2024 is door Rijk en regio daarom besloten dat er als tussenstap een verdiepingsfase nodig is om tot een haalbaar voorkeursalternatief te komen.

Busopties Waterlinieweg en USP en Tram 22

Er is een pakket aan maatregelen gevonden om de bereikbaarheid van het USP te verbeteren en knelpunten op te lossen:

- De frequentie van tramlijn 22 verhogen van 16 naar 24 keer per uur in beide richtingen.
- Verbeteren van de busbereikbaarheid via de Waterlinieweg, waaronder een extra bushalte ‘Galgenwaard’ op de Waterlinieweg.

Door dit samengestelde pakket wordt het USP beter en robuuster met het OV bereikbaar: meer inwoners binnen bereik en meer mensen die het OV kiezen als vervoermiddel. Dit is onder meer belangrijk voor de economische positie van het landelijk gezondheidsinnovatiecluster USP.

Dit pakket geeft voldoende vertrouwen dat het haalbaar is om de doelen voor USP te bereiken. Tegelijkertijd zijn er nog onderzoeksvragen die in een volgende fase bepalend kunnen zijn voor de concrete invulling en uitwerking van het pakket.

Papendorplijn en busbaan A12

De maatregelen voor de Papendorplijn worden niet verder onderzocht, omdat deze in de berekeningen te weinig reizigers trekt, en langzamer is dan bestaande busverbindingen. De busbaan op de A12 wordt eveneens niet verder onderzocht omdat deze te weinig meerwaarde biedt.

2.7 Verdiepingsfase

De verdiepingsfase is gestart in september 2024 en was erop gericht om aanvullende beslisinformatie op te leveren voor de Merwedelijn, om zo te komen tot een Voorkeursalternatief met een verbeterde balans tussen effectiviteit en kosten. Belangrijke aandachtspunten daarbij waren:

- Zoeken naar versoberingsopties (kostenbesparingen) voor het tracé.
- Zoeken naar technische maakbare oplossingen met voldoende doelbereik voor de halte bij Utrecht CS.
- Onderzoeken of er slimme faseringsoplossingen zijn.
- Zoeken naar aanvullend budget.

De in de beoordelingsfase gedefinieerde maatregelen voor Utrecht Oost (Waterlinieweg, USP, Tram22) zijn in de verdiepingsfase niet verder uitgewerkt.

In de verdiepingsfase zijn twee studies uitgevoerd. Ten eerste een studie naar nieuwe oplossingen voor het tracé. Ten tweede een studie naar nieuwe maakbare opties voor de halte Utrecht CS. Beide studies zijn gestart met een creatieve fase. In deze fase is gekeken of er op basis van nieuwe informatie en inzichten andere opties mogelijk zijn voor de knoop Utrecht Centraal en voor het tracé van de Merwedelijn. Er is er meer ontwerpvrijheid ontstaan door een aantal randvoorwaarden los te laten:

- De wens voor het in de toekomst kunnen doorkoppelen van de tram richting de binnenstad.
- Het niet mogen raken van bestaande bebouwing en privégronden.

Deze aspecten waren nog steeds een nadrukkelijke wens. Maar als nieuwe oplossingen over het geheel betere resultaten bieden, dan is het mogelijk om deze randvoorwaarden los te laten.

Op basis van schetsontwerpen, een effectbeoordeling op hoofdlijnen en grove kostenramingen hebben deze onderzoeken geleid tot verschillende kansrijke opties voor knoop en tracé. Deze opties zijn gecombineerd tot nieuwe varianten voor de Merwedelijn en breder beoordeeld. De resultaten van dit onderzoek zijn gedeeld met het publiek via bewonersbijeenkomsten, en er is een enquête uitgezet onder inwoners van de gemeente Utrecht en gemeente Nieuwegein. Ook hebben gesprekken plaatsgevonden met stakeholders rond Utrecht CS en langs het tracé.

2.7.1 Verdiepende onderzoeken voor het tracé

In de beoordelingsfase is geconcludeerd dat een tramfrequentie van 24x/u noodzakelijk is om de woningbouwambitie inclusief toekomstige doortrekking naar Rijnenburg volledig mogelijk te maken. Hiervoor is geconcludeerd dat een ongelijkvloerse oplossing bij het Europaplein en de A12 nodig is. Dat betekent een lange tunnel, tenminste vanaf Utrecht CS tot en met Westraven. De kosten van varianten met een lange geboorde tunnel bleken in de beoordelingsfase echter te hoog te zijn voor het beschikbare budget. Daarom is in de creatieve fase verkend of er goedkopere opties mogelijk zijn om de doelen te bereiken. Hiervoor is gekeken naar de volgende oplossingen:

1. Maaiveldoplossing
2. Kortere boortunnel
3. Verdiepte ligging
4. Oplossing op hoogte (viaduct)
5. Faseringsoptie
6. Passage Amsterdam-Rijnkanaal

1. Maaiveld

Allereerst is nader onderzocht of de tram toch (gedeeltelijk) op maaiveld kan rijden. Daartoe is met kruispuntensimulaties berekend tot welke frequentie een tram op maaiveld kan kruisen met overig verkeer. Uit deze kruispuntensimulaties bleek (net als in de beoordelingsfase) dat in een volledige maaiveldoplossing de trams niet vaker dan 12x per uur zouden kunnen rijden. De beperkende kruispunten zijn:

- Europaplein (max 12x per uur),
- Op- en afritten van de A12 (max 12x per uur)
- Anne Frankplein (max 12-16x per uur).

Voor deze kruispunten zijn ongelijkvloerse oplossingen benodigd, omdat een frequentie van 12x per uur te laag is om de hoeveelheid reizigers bij de beoogde woningbouwambitie te kunnen vervoeren. Een maaiveldoplossing heeft daarmee onvoldoende doelbereik voor de doelstelling woningbouw van het project.

Een oplossing waarbij deels op maaiveld wordt gereden, en het Europaplein en de A12 ongelijkvloers (-1 of +1/+2) worden gepasseerd, is mogelijk voor frequenties tot 12-16x per uur met een lagere snelheid:

- Bij frequenties van meer dan 16x per uur moet ook het Anne Frankplein ongelijkvloers gekruist worden, en is absolute prioriteit nodig voor de tram bij de overige gelijkvloerse kruisingen, onder andere op de Europalaan Noord. Hierdoor zijn meerdere kruisingen voor (langzaam)verkeer niet meer mogelijk. Dit wordt niet als kansrijk gezien.
- Op de Europalaan Zuid is een maaiveldligging niet realistisch, vanwege de zeer beperkte lengte (hooguit 100 meter) die op maaiveld gereden kan worden tussen de benodigde ongelijkvloerse kruisingen van het Europaplein en de A12. Dit vanwege de benodigde lengtes van de hellingbanen voor ongelijkvloerse passages.

Om de doorkoppeling naar Rijnenburg mogelijk te maken is een frequentie tot 24x per uur benodigd. Alleen volledig ongelijkvloerse oplossingen tussen Utrecht CS en Westraven maken dit mogelijk.

2. Kortere boortunnel

Daarnaast is onderzocht of een korte boortunnel mogelijk is met een startpunt ten noorden van de A12. Dit bleek niet haalbaar vanwege de te beperkte ruimte in de stad om een startschacht en ruimte voor een logistiek terrein te vinden. De enige realistische plekken voor een startschacht zijn in de Galecopperzoom en in Westraven. De boortunnel met een startschacht vanaf Westraven is daarom overgebleven als meest sobere boortunnel. Kortere tunnels moeten daarom altijd gegraven worden.

3. Gegraven tunnel / verdiepte ligging

Als mogelijke kostenbesparing is onderzocht of een gegraven tunnel haalbaar is. De prijs per strekkende meter van een volledig gegraven tunnel bleek niet substantieel lager dan een boortunnel. Daarom is een verdiepte ligging, die deels is overdekt en deels open is, geïdentificeerd. Dit kan een kostenbesparing opleveren en biedt mogelijk kansen voor het beperken van barrièrewerking, en verdient daarom nader onderzoek.

4. Viaduct

Een andere volledig ongelijkvloerse oplossing is een viaduct. De uitvoering op hoogte biedt mogelijk kostenbesparingen. Uitdagingen zijn de passage van de A12, die ook al op een verhoging ligt, de inpassing in stedelijk gebied en de impact op de ruimtelijke kwaliteit en geluid.

5. Faseringsoptie

Naast versoberingsopties is ook gekeken naar faseringsopties. Een mogelijke faseringsoptie is om alleen het zuidelijke deel van het Merwedelijn tracé te realiseren, waarbij de tram doorrijdt vanaf Europaplein over de bestaande SUNIJ-lijn door Kanaleneiland. Aan de hand van kruispuntensimulaties is inzichtelijk gemaakt dat dit mogelijk is tot een frequentie van 12-16x per uur, en is daarmee niet geschikt om door te trekken naar Rijnenburg.

6. Passage Amsterdam-Rijnkanaal

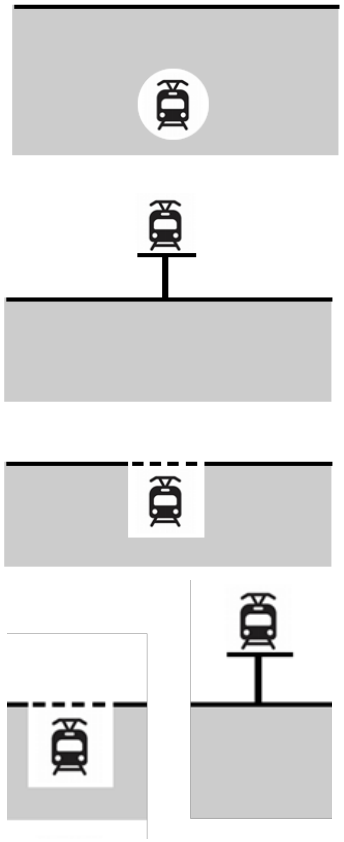
De passage van het Amsterdam-Rijnkanaal is een complex onderdeel van het tracé. In de beoordelingsfase bleek een lange boortunnel (tot en met voorbij het Amsterdam-Rijnkanaal) veel voordelen op te leveren voor de bereikbaarheid van Galecopperzoom. Daarom is in de verdiepingsfase, als versoberingsoptie, ook gekeken naar de haalbaarheid van een nieuwe brug over het kanaal, in plaats van een tunnel onder het kanaal. Immers, de nieuwe oplossingen ‘viaduct’ en ‘verdiepte ligging’ zijn niet aan te sluiten op een tunnel, maar mogelijk wel op een bovengrondse oplossing. Voor de boortunnel geldt dat deze niet te koppelen is aan een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, vanwege de beperkte beschikbare lengte die nodig is voor de hellingbaan om vanaf de tunnel naar de brug te stijgen met de tram.

Conclusies van de startonderzoeken

- Een volledige maaiveldoplossing is niet haalbaar.
- Een gedeeltelijke maaiveldoplossing is alleen mogelijk tot maximaal 16x per uur. In dat geval kan de tram in de toekomst niet worden doorgetrokken naar Rijnenburg.
- Een boortunnel is alleen haalbaar van Utrecht Centraal tot en met Westraven.
- Een gegraven variant en een viaduct leveren mogelijk kostenbesparingen op
- Een faseringsvariant is mogelijk door in een eerste fase alleen het tracé ten zuiden van het Europaplein te realiseren, en tijdelijk door te rijden via de bestaande SUNIJ-lijn. Dit is haalbaar tot een frequentie van 12-16x per uur.
- Voor de passage van het Amsterdam-Rijnkanaal is een nieuwe brug een mogelijke besparing ten opzichte van een tunnel. Deze is alleen te combineren met een gegraven tunnel of een viaduct.

2.7.2 Te beoordelen varianten tracé

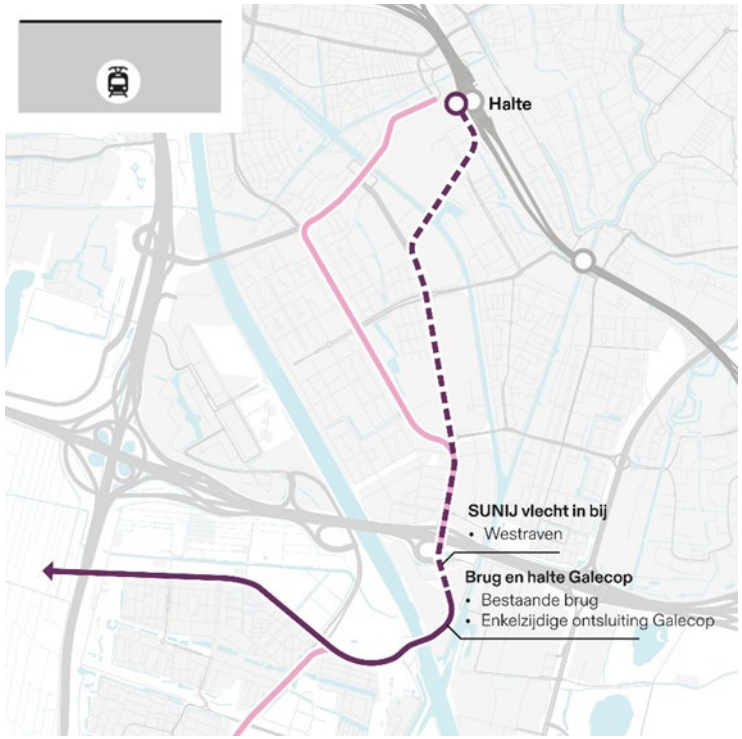
De varianten voor nadere beoordeling van het tracé tussen Utrecht CS en Westraven zijn daarmee:



1. Boortunnel
2. Een tracé op hoogte: een viaduct tussen 10 en 15 meter boven het maaiveld.
3. Een tracé in verdiepte ligging, die deels wel en deels niet wordt overdekt.
4. Een tracé met deels verdiepte ligging en deels op hoogte.

5. Een faseringsvariant waarbij alleen het zuidelijke deel van de Merwedelijn ongelijkvloers wordt aangelegd en voor het tracé naar Utrecht Centraal de bestaande SUNIJ-lijn wordt gehandhaafd.

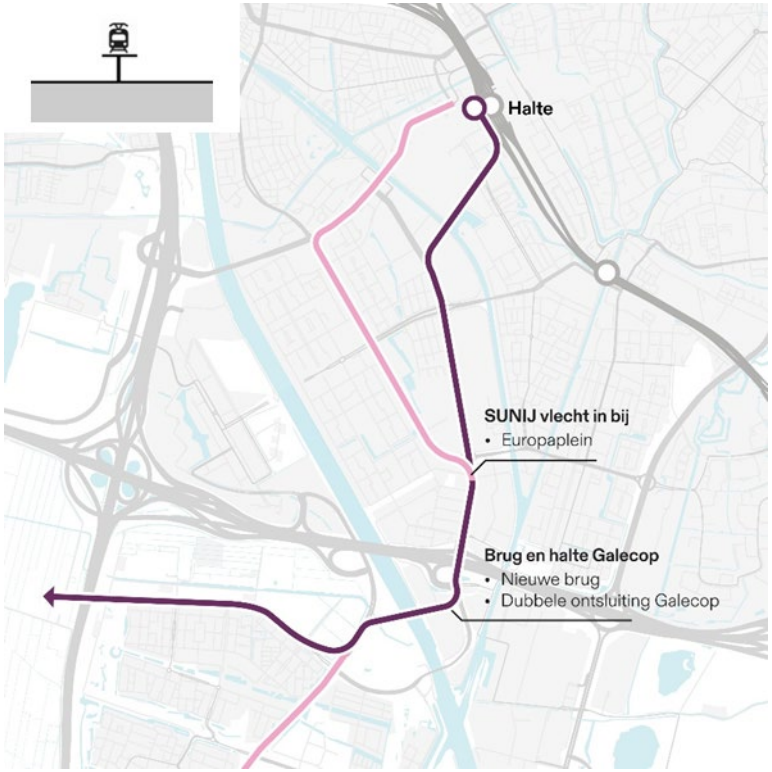
1. Boortunnel



Figuur 2-13: Overzichtskaart optie boortunnel

De boortunnel loopt van Utrecht Centraal tot Westraven. De boortunnel kan niet gecombineerd worden met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. De tunnel komt boven in Westraven en loopt verder over de bestaande Jutphasespoorbrug naar Nieuwegein en Galecopperzoom. Vanaf de halte Galecopperzoom kan de tramlijn in de toekomst worden doorgetrokken naar Rijnenburg.

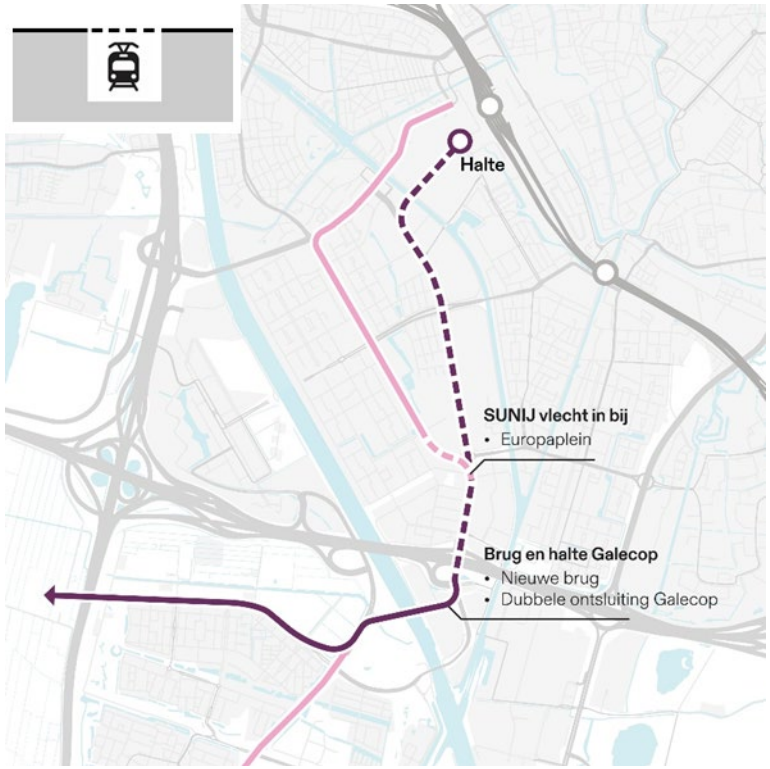
2. Tracé op hoogte: viaduct



Figuur 2-14: Overzichtskaart optie tracé op viaduct

Bij de viaductvariant wordt het tracé op circa 10 meter hoogte boven het maaiveld gebouwd. In deze variant gaat de tram over de A12 heen in plaats van er onderdoor. De viaductvariant is zowel te combineren met een nieuwe brug als met de bestaande Jutphasespoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

3. Verdiepte ligging

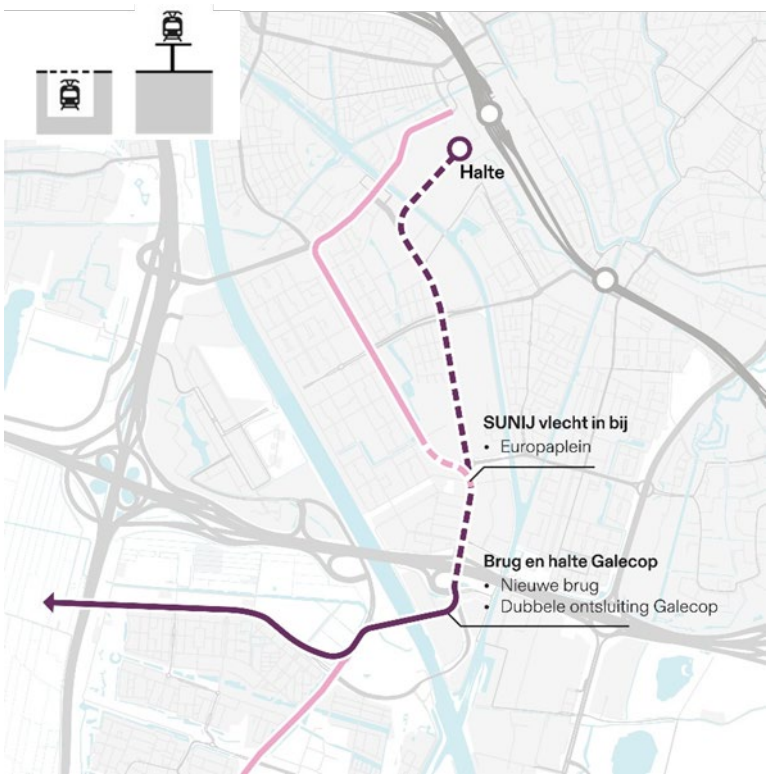


Figuur 2-15:Overzichtskaart optie verdiepte ligging

De variant ‘verdiepte ligging’ is een oplossing waarbij het tracé wordt ontgraven. Na het ontgraven en aanleggen van de sporen en haltes kan de gegraven bak weer (deels) worden overdekt. Door de verdiepte ligging niet overal overdekt te realiseren kunnen kosten worden bespaard om de oplossing financieel haalbaarder te maken.

De verdiepte ligging loopt tot de A12, waarna het mogelijk is om zowel het tracé te vervolgen naar de bestaande Jutphasespoorbrug, als een nieuwe brug te realiseren over het Amsterdam-Rijnkanaal.

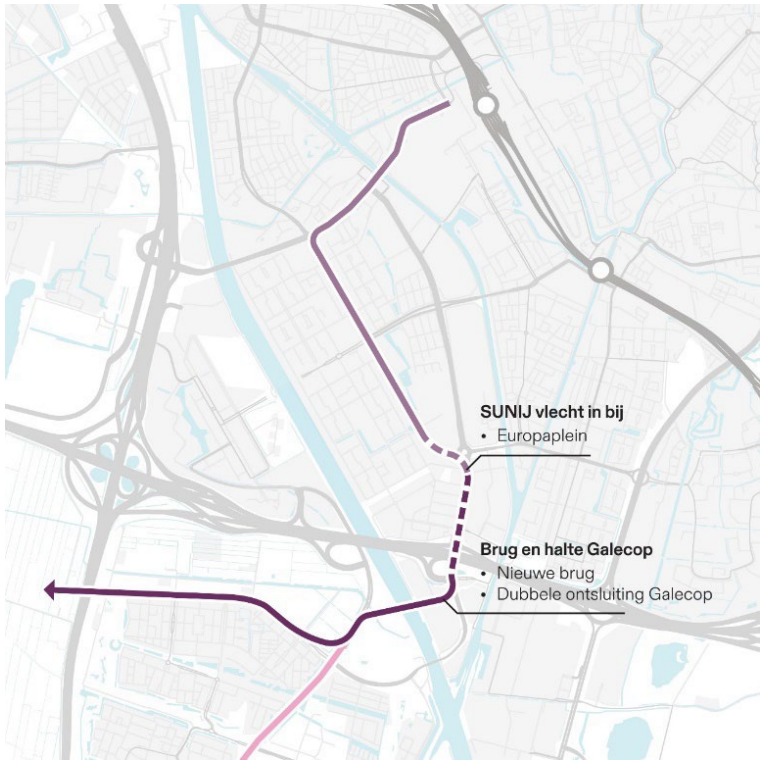
4. Combinatie verdiept en viaduct



Figuur 2-16: Overzichtskaart optie combinatie verdiept en viaduct

De combinatievariant ligt in het eerste deel (gebied bij Utrecht Centraal en de Jaarbeurs) in een gegraven tunnel, en komt bij de Overste den Oudenlaan boven de grond. Daarna stijgt het tracé door en vervolgt het zich richting het zuiden op een viaduct. In deze variant gaat de tram over de A12 heen in plaats van er onderdoor. De combinatievariant is zowel te combineren met een nieuwe brug als met de bestaande Jutphasespoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

5. Faseringsvariant



Figuur 2-17: Overzichtskaart faseringsvariant

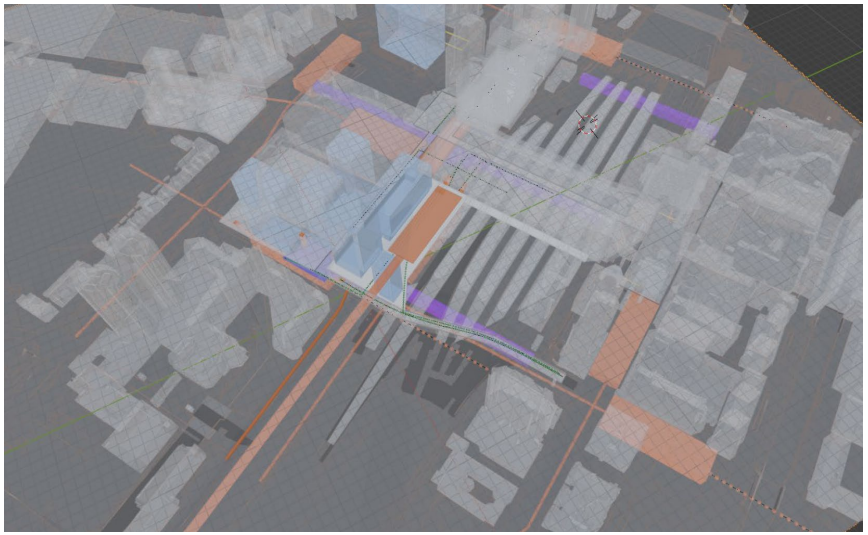
In de zogenaamde faseringsvariant wordt vanuit kostenoverwegingen alleen het gedeelte tussen het Europaplein en de Jutphasespoorbrug verdiept aangelegd, maar blijft de tram vanaf het Europaplein over het reeds bestaande spoor van de SUNIJ-lijn rijden. In de toekomst zou het gedeelte tussen Europaplein en Utrecht Centraal alsnog gerealiseerd kunnen worden.

2.7.3 Nieuwe oplossingen voor de halte Utrecht Centraal

Naast de onderzoeken naar oplossingen voor het tracé, is als tweede onderwerp de halte bij Utrecht Centraal verder verdiept. Het gebied rond Utrecht Centraal kent weinig fysiek beschikbare ruimte en veel lopende initiatieven voor gebiedsontwikkeling. Toch dient de halte zo dicht mogelijk bij alle andere vervoerswijzen te liggen, bouwbaar te zijn, een hoge OV-kwaliteit en goed aansluiten om de andere ruimtelijke plannen in het stationsgebied. Een compacte knoop met een snelle en prettige overstap op trein, tram, bus of fiets is immers erg belangrijk voor de reiziger.

De locatie van de halte bij Utrecht Centraal is daarom cruciaal voor de functionaliteit en het succes van de Merwedelijn, en voor de stationsomgeving als geheel.

In een creatieve fase zijn, naast de verkende haltelocaties uit de beoordelingsfase, ook een aantal nieuwe oplossingen bedacht. Er zijn in totaal 25 varianten onderzocht. Van deze oplossingen zijn er 9 als meest kansrijk benoemd.



Figuur 2-18: Overzicht 9 halte opties

Om vervolgens naar vier meest kansrijke oplossingen te komen zijn vervolgens de negen oplossingen middels een multi-criteria analyse afgewogen op de volgende aspecten:

- Technische inpassing
- Kwaliteit OV en overstap
- Inpassing stationsgebied
- Toekomstvastheid
- Kosten

Omdat een samenhangende keuze met de verschillende tracéopties gemaakt moest worden, is er naast bovenstaande aspecten rekening mee gehouden dat alle hoogteliggingen van het tracé (viaduct, gegraven, geboord) op minimaal een van de haltelocaties zijn aan te sluiten. Als laatste is er in deze trechterstap rekening gehouden met een spreiding van de vier meest kansrijke varianten op kosten (zowel kostbare als minder kostbare oplossingen) omdat er parallel een gesprek over het budget gevoerd werd.

Bij de 9 kansrijke varianten zaten 7 mogelijke haltes die aangesloten konden worden op een geboord tracé, 2 mogelijke haltes op een gegraven tracé en 1 mogelijke halte voor een viaduct. De 2 mogelijke haltes voor een gegraven tracé waren de halte Beatrixgebouw en de halte Croeselaan. De halte Beatrixgebouw scoorde beter op ‘kwaliteit OV en overstap’ en op ‘inpassing stationsgebied’. De halte Croeselaan beter op ‘technische inpassing’ en ‘kosten’. Omdat de halte Beatrixgebouw overall beter scoorde en omdat in de beoordelingsfase voor de halteoptie Croeselaan al was geconcludeerd dat deze onvoldoende doelbereik had, is de halte Beatrixgebouw een kansrijkere oplossing.

De vier best scorende varianten uit de analyse zijn vervolgens verder verdiept op maakbaarheid, risico’s, ruimtelijke kwaliteit, doelbereik, etc. De vier opties worden hieronder weergegeven en kort beschreven.

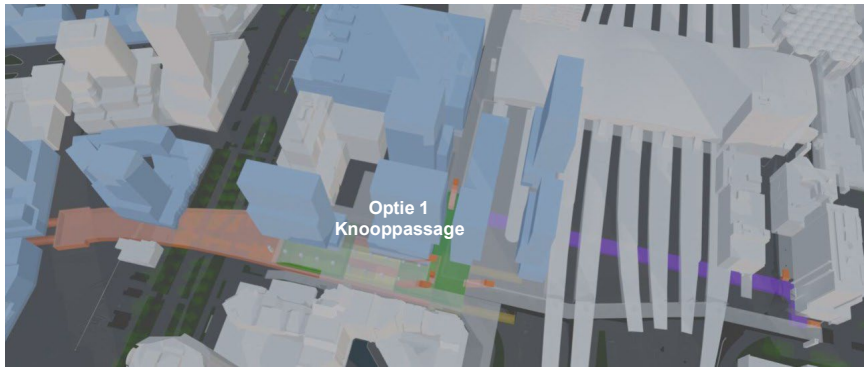


Figuur 2-19: Overzicht nieuwe halteopties in het stationsgebied

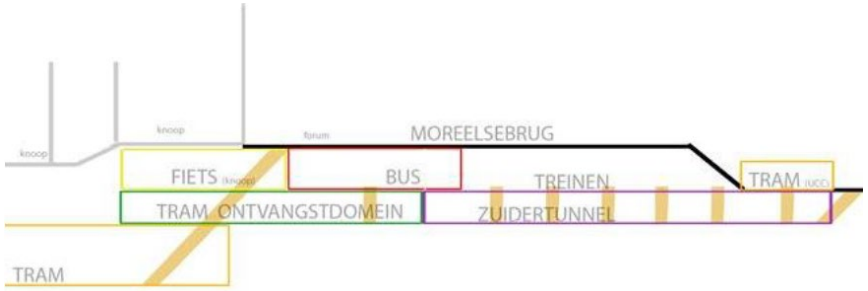
Knooppassage

De halte ligt tussen de gebouwen van Rabobank en rijksgebouw De Knoop. Deze halte scoort gemiddeld op OV-kwaliteit en sterk op loopstromen en ruimtelijke kwaliteit. De van deze optie deel uitmakende nieuwe 'Zuidertunnel' onder het spoorwegemplacement zorgt voor directe verbindingen met alle treinperrons, bus en tram, wat leidt tot een sterke verbetering van de reistijd. Een belangrijk pluspunt is de potentiële toekomstige doorkoppeling richting de binnenstad. Tegelijkertijd zijn er wel haalbaarheidsvragen door directe raakvlakken met de lopende ontwikkelingen van het Rijkvastgoedbedrijf (gebouw 'Knoop"), de ontwikkeling van het Beurskwartier waar het tracé onder door zou moeten, en de aanwezigheid van WarmteKoudeOpslag-bronnen in de grond.

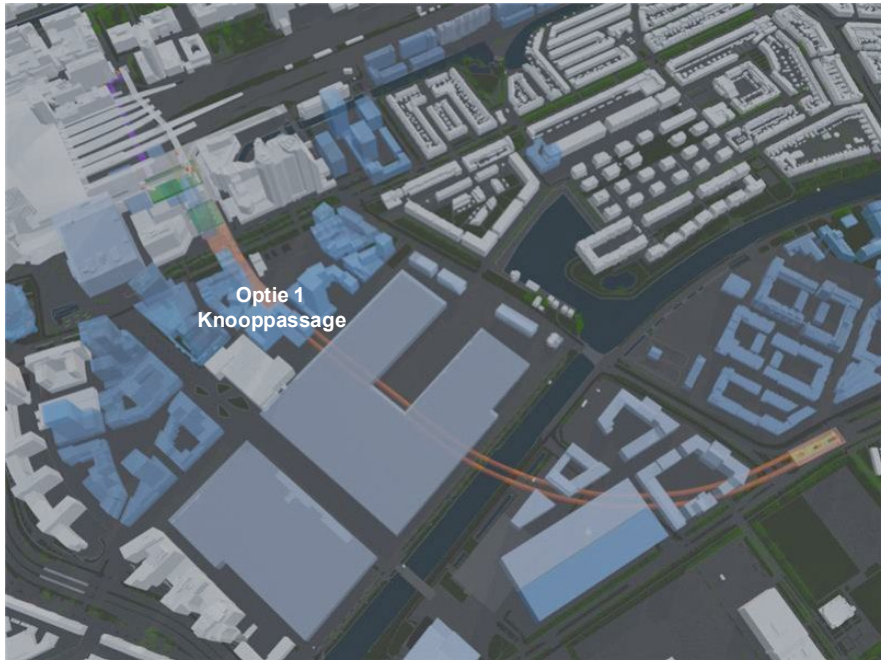
Combinatie met hoogteligging tracé: De Knooppassage halte is alleen te combineren met een geboord tracé.



Figuur 2-20: Visualisatie halteoptie knooppassage



Figuur 2-21: Schematisch doorsnede bij halteoptie knooppassage



Figuur 2-22: Visualisatie tracé aansluiting halteoptie knooppassage

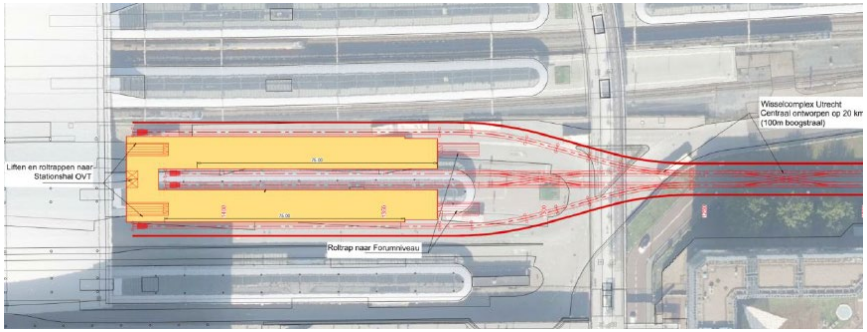
Busstation Hoog,

Deze tramhalte optie op het forumniveau boven het busstation, scoort het best op OV-kwaliteit, omdat deze een directe aansluiting op de stationshal biedt. Daarnaast maakt deze locatie het mogelijk om gekoppeld aan de tramhalte ook gebouwen toe te voegen boven het busstation en daarmee het busstation geheel te overkappen. Aan de andere kant laat deze optie negatieve effecten zien op ruimtelijke kwaliteit, geluid en trillingen doordat deze halte boven de grond is gelegen. Ook is deze optie in de toekomst niet door te koppelen richting de binnenstad. Daarnaast zijn er haalbaarheidsvraagstukken omdat deze optie op hoogte tussen de twee torens van het Rabobankgebouw door moet.

Combinatie met hoogteligging tracé: De halte Busstation hoog is alleen te combineren met een viaduct-variant van het tracé.



Figuur 2-23: Visualisatie halteoptie busstation hoog



Figuur 2-24: Schetsontwerp halteoptie busstation hoog

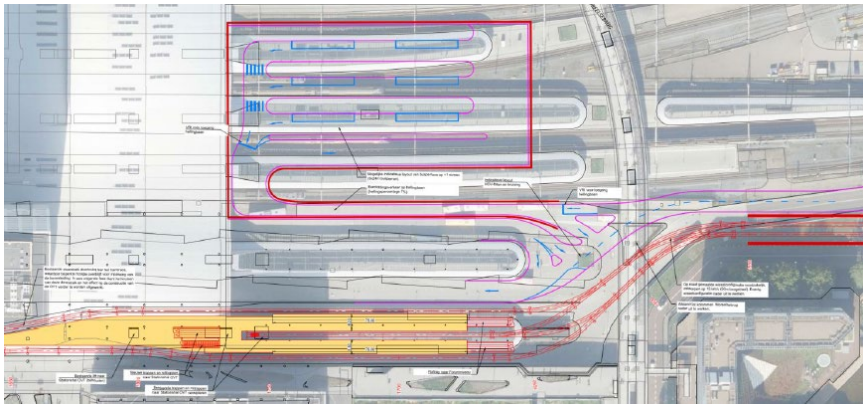


Figuur 2-25: Verloop van het tracé bij halteoptie busstation hoog

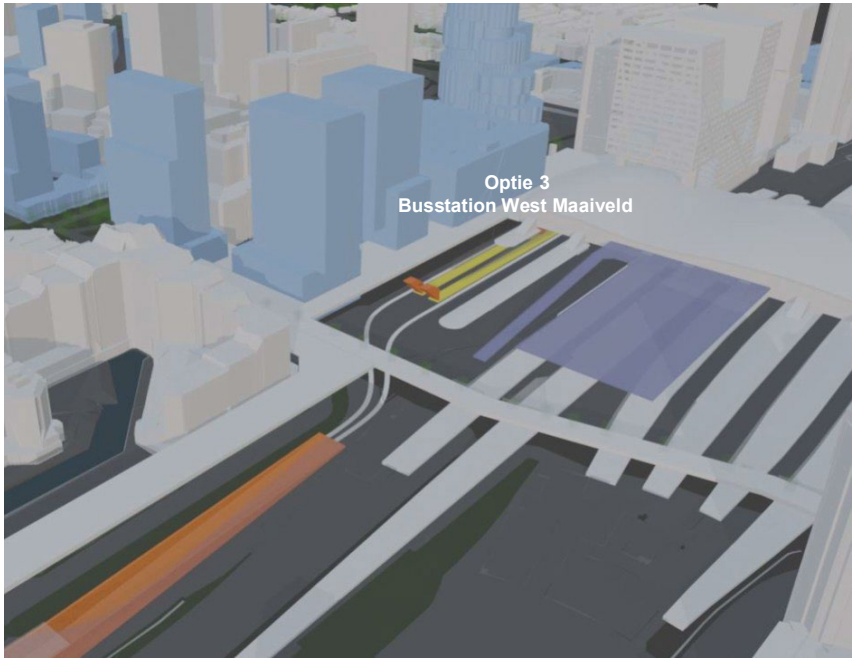
Busstation maaiveld

Deze optie is gelegen in het bestaande busstation Jaarbeurszijde, is effectief qua kosten vanwege de maaiveldligging, maar scoort het laagst op OV-kwaliteit en ruimtelijke kwaliteit en heeft negatieve effecten op de businfrastructuur omdat de busperrons C en D zullen moeten worden gecompenseerd boven het busstation. De maaiveldligging zorgt ervoor dat de tram pas tussen Rabobank en spoorwegemplacement in een verdiepte ligging kan komen, waarna een doorgang gevonden moet worden in de gebiedsontwikkeling Kruiskade om vervolgens met een bocht terug te draaien richting de Overste den Oudenlaan. Deze optie is in de toekomst niet door te koppelen naar een ondergrondse OV-verbinding naar de binnenstad, maar heeft direct na aanleg al wel een verbinding met het bestaande tramnetwerk richting USP via het bestaande tramspoor van de SUNIJ-lijn.

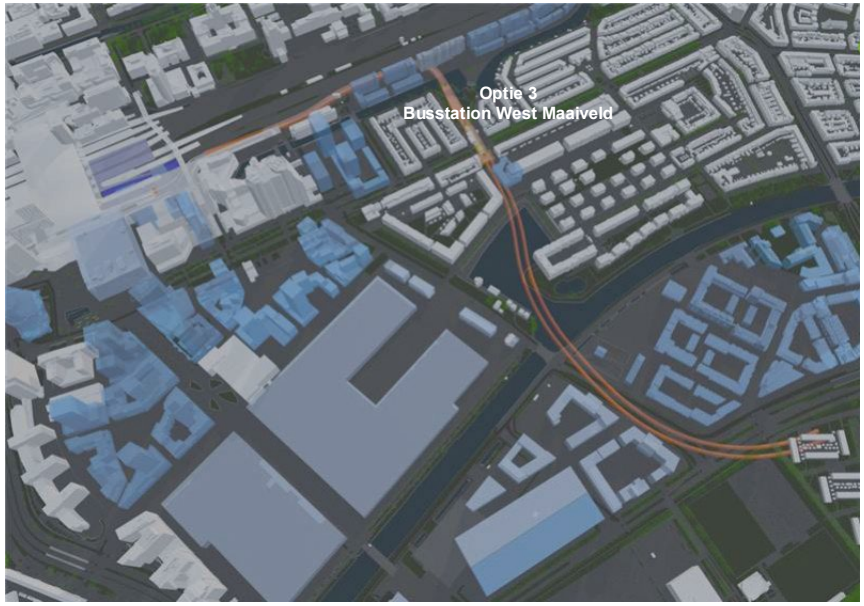
Combinatie met hoogteligging tracé: Deze halte Busstation maaiveld is alleen te combineren met een geboorde variant van het tracé.



Figuur 2-27: Schetsontwerp halteoptie busstation maaiveld



Figuur 2-26: Visualisatie halteoptie busstation maaiveld



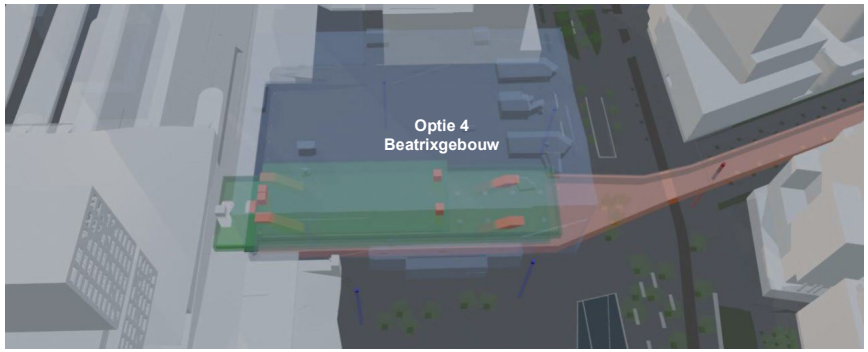
Figuur 2-28: verloop van het tracé bij halteoptie busstation maaiveld

Beatrixgebouw

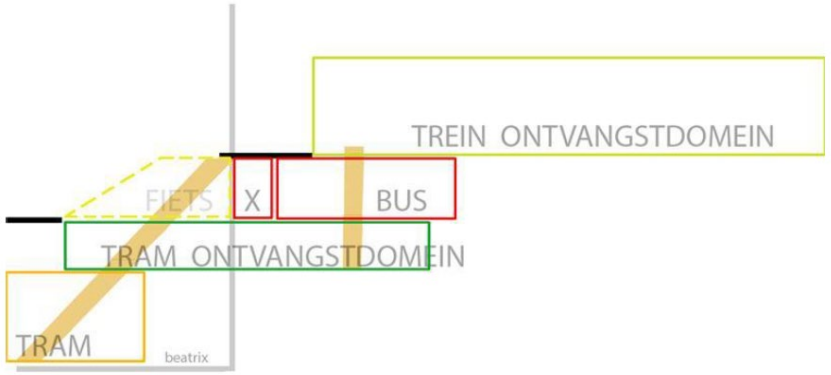
Deze optie behelst de realisatie van een tramhalte onder het huidige gebouw, en noodzaakt daarmee tot het (deels) slopen van het bestaande Beatrixgebouw. Vanwege technische en economische veroudering bestonden er al ideeën voor herontwikkeling van het gebouw. Het toevoegen van een halte aan het toekomstige programma biedt een kans tot integrale herontwikkeling met verbindingen naar de stationshal en het busstation.

Daarom scoort deze oplossing goed op OV-kwaliteit en ruimtelijke kwaliteit. Deze optie biedt mogelijk perspectief op doorkoppeling naar de binnenstad, maar dat is in deze fase niet uitgewerkt en is complexer dan bij de Knooppassage. Deze optie heeft wel belangrijke haalbaarheidsvragen door raakvlakken met de eigenaar van het gebouw, de Jaarbeurs. In het vervolg van de planvorming worden deze ideeën samen met de inpassing van de halte verder uitgewerkt. Daarnaast zitten er in dit gebied ook WKO-bronnen.

Combinatie met hoogteligging tracé: De halte Beatrixgebouw is te combineren met een geboorde-, een verdiepte- en de combinatievariant van het tracé.



Figuur 2-29: Visualisatie halteoptie Beatrixgebouw



Figuur 2-30: Schematische doorsnede halteoptie Beatrixgebouw

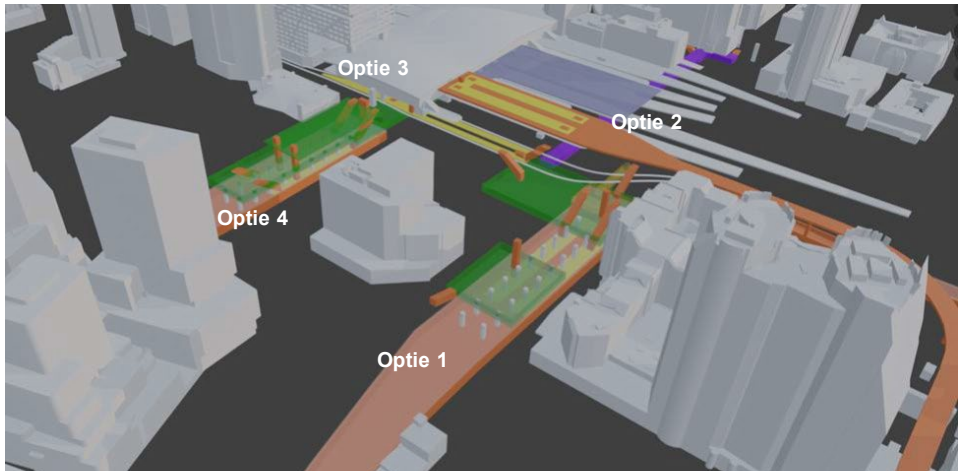


Figuur 2-31: Verloop van het tracé bij halteoptie Beatrixgebouw

Een samenvatting van de meest onderscheidende aspecten van iedere optie is weergegeven in onderstaande tabel:

Tabel 2-2: Samenvatting van de meest onderscheidende aspecten

Kenmerken	Optie 1	Optie 2	Optie 3	Optie 4
Halteoptie stationsgebied	Knooppassage	Busstation West	Busstation West	Beatrixgebouw
Ligging eindhalte	Ondergronds	Bovengronds	Maaiveld	Ondergronds
Vormgeving eindhalte	4 perronsporen	4 perronsporen	3 perronsporen met opstelruimte na perron	4 perronsporen
Bouwmethode tracé	Geboord	Viaduct	Deels geboord, deels gebouwd (C&C)	Gebouwd (C&C)
Totale tracélengte	1150 m	1400 m	1750 m	1200 m
Gemiddelde rijsnelheid	31,4 km/u	29,8 km/u	27,6 km/u	26,8 km/u
Rijtijd tot intakkingspunt (mm:ss)	02:12	02:49	03:48	02:41
Doorkoppelbaarheid met Binnenstadsas	Wel mogelijk	Niet mogelijk	Niet mogelijk	Enkel mogelijk bij mitigatie
Koppeling bestaande tramnetwerk	Niet mogelijk	Niet mogelijk	Wel mogelijk	Niet mogelijk



Figuur 2-32: De vier kansrijke halteopties in het stationsgebied

2.7.4 De onderzoeksvarianten

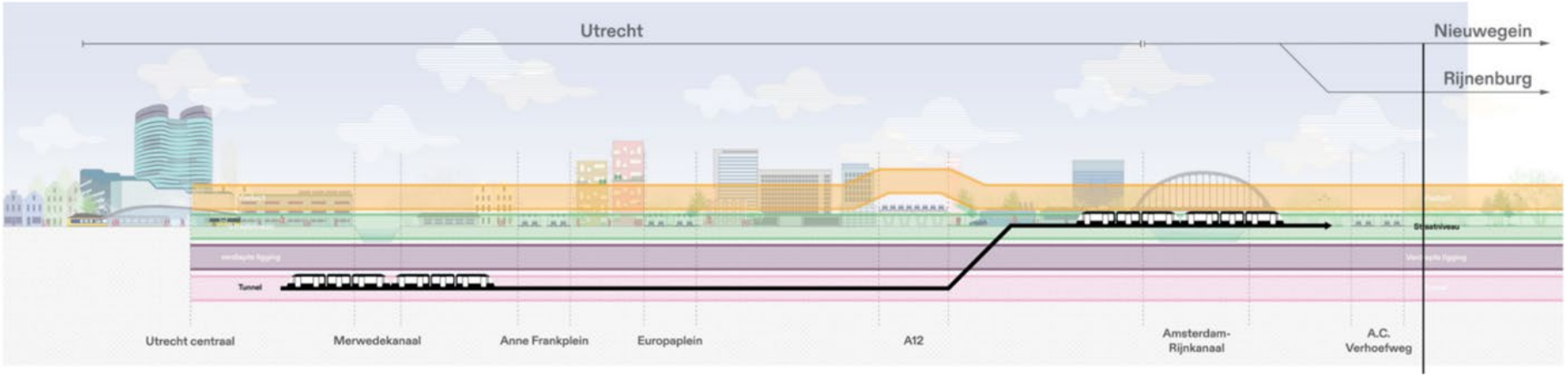
De mogelijkheden voor halteopties bij Utrecht Centraal zijn voor een belangrijk deel afhankelijk van de hoogteligging van het tracé. Niet alle halteopties zijn immers aan te sluiten op alle hoogteliggingen van het tracé.

Daarom zijn de mogelijke oplossingen voor de halte Utrecht Centraal toegevoegd aan de tracé-opties, en gecombineerd tot 5 onderzoeksvarianten. In alle onderzoeksvarianten wordt uitgegaan van 3 haltes tussen Utrecht CS en Westraven. De onderzoeksvarianten zijn weergegeven in onderstaande tabel, en op de afbeeldingen op de navolgende pagina's.

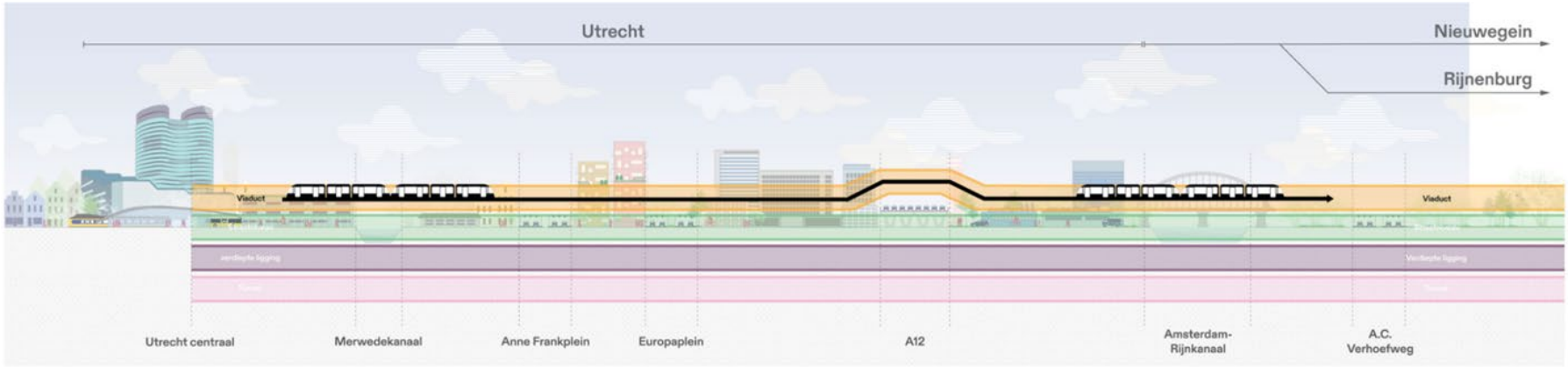
Varianten Merwedelijn	Halte Utrecht CS	Tracé
1. Tram in een tunnel	• Knooppassage, of • Busstation West maaiveld, of • Beatrixgebouw	• Geboord vanaf Westraven tot en met Utrecht CS • Bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal
2. Tram over een viaduct	• Busstation West maaiveld of • Busstation West +1	• Geheel op hoogte, ook over de A12 • Nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal
3. Tram in een verdiepte ligging	• Beatrixgebouw	• Gegraven tunnel, deels dicht, deels open, vanaf Utrecht CS tot en met Westraven • Bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal
4. Tram deels op een viaduct en deels in een verdiepte ligging	• Beatrixgebouw	• Tussen Utrecht Centraal en Overste den Oudenlaan: gegraven tunnel • Tussen Overste den Oudenlaan en over A12: op hoogte • Nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal

Vervolgens is het faseringsmodel toegevoegd als **5e variant**:

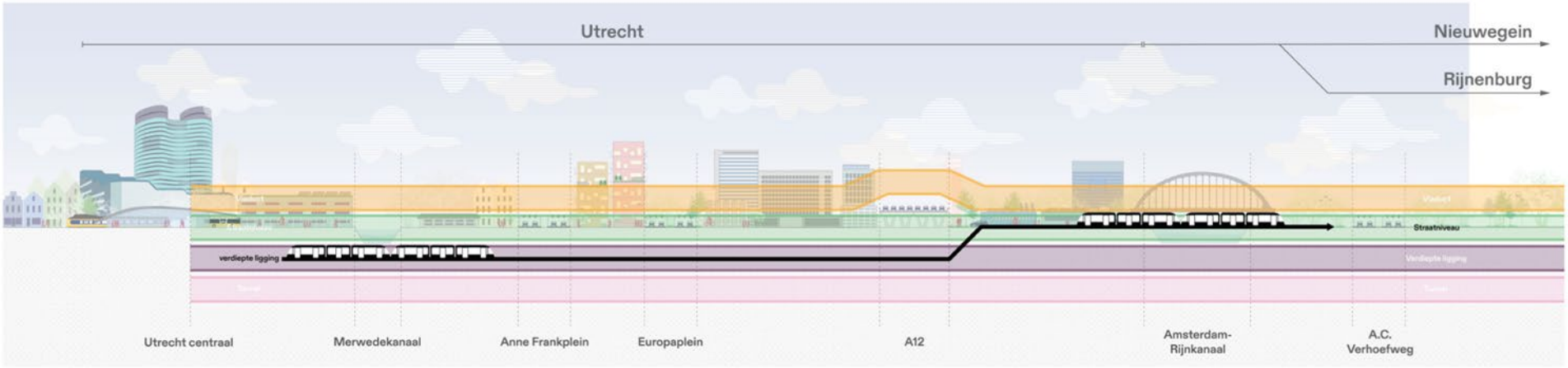
Varianten Merwedelijn	Halte Utrecht CS	Tracé
5. Tram in een verdiepte ligging tussen Europaplein en Westraven	• Geen nieuwe halte	• Gegraven vanaf Europaplein tot in Nieuwegein met een nieuwe brug. Tussen Utrecht CS en Europaplein



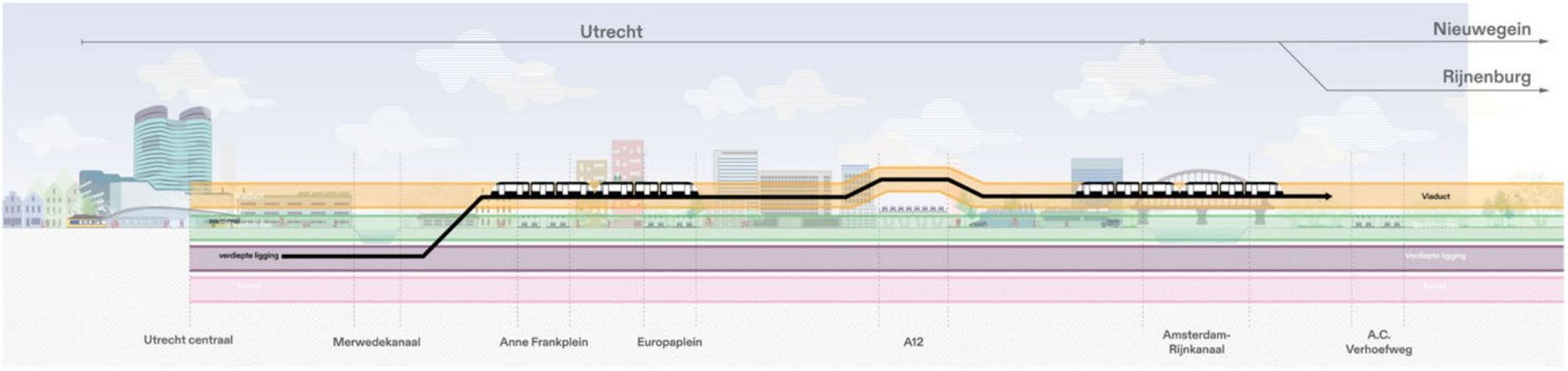
Figuur 2-33: 1. Tram in boortunnel - De tram rijdt in een diepe tunnel onder de grond tussen Utrecht CS en Westraven. Bij Westraven komt de tram boven de grond om aan te sluiten op de bestaande Jutfasebrug. Na de brug splitst het spoor: richting Nieuwegein City via het bestaande tramspoor en een nieuw spoor richting Galecopperzoom.



Figuur 2-34: 2. Tram op viaduct - De tram rijdt in Utrecht op een viaduct. Dit viaduct is tussen de 10 en 15 meter boven de grond en gaat ook over de A12 heen. Daarna blijft het viaduct op hoogte en gaat over een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal heen en langs de A.C. Verhoefweg. Er komen twee nieuwe haltes op de A.C. Verhoefweg.



Figuur 2-35: 3. Tram door een verdiepte ligging - Het spoor ligt verdiept, een stuk lager dan de straat, en wordt deels overdekt. Bij Westraven komt de tram omhoog en sluit aan op de bestaande Jutphasespoorbrug, waarna het spoor zich splitst richting Nieuwegein en Galecopperzoom.



Figuur 2-36: 4. Tram deels verdiepte ligging, deels op viaduct (combinatievariant) - De tram deels rijdt in een verdiepte ligging en deels over een viaduct over de A12 en een nieuwe brug over het Kanaal.

2.7.5 Technische beoordeling van de varianten

De vier hoofdvarianten en de faseringsvariant zijn vervolgens inhoudelijk verder uitgewerkt en beoordeeld op de mate van aansluiting bij de twee voor de Merwedelijn relevante doelen van de MIRT-verkenning. Vanwege de aandachtspunten ten aanzien van impact op de ruimtelijke kwaliteit is voor de viaductoplossing een verdiepende studie gedaan om dit goed te kunnen beoordelen (zie LINK).

1. Voorkomen overbelasting Utrecht Centraal

In de beoordelingsfase is geconcludeerd dat een compacte knoop vanuit OV-kwaliteit de beste oplossing is. Alle onderzochte haltes uit de verdiepingsfase geven hier invulling aan; al dan niet met aanvullende maatregelen (zoals een zuidertunnel). Een korte looptijd op Utrecht CS in combinatie met een snelle tramverbinding maakt dat het verbinden van (regionale) buslijnen mogelijk is in alle onderzoeksvarianten. Daarmee kan de toename van het aantal bussen rondom Utrecht Centraal worden verminderd. Ook andere verkeersstromen richting Utrecht CS (bijv. fietsers en bussen van/naar het westen) kunnen door de ongelijkvloerse tram goed Utrecht CS en het centrum bereiken.

Bij de faseringsvariant is een overstap van bus op Merwedelijn niet mogelijk. Daardoor moeten de bussen doorrijden naar Utrecht CS en zorgt deze variant daar niet voor een afname van het aantal bussen. Grofweg 5% van de busritten kan vervangen worden door tramritten. Het bus knelpunt bij de Van Zijstweg blijft daarom bij de faseringsvariant bestaan.

2. Bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties

De Merwedelijn is benodigd om verdere verstedelijking in de regio Utrecht mogelijk te maken. Het aantal woningen dat realiseerbaar is, hangt in belangrijke mate af van drie factoren:

- Capaciteit: De mate waarin een hoge tramfrequentie (tot wel 24x/u) haalbaar is om op termijn ook Rijnenburg te ontsluiten. Dit is in alle onderzoekvarianten mogelijk, behalve in de faseringsvariant. Daarin is een beperktere frequentie (12 tot 16x/u) mogelijk. Dat is voldoende voor de woningen in Westraven en Galecopperzoom, maar niet voor het volledige woningbouwprogramma in Groot Merwede.
- Snelheid: Een korte reistijd (rijtijd + looptijd) van en naar Utrecht Centraal is cruciaal voor de OV-kwaliteit. OV-kwaliteit bepaalt in belangrijke mate hoe veel woningen gebouwd kunnen worden. Door een hoge OV-kwaliteit is er minder afhankelijkheid van de auto. Daardoor kunnen er meer woningen gebouwd worden. In alle onderzoekvarianten (behalve de faseringsvariant) is er sprake van een forse verbetering van de OV-kwaliteit, en zijn dus hoge aantallen woningen mogelijk. In de faseringsvariant is de verkorting van de reistijd kleiner gering en zijn woningaantallen lager. Als de OV-kwaliteit minder wordt nemen de dichtheden en woningaantallen ook af.
- Fysieke inpassing: Hoe het tramtracé precies loopt bepaalt hoeveel woningen er mogelijk zijn. Het verschil wordt onder andere bepaald door de keuze voor een nieuwe brug of het handhaven van de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze keuze heeft gevolgen voor de het aantal woningen dat gebouwd kan worden in Westraven en Galecopperzoom. Wanneer het huidige tracé kan worden vrijgespeeld door hetzij een nieuwe brug, hetzij een ondergrondse ligging, komt er ruimte vrij om meer woningen te bouwen. Ook de bereikbaarheid van de halte vanuit de nieuw te bouwen woningen heeft een belangrijke invloed.

Daarnaast zijn de hoofdvarianten (net als in de beoordelingsfase en met hetzelfde beoordelingskader) onderzocht op de effecten op:

- Toekomstvastheid: bij het thema ‘Toekomstvastheid’ is getoetst in hoeverre opties voldoende restcapaciteit in het OV-systeem houden voor toekomstige ontwikkelingen en of de opties doorkoppeling naar een toekomstige binnenstadsas mogelijk maken.
- Gezond stedelijk leven: De effecten die hieronder vallen zijn: bereikbaarheid en verkeersveiligheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, externe veiligheid, gezondheid, uitvoeringshinder, bodem en water, archeologie en cultuurhistorie, ecologie en natuur en duurzaamheid en klimaatadaptatie.
- Technische aspecten: haalbaarheid en maakbaarheid (technische inpassing) en faseerbaarheid en realisatietermijn.
- Kosten

Toekomstvastheid

Voor de lange termijn is er een wens om het doortrekken van de Merwedelijn naar de oude binnenstad mogelijk te houden. Alleen bij de halte Knooppassage is dit met zekerheid mogelijk, en wellicht ook voor de halte Beatrixgebouw. Dit is complex en is van veel factoren afhankelijk. Voor elke onderzochte variant is het noodzakelijk om het tracé in de toekomst te verlengen van Galecop naar Rijnenburg, om de gewenste ontwikkelingen in dat gebied mogelijk te maken. Dit is technisch en functioneel realiseerbaar in alle onderzoekvarianten. Een frequentie van tot wel 24 keer per uur is mogelijk in alle varianten. Behalve voor de faseringsvariant, waarin de tram waarschijnlijk 12 tot 16 keer per uur kan rijden. Hiervoor zijn aanpassingen nodig aan het noordelijke deel van het huidige tracé en de halte bij Utrecht Centraal Station.

Gezond stedelijk leven

Hoewel de varianten op doelbereik grofweg gelijk scoren, zijn er duidelijke verschillen in effecten op gezond stedelijk leven. In deze verdiepingsfase is daarom de focus gelegd op de onderscheidende effecten tussen de varianten, deze zitten vooral op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, geluid en trillingen en uitvoeringshinder:

Ruimtelijke kwaliteit

De impact op de ruimtelijke kwaliteit is in de vier varianten zeer onderscheidend:

- Geboorde tunnel: Op de ingangen van de haltes na, niet zichtbaar in de openbare ruimte. Doordat het aantal bussen afneemt en de busbanen op de Europalaan verdwijnen ontstaat er ruimte, wat een positief effect heeft op de ruimtelijke kwaliteit.
- Viaduct: veroorzaakt grote visuele impact op de openbare ruimte en vanuit woningen en kantoren. Als het viaduct gemaakt wordt van staal, dan zijn smallere pilaren mogelijk en meer ruimte tussen de pilaren. Daardoor past het beter in een stedelijke omgeving.
- Verdiepte ligging: heeft impact op de openbare ruimte waar de ‘bak’ open is. Waar deze overdekt is lijken de effecten sterk op de geboorde tunnel.
- Deels verdiept, deels viaduct: combinatie van bovenstaande punten.

Geluid en trillingen in gebruik

De effecten op geluid en trillingen in de gebruiksfase zijn afhankelijk van het type aanleg:

- Het viaduct veroorzaak de meeste geluids- en trillingshinder.
- De gegraven variant veroorzaakt minimale trillingshinder. Geluidshinder is van toepassing enkel op de open gedeelten van de gegraven variant, en minder op de overdekte delen. Dit is met name het geval op het zuidelijke deel van het tracé.
- Geboorde variant: heeft minimale geluids- en trillingshinder door de volledige ondergrondse ligging.
- In alle varianten zal de tram vaker gaan rijden, waardoor er in alle gevallen vaker trilling- en geluidshinder zal zijn, afgezien van de geboorde tunnel.

Uitvoeringshinder

De mate van hinder tijdens de uitvoering verschilt sterk per variant:

- Geboorde tunnel: veroorzaakt minimale hinder aan de oppervlakte. De meeste hinder is op de plek waar de boor de grond in gaat en de locaties van de haltes. De rest van het tracé wordt ondergronds aangelegd met weinig verstoring bovengronds.
- Viaduct: veroorzaakt minder langdurige hinder. De bouw vindt relatief snel plaats in opeenvolgende segmenten, wat leidt tot een gemiddelde mate van hinder.
- Verdiepte ligging: veroorzaakt veel hinder voor auto- en langzaam verkeer, met name vanwege langdurige werkzaamheden in stedelijk gebied. Deze hinder duurt meerdere jaren.

Technische aspecten

Alle onderzochte varianten zijn technisch maakbaar. In de verdiepingsfase zijn de ontwerpen aangescherpt en verder uitgewerkt. Er is een goed overzicht ontstaan van de benodigde ruimte, de technische raakvlakken met de omgeving en de specifieke risico’s per bouwmethode:

- Boren geeft bouwrisico’s bij de haltes die relatief diep gelegen zijn. Ook is er het risico van de nabijheid van warmte koude bronnen (WKO) die er in het gebied aanwezig zijn.

- Viaduct is technisch eenvoudig en snel te realiseren. Beperkte risico's, behalve bij de brug over de parkeergarage Rabobank.
- Graven (verdiepte ligging): Doordat in deze oplossing de bak (tunnel) ondieper ligt, zijn er meer risico's op het gebied van kabels, leidingen, archeologie en water en raakvlakken met andere (bestaande) constructies (zoals de A12 en busonderdoorgang bij het Anne Frankplein). Ook hier speelt het risico van de WKO's.
- Deels verdiept, deels viaduct is een combinatie van graven en viaduct, dus kent een combinatie van die risico's.

Kosten

In de verdiepingsfase zijn ook kostenramingen gemaakt voor de vijf varianten. De kosten zijn geraamd op een manier die past bij deze fase in het MIRT-proces.

De varianten uit de verdiepingsfase zijn maakbaar en scoren goed op doelbereik, maar blijven, afgezien van de faseringsvariant, niet binnen het beschikbare budget van €1,2 miljard. De geraamde kosten zijn hieronder weergegeven.

Tabel 2-3: Overzicht kostenraming uit de verdiepingsfase

Varianten Merwedelijn	Investeringskosten (mln.) (Incl. test & proefbedrijf)
1. Boortunnel	€ 2.070
2. Viaduct (beton/staal)	€ 1.695 – € 2.220
3. Verdiepte ligging	€ 2.100
4. Combinatievariant	€ 2.021 – € 2.230
5. Fasering Zuid	€ 950

Bepalend voor de kosten zijn de lengte van het tracé, de inpassing van het tracé, het aantal haltes en de route naar Nieuwegein/ Galecopperzoom (met een nieuwe of de bestaande brug). Specifiek voor het viaduct maakt de wijze van uitvoering een groot verschil (bijvoorbeeld in beton of in staal) en de kosten kunnen daardoor €100 tot €200 miljoen onder of boven de genoemde bandbreedte uitkomen.

Naast eenmalige investeringen voor aanleg worden er ook eenmalige kosten gemaakt voor aanschaf van nieuw trammaterieel en exploitatiekosten gemaakt als de Merwedelijn in bedrijf is. Hier is niet op verdiept in deze fase.

2.7.6 Participatie

In de verdiepingsfase is actief advies gevraagd aan inwoners en stakeholders. Ook heeft een expertteam geadviseerd over de hoofdvarianten. De faseringsvariant is alleen besproken met de professionele stakeholders.

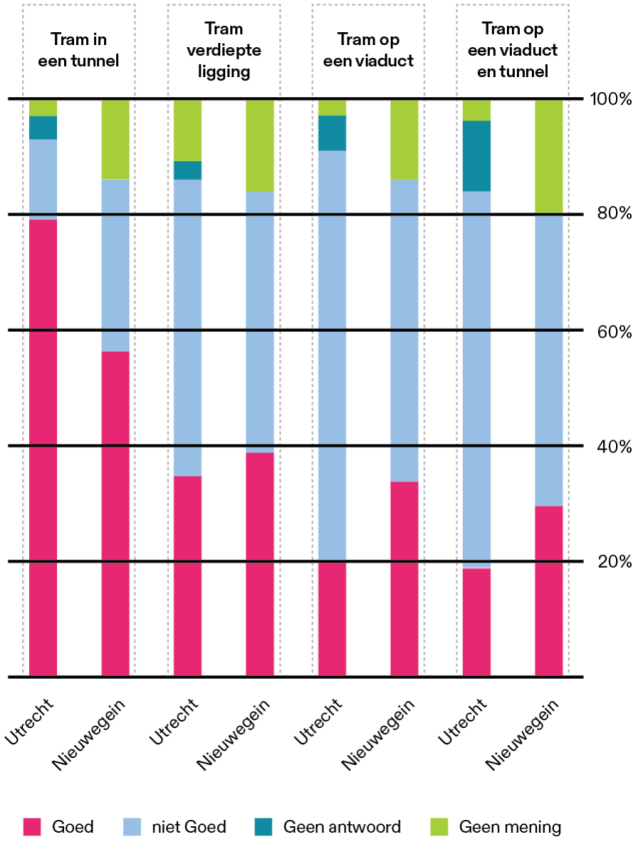
Inwoners en stakeholders

De belangrijkste uitkomsten van de consultatie met bewoners en private stakeholders langs het tracé zijn:

- Over het algemeen zijn de private stakeholders (bijvoorbeeld bedrijven en grondeigenaren) enthousiast over het plan om de Merwedelijn te realiseren.
- De meeste stakeholders zijn positief over een geboorde tunnel, omdat deze variant geen fysieke barrière met zich meebrengt en onder andere zorgt voor behoud van groen. Ze geven daarbij wel aan dat ze zorgen hebben over de sociale veiligheid en toegankelijkheid van haltes.
- In Nieuwegein zijn de meningen verdeeld. Enerzijds is men positief over de huidige brug, maar als er toch een nieuwe brug komt geven de inwoners van Nieuwegein aan rekening te houden met verminderen van geluidsoverlast. De verdiepte ligging wordt door velen als prima alternatief gezien als er voldoende rekening gehouden wordt met nadelen op het gebied van oversteekbaarheid en geluid.
- De viaductvariant krijgt de meeste negatieve reacties, vanwege visuele en geluidshinder die deze variant met zich meebrengt. Alleen de stakeholders op de Woonboulevard en MWKZ6 geven aan een viaduct een voorstelbaar alternatief te vinden. Bij een viaduct zijn er ook zorgen over de sociale veiligheid onder het viaduct en toegankelijkheid van haltes. De zorgen in Nieuwegein zijn dat het viaduct op hoogte doorgetrokken wordt naar Rijnenburg. De combinatievariant geeft dezelfde zorgen omdat groot deel van de lijn alsnog op hoogte wordt uitgevoerd.
- Inwoners van Nieuwegein vinden het belangrijk dat de Merwedelijn niet te veel impact heeft op bestaande bushaltes.

Ook in Utrecht geeft men aan dat de huidige SUNIJ-tram behouden moet blijven.

- Bij de aanlanding op Utrecht CS raakt elke variant aan grond- of vastgoedeigendom en belangen van andere partijen. Hier zijn met deze partijen meerdere gesprekken over gevoerd.
- Stakeholders geven aan dat er meer aandacht mag naar fietsroutes naar de OV-haltes en de fietsenstalling bij de haltes.
- De faseringsvariant is alleen met de professionele stakeholders besproken. Deze heeft weinig draagvlak omdat hier geen significante stap wordt gezet in bereikbaarheid en capaciteit.



Figuur 2-37: Uitkomsten van de bewoners enquête. Gevraagd is hoe mensen staan tegenover de vier onderzoekvarianten.

Onafhankelijke commissies

Naast de publieksparticipatie zijn de vier hoofdvarianten ook voorgelegd aan een onafhankelijk expert team. De adviezen van deze teams luiden:

- De lijn moet toekomstvast zijn, met de mogelijkheid om op termijn over te gaan naar een metrosysteem. Ook de ruimtelijke en leefomgevingsimpact weegt zwaar. Een tram op een viaduct zorgt voor “forse visuele impact”, geluidsoverlast en waardeverlies van woningen.
- Hoewel de aanlegkosten nu leidend lijken, wijst het expertteam erop dat “uiteindelijk de exploitatiekosten minstens zo belangrijk zijn.” Bij hoge frequenties kan een metro “een veel efficiëntere exploitatie mogelijk maken: meer reizigers, lagere frequentie en minder personeel.”
- Het team adviseert verder om “kostenbeheersing niet te baseren op te optimistische ramingen”, maar te sturen op realistische, gefaseerde budgettering met ruimte voor kwaliteitsborging. Daarnaast roept het op tot “value capture” zodat waardestijging van vastgoed ook publieke baten oplevert.
- Duurzaamheid is zoveel meer dan sturen op CO_2-uitstoot”. Een ondergrondse lijn kan bijdragen aan groenbehoud, minder hittestress en een beter stedelijk klimaat. De slotsom van het rapport is dat “De Merwedelijn is veel meer dan een OV-lijn ten dienste van woningbouw; het is een strategische investering in de langetermijnontwikkeling van de stadsregio.”
- Een ruimtelijke ingreep van deze omvang heeft decennialange structurerende werking.”
- “Aanlanding Utrecht CS kan je maar één keer goed doen en is bepalend voor succes van de Merwedelijn.”
- “Tram op maaiveld past niet bij ambitie om Merwedelijn drager van stedelijke ontwikkeling te laten zijn voor de komende decennia”
- “Beschouw zowel de kosten als de brede maatschappelijke baten voor evenwichtige besluitvorming. Een eenzijdige focus op kosten heeft risico om (maatschappelijke) toevoegde waarde onderbelicht te laten”.
- “Investeer toekomstgericht: De MWL is een strategische investering in de lange termijnontwikkeling van de stadsregio. Maak toekomstbestendige keuzes.”

- “Zorg voor kostenbeheersing door procesafspraken en geleidelijk, realistisch budgetteren.”
- “Een verhoogde tramlijn heeft een flinke visuele impact voor omwonenden. Een groot aantal woningen zal aanzienlijk worden gehinderd. De geluidshinder van de beoogde hoge frequentie zal aanzienlijk zijn.”
- “Investeer in kwaliteit voor de nieuwe én de bestaande stad: Nieuwe verbindingen moeten […] ook bijdragen aan het verbeteren van de leefomgeving door bestaande barrières weg te nemen”.

2.7.7 Conclusie van de verdiepingsfase

Aan het eind van deze verdiepingsfase, na uitvoering ontwerpwerk, technisch onderzoek en consultatie en participatie, zijn voor de Merwedelijn (node volgende hoofdconclusies getrokken:

- Alle onderzoeksvarianten (4 volledige en 1 faseringsvariant) zijn technisch maakbaar. Dit geldt zowel voor de haltes in het stationsgebied als voor het tracé.
- Het doelbereik van de vier volledige onderzoeksvarianten is vergelijkbaar; deze ontlasten allen Utrecht CS en maken grootschalige woningbouw mogelijk in Groot Merwede en Rijnenburg.
- De effecten (toekomstvastheid, geluid/ trillingen, ruimtelijke kwaliteit) verschillen. De effectbeoordeling van de geboorde tunnel is het meest gunstig en van het viaduct het minst gunstig.
- De omgeving heeft de voorkeur voor een geboorde tunnel.
- Bij een boortunnel tot Westraven zijn er minder woningen mogelijk in Westraven en Galecopperzoom. Enerzijds vanwege de benodigde hellingbaan in Westraven, en anderzijds vanwege de onmogelijkheid om een boortunnel tot Westraven te combineren met een nieuwe trambrug over het Amsterdam-Rijnkanaal waarmee Galecopperzoom beter wordt ontsloten.
- Voor de haalbaarheid nu en richting de toekomst is een eerste stap bij Utrecht CS urgent, omdat er nu kansen liggen voor haltes waarvan haalbaarheid in de toekomst zeer onzeker is.
- Een keuze voor het aantal haltes tussen Utrecht CS en Westraven hangt af van meerdere andere factoren, zoals een keuze voor het tunnelveiligheidsconcept, ruimtelijke ontwikkelkansen, bereikbaarheidseffecten en kosten. Het optimum vanuit vervoerkundig opzicht ligt op 2 of 3 haltes. Een keuze moet in de planning- en studiefase gemaakt worden.
- De faseringsvariant leidt tot substantieel minder doelbereik; nu en in de toekomst.
- Geen van de volledige onderzoeksvarianten blijft binnen het beschikbare budget van €1,2 miljard.

2.8 Beslissingen na de verdiepingsfase

Op basis van de conclusies uit de verdiepingsfase bestaat er zowel bestuurlijk als politiek en vanuit de omgeving breed draagvlak om een vervolgstap te zetten naar de realisatie van de Merwedelijn. De lijn wordt gezien als essentieel voor het mogelijk maken van de woningbouwopgave in Groot Merwede en Rijnenburg.

Het Verkenningenrapport en PlanMER (deel 1) en de verdiepingsfase hebben laten zien dat (gedeeltelijke) maaiveldoplossingen en viaductvarianten ruimtelijk en verkeerskundig onvoldoende oplossend vermogen en stedenbouwkundig weinig meerwaarde bieden. Daarom vallen deze varianten af. De boortunnel en de volledig verdiepte ligging dragen wel voldoende bij aan de doelen van de MIRT-verkenning OV en Wonen, maar passen beiden niet binnen het beschikbare budget. Daarom is onderzocht in hoeverre kostenoptimalisaties en/of gefaseerde aanleg van deze varianten mogelijk is. De verdiepte ligging is nu deels open en deels gesloten en, biedt mogelijkheden tot flexibiliteit bij de kruising met de A12, en de mogelijkheid tot gefaseerde aanleg van het tracé in Westraven. De verdiepte ligging kan zowel met een nieuwe als de bestaande brug gecombineerd worden en biedt dus de meeste flexibiliteit voor verdere uitwerking in de volgende fase. De boortunnel biedt minder mogelijkheden tot kostenoptimalisaties en is niet te combineren met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ondanks de gunstigere effecten langs een groot deel van het tracé, valt de boortunnel daarom af. Als uit de planning- en studiefase echter blijkt dat de kosten van de verdiepte ligging hoger uitvallen dan nu verwacht, kan worden heroverwogen om voor een boortunnel te kiezen. Voorwaarde hierbij is dat deze bouwtechniek mogelijk is bij het tracé en de op dat moment bekende invulling van het zoekgebied.

De verdiepte ligging biedt mogelijkheden tot kostenoptimalisaties bij de kruising met de A12 en de mogelijkheid tot gefaseerde aanleg van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Een boortunnel is niet te combineren met een nieuwe brug, en biedt minder kansen voor kostenoptimalisaties en gefaseerde aanleg. Ondanks de gunstigere effecten op de bestaande stad valt de boortunnel daarom af. Alleen indien uit de planuitwerking van de verdiepte ligging blijkt dat de kosten hoger uitvallen dan nu verwacht, is het mogelijk de boortunnelvariant te heroverwegen.

➔ *De verdiepte ligging heeft daarom de voorkeur.*

Een nieuwe brug maakt meer woningbouw mogelijk in Westraven en Galecopperzoom, levert een kortere reistijd op voor doortrekken naar Rijnenburg, en creëert kansen voor multimodale knoopvorming in Galecopperzoom. Op dit moment lijkt het daarom wenselijk om uiteindelijk te kiezen voor de nieuwe brug. Er zijn echter ook nog veel onzekerheden.

De planvorming voor deze gebieden is nog niet zover dat er op dit moment al kan worden beslist over de ligging van het tracé van de Merwedelijn ten zuiden van de halte Kanaleneiland-Zuid.

➔ Flexibiliteit is daarom gewenst voordat definitieve keuzes over het tracé, de haltes, en de passage van het Amsterdam-Rijnkanaal worden gemaakt.

Voor de halte bij Utrecht CS is de halte onder het Beatrixgebouw het meest kansrijk. Deze halte is technisch maakbaar en scoort goed op zowel OV-kwaliteit als ruimtelijke kwaliteit. Bovendien biedt deze optie mogelijk perspectief op doorkoppeling naar de binnenstad.

Voor deze halte is het (deels) slopen van het Beatrixgebouw nodig. Dit biedt wel een mogelijkheid om voort kunnen bouwen op bestaande ideeën voor herontwikkeling van het gebouw. Daarnaast is de verdiepte ligging van het tracé alleen aan te sluiten op deze halteoptie.

➔ *De halte onder het Beatrixgebouw heeft daarom de voorkeur in combinatie met de verdiepte ligging.*

Op basis van deze keuzes is een aangepaste variant van de verdiepte ligging in combinatie met de halte Beatrixgebouw opgesteld die tot Westraven loopt in plaats van tot Galecopperzoom, en in de toekomst zowel te combineren is met de nieuwe en de bestaande brug.

Extra budget gereserveerd voor de Merwedelijn

Naar aanleiding van de conclusies uit de verdiepingsfase zijn Rijk en regio in overleg getreden over aanvullende financiering. Dit heeft geleid tot bestuurlijke afspraken in het BO MIRT 2025. In het BO MIRT heeft het Rijk € 464 miljoen extra budget (exclusief btw) gereserveerd. Dit extra budget is specifiek bedoeld voor de realisatie van de Merwedelijn, om de woningbouwopgave in Groot Merwede te kunnen verwezenlijken. Provincie Utrecht en gemeente Utrecht hebben allebei € 80 miljoen aanvullend budget gereserveerd. Daarmee komt het aanvullend budget op basis van BO MIRT 2025 op € 624 miljoen. Het totaal beschikbare budget voor de Merwedelijn is inclusief aanvullend budget € 1,8 miljard.

Maatregelenpakket USP

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid van USP en om de groei van Utrecht Oost mogelijk te maken zijn de samenwerkende partijen het eens over een pakket aan maatregelen. Door dit pakket wordt het USP beter en robuuster bereikbaar met het OV. Het pakket bestaat uit:

- Maatregelen voor de frequentieverhoging van Tram 22, inclusief maatregelen om dit mogelijk te maken.
- Maatregelen om de busverbindingen over de Waterlinieweg naar USP te verbeteren, inclusief een nieuwe bushalte Galgenwaard.

Rijk en regio zijn het eens over de nut en noodzaak van dit pakket, maar hiervoor is bij het BO MIRT geen extra Rijksbijdrage beschikbaar gesteld. Rijk en regio willen de maatregelen wel volledig meenemen in het onderzoek over de toetsing van voorkeursmaatregelen. Met als doel dat alle benodigde beslisinformatie gereed is om definitief het voorkeurspakket vast te stellen op het moment dat er voldoende budget beschikbaar komt in de toekomst.

Stap naar een voorkeursalternatief

De bovenstaande conclusies en beslissingen na de verdiepingsfase vormen voor de Merwedelijn de basis voor de in het volgende hoofdstuk beschreven alternatieven. Zowel de ingekorte versies van de verdiepte ligging tot Westraven, als de volledige varianten tot Galecopperzoom worden beoordeeld.
Het maatregelenpakket voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Oost is gebaseerd op de conclusies van de beoordelingsfase, zoals beschreven in paragraaf 2.6.1.

3 De Alternatieven

Na de onderzoeken, ontwerpen en adviezen uit de verdiepingsfase zijn met het door alle betrokken partijen ondersteunde uitgangspunten 'verdiepte ligging' en 'flexibiliteit in het tracé ten zuiden van Kanaleneiland-Zuid', de Alternatieven gedefinieerd. Op basis van deze Alternatieven is de effectbeoordeling uitgevoerd (zie hoofdstuk 5).

3.1 Maatregelen

De voorgestelde Alternatieven voor deze MIRT-verkenning OV en Wonen zijn samengesteld uit drie hoofdmaatregelen. Dit geeft meer inzicht en duidelijkheid in het beoordelen van de optredende effecten. Het gaat om:

- Merwedelijn en Tram Kanaleneiland (voormalig SUNIJ-lijn);
- Bus Waterlinieweg en Utrecht Science Park;
- Tram 22.

In dit hoofdstuk lichten we de inhoud van de maatregelen toe, waarna in hoofdstuk 5 de effecten worden samengevat.

De maatregelen 'Merwedelijn en Tram Kanaleneiland' maakt deel uit van alle alternatieven, echter tussen de alternatieven zitten verschillen in het te volgen Tracé tussen de halte Kanaleneiland-Zuid en Nieuwegein.

De maatregelen Bus Waterlinieweg en Utrecht Science Park en Tram22 maken volledig deel uit van alternatieven 1 t/m 4, maar maken geen deel uit van alternatieven 5 en 6.

In de hiernaast afgebeelde tabel staat weergegeven welke maatregelen deel uit maken van welk alternatief. De maatregelen worden op de navolgende pagina's verder beschreven en afgebeeld op kaart.

Tabel 3-1: Overzicht van de maatregelen waaruit de alternatieven zijn opgebouwd

Alternatief	Merwedelijn en Tram Kanaleneiland	Bus Waterlinieweg, Utrecht Science Park en Tram 22
1	Ja; tot en met Halte Kanaleneiland-Zuid	Ja
2	Ja; verdiept tot en met Halte Westraven	Ja
3	Ja; via een nieuwe brug over het ARK	Ja
4	Ja; via bestaande Jutphasespoorbrug en aftakking richting Galecopperzoom	Ja
5	Ja; tot en met Halte Kanaleneiland-Zuid	Nee
6	Ja; verdiept tot en met Halte Westraven	Nee

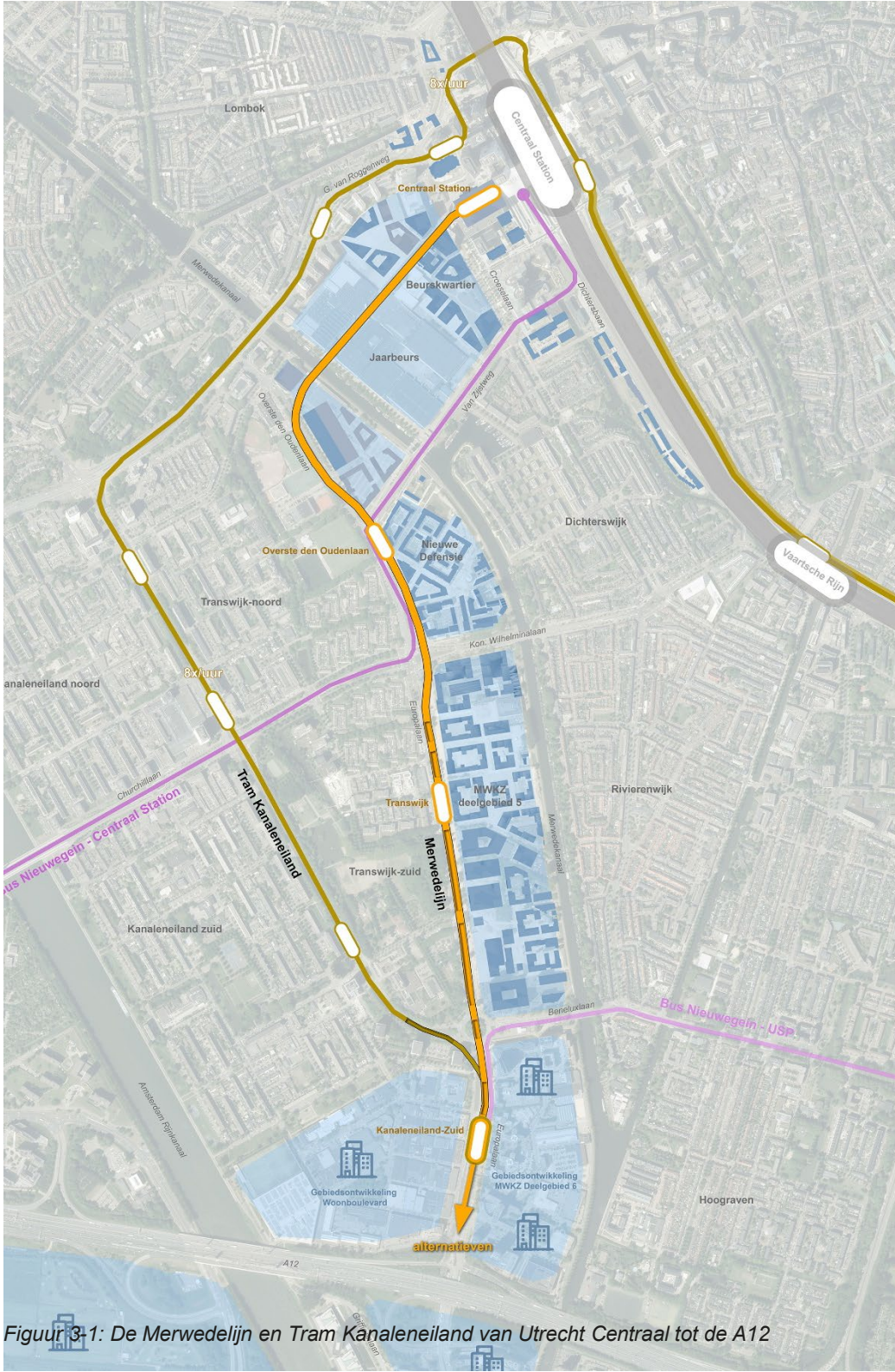
3.2 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland

De nieuwe Merwedelijn wordt een van de belangrijkste ‘spaken’ in het openbaar vervoer netwerk van Utrecht en Nieuwegein. Een hoogfrequente tramverbinding zorgt ervoor dat mensen zich snel kunnen verplaatsen van en naar Utrecht Centraal vanuit Nieuwegein, en ook vanuit de nieuw te realiseren woningen en arbeidsplaatsen in Westraven, de Merwedekanaalzone, de meubelboulevard, Galecopperzoom en in de toekomst verdere gebiedsontwikkeling in de A12-zone.

In alle Alternatieven is het hiernaast afgebeelde deel van de Merwedelijn tot en met de halte Kanaleneiland hetzelfde. Daarna zijn er verschillende mogelijkheden om de lijn door te zetten. Deze worden verder toegelicht in de navolgende paragrafen.



Het uitgangspunt voor dit deel van de Merwedelijn is zoals geconcludeerd in de verdiepingsfase: een verdiepte ligging, waarbij ca. 70% overdekt en 30% open is. Hieronder wordt het voorgestelde ontwerp beschreven van Noord (Utrecht Centraal) naar Zuid (halte Kanaleneiland-Zuid).



Figuur 3-1: De Merwedelijn en Tram Kanaleneiland van Utrecht Centraal tot de A12

Halte Utrecht Centraal

Het gebied aan de Jaarbeurszijde van het station is aan het transformeren naar een zeer dicht bebouwd stuk stad. Diverse bouwplannen zijn reeds verwezenlijkt, worden gebouwd, zijn in aanvraag of staan op de agenda voor de toekomst. In de maquette hieronder wordt een totaalimpressie gegeven van alle plannen.



Figuur 3-3: Maquette bouwplannen Jaarbeurszijde stationsgebied

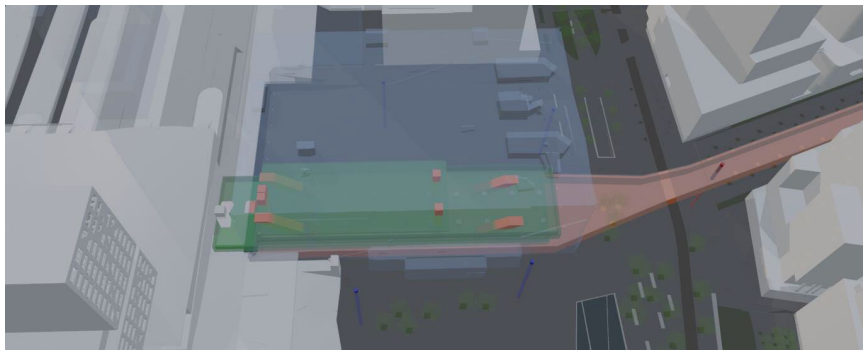
In dit dicht bebouwde gebied speelt de begin-/eindhalte van de Merwedelijn een belangrijke rol. Voor het Beatrixgebouw bestaan al langer ideeën voor herontwikkeling. Samen met de zoektocht naar een eindhalte voor de nieuwe Merwedelijn biedt dit kansen om halte en gebouw in een integraal project aan te pakken en meerwaarde te creëren.



Figuur 3-4: Ligging eindhalte onder Beatrixgebouw in het stationsgebied

De beginhalte wordt daarom gerealiseerd onder het huidige Beatrixgebouw. Het gebouw dient waarschijnlijk (deels) te worden gesloopt voor de aanleg van de halte, en na de aanleg van de halte weer op een andere wijze te worden teruggebouwd. Hiermee ligt de halte direct aan het treinstation Utrecht Centraal. Het ontwerp en de planning voor de bouw van de tramhalte en het nieuwe gebouw moeten integraal ontwikkeld worden.

De tramhalte krijgt een actieve, veilige en prettige omgeving door de ligging in/onder een gebouw; en het gebouw profiteert (kwalitatief en commercieel) van de reuring en activiteit van de tramhalte. Ook de directe omgeving, met name het Jaarbeursplein, profiteert van deze nieuwe functies en kwaliteiten van het gebouw en de halte.

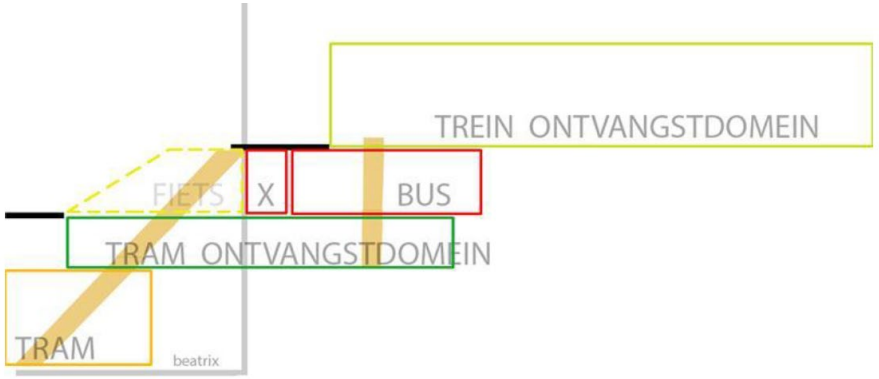


Figuur 3-5: Visualisatie eindhalte Beatrixgebouw

Hierboven is in transparant blauw het huidige Beatrixgebouw weergegeven, en in oranje de ondergronds gelegen halte met trappen en liften en het vervolgtracé onder de Jaarbeursboulevard. In groen het zogenaamde 'ontvangstdomein' van de tram (zie volgende paragraaf). De in deze afbeelding goed zichtbare stapeling van functies zorgt voor efficiënt ruimtegebruik, iets wat noodzakelijk is in dit hoogstedelijke deel van Utrecht.

Overstappen

Een soepele en snelle overstapbeweging op trein en bus is van groot belang voor een goed functionerende tramhalte.



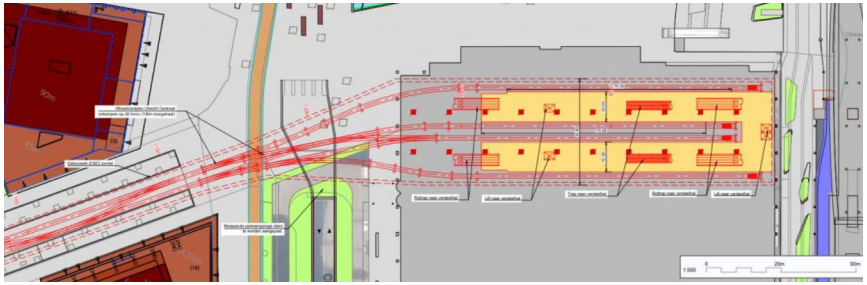
Figuur 3-6: Schematische weergave transfertunnel

Het zogenaamde 'ontvangstdomein', een verdeelhal bovenop de tramhalte waar de trappen en liften naar de perrons, de kaartautomaten, de toegangspoortjes, en mogelijk winkels en dienstverlening zich bevinden; speelt hierin een belangrijke rol als knooppunt. Overstappers op de trein nemen vanuit dit ontvangstdomein een roltrap of lift naar het Forumniveau, en komen direct tegenover de ingang van de reizigershal van Utrecht Centraal uit.

Overstappers op de bus kunnen vanuit het ontvangstdomein doorlopen tot onder de expeditiestraat van het Beatrixgebouw en komen vervolgens middels een roltrap of lift direct uit op het gewenste busperron. Mogelijk kan deze trap / lift ook direct doorlopen naar de stationshal, waarmee een dubbele toegang kan worden gerealiseerd.

Het ontvangstdomein zal eveneens direct vanaf het Jaarbeursplein en vanaf de Croeselaanzijde toegankelijk zijn, zodat reizigers vanaf alle richtingen de tramhalte kunnen bereiken zonder om te hoeven lopen. Dit is specifiek belangrijk voor bezoekers van de Jaarbeurs die hiermee niet via het al drukke stationsgebied hoeven te lopen. De tramhalte zorgt hiermee als een spin in het web aan alle zijden voor spreiding van reizigers, en biedt alternatieven in looproutes wat flexibiliteit en toekomstbestendigheid waarborgt.

De tramhalte zelf bestaat uit een zogenaamd viersporig gebouwd kopstation met twee eilandperrons. De perrons zijn daarmee erg breed (ca. 10m), wat prettig is voor de reiziger. Aan beide zijden van de perrons (richting Centraal Station en richting Jaarbeurs) gaan roltrappen en liften omhoog naar het ontvangstdomein en het maaiveld.

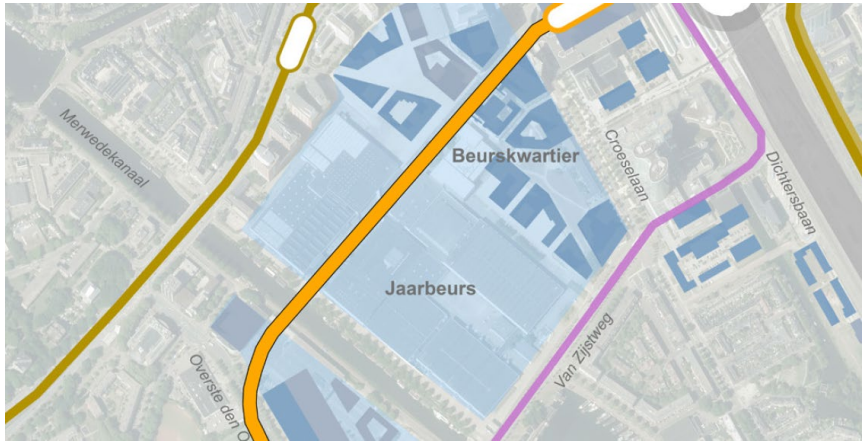


Figuur 3-7: Schetsontwerp eindhalte Beatrixgebouw

Uiteraard zijn er in dit technisch complexe gebied nog een aantal nader te onderzoeken aspecten. Op hoofdlijnen zijn dit:

- Deels of gehele sloop en nieuwbouw van het gebouw, alsmede exacte locatie van in- en uitgangen: dit zal in een integraal project moeten worden ontworpen. Om te bepalen in hoeverre het gebouw gehandhaafd kan blijven is nog verder onderzoek nodig, waarna een integrale afweging moet plaatsvinden over de haalbaarheid daarvan.
- Mogelijk is bij gehele sloop de halte 45 graden te draaien wat doorkoppeling onder de treinsporen naar de binnenstad in de toekomst mogelijk zou maken. Dit is technisch en qua uitvoering complex, maar in vervolgfases kan dit een meerwaarde bieden voor toekomstvastheid en doortrekken van de tramlijn.
- Exacte inpassing transfertunnels, liften en (rol)trappen in bestaand busstation en onder de expeditiestraat. De ruimte om deze elementen in te passen is beschikbaar, maar er is beperkte speelruimte.
- Wijze van kruisen van de inrit naar de Jaarbeursparkeergarage vanaf de Croeselaan. De inrit zal onder- of bovenlangs de tramtunnel terug moeten worden gebracht.

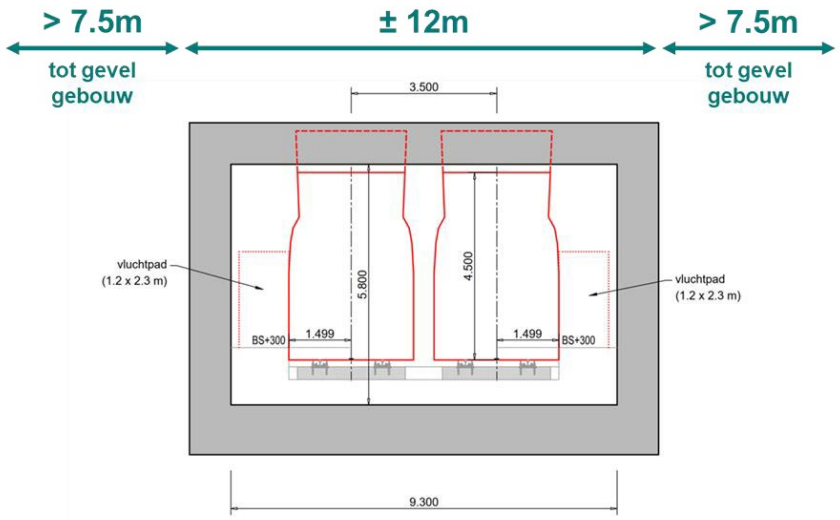
Jaarbeursboulevard



Figuur 3-8: Ligging tracé over Jaarbeursboulevard

Na de halte Utrecht Centraal vervolgt het tracé zich in een gegraven tunnel ofwel verdiepte ligging. Dit betekent in de praktijk dat er een ca. 12 meter brede 'bak' wordt gegraven, de sporen worden aangelegd, en vervolgens een 'deksel' op de bak wordt gelegd waarmee de bak wordt overdekt. De tram is daarmee niet meer zichtbaar op het maaiveld, afgezien van enkele veiligheidsmaatregelen zoals vluchttrappen en technische installaties. Feitelijk ligt de tram dus in een tunnel. In het ontwerp is rekening gehouden met een minimale gronddekking op de tunnel van 1.00 meter, zodat ook bomen en benodigde kabels en leidingen en dergelijke weer geheel teruggebracht kunnen worden.

Hieronder is schematisch weergegeven hoe deze tunnel eruitziet.



Figuur 3-9: Schematische doorsnede van de tramtunnel

De tramtunnel komt richting het westen langzaam dieper te liggen, omdat de tunnel onder het Merwedekanaal door zal moeten.

Nader te onderzoeken aspecten:

- In en rondom de Jaarbeursboulevard is een aanzienlijke hoeveelheid Warmte- en Koudeopslagsystemen te vinden. Dit zijn lange pijpen welke diep de grond in gaan richting het grondwater en worden gebruikt voor verwarming en koeling van de gebouwen langs de Jaarbeursboulevard. Door de tunnel te graven zullen 6 van deze pijpen dienen te worden verplaatst, en heeft de tunnel mogelijk invloed op de functionaliteit van 20 andere pijpen.
- Algehele afstemming met de Jaarbeurs over herontwikkeling van de Jaarbeursterreinen.

Overste den Oudenlaan

Na het Merwedekanaal vervolgt de tram zich via een bocht (welke rekening houdt met de beoogde bouw van een nieuwe parkeergarage van de Jaarbeurs langs de Overste den Oudenlaan) naar de halte 'Overste den Oudenlaan'.



Figuur 3-10: Ligging tracé nabij Overste den Oudenlaan

Deze halte ligt op de hoek met de Van Zijstweg, direct aansluitend op de recent gebouwde Nieuwe Defensie. Deze halte is vanwege tunneltechnische veiligheidseisen opgenomen als volwaardige halte. Kanttekening hierbij is dat in vervolgstappen (op basis van effectbeoordeling en kosten) bezien zal worden of dit een volwaardige halte dient te blijven. Alternatieven zijn het volledig laten vervallen van de halte waardoor de tram sneller is, of de halte alleen een functie te laten vervullen als een vluchthalte bij calamiteiten.

<u>Nader te onderzoeken aspecten:</u>

- De ruimte tussen de bestaande busonderdoorgang en de nieuwe bebouwing van de Nieuwe Defensie is krap. De verdiepte ligging past hier wel tussen, maar er is in de volgende planfasen aandacht nodig voor de technische inpassing.

Europalaan

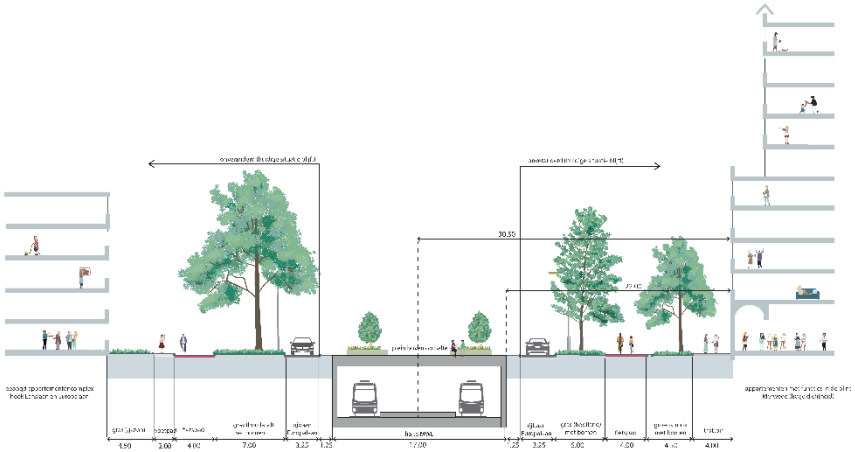
Tot en met de kruising met de Koningin Wilhelminalaan is de verdiepte ligging nog steeds overdekt, maar verder naar het zuiden moet de tramlijn vanuit kostenoverwegingen deels gerealiseerd worden als een ‘open bak’ (in de tekening is dit zichtbaar middels de ‘schaduw’ in de oranje lijn).



Figuur 3-11: Ligging tracé op de Europalaan

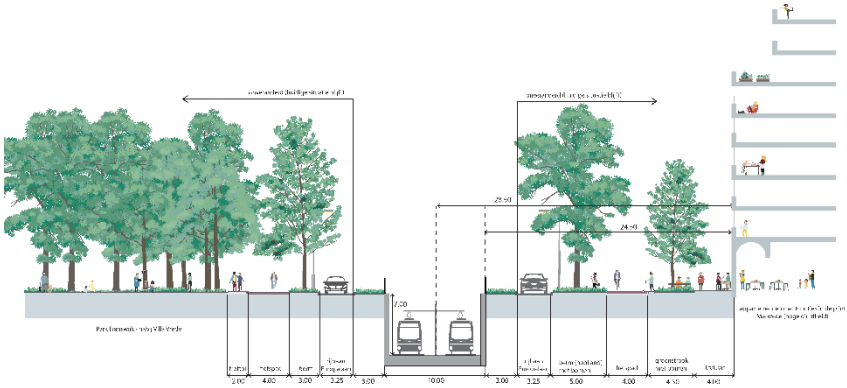
In het ontwerp is gekeken waar een ‘deksel’ het meest nodig en wenselijk is vanuit oversteekbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Waar wegen en voet- en fietspaden de Europalaan kruisen is de Merwedelijn overdekt. Deze overdekte plekken houden ook al rekening met de ligging van wegen en paden voor de nieuwbouw in de Merwedekanaalzone.

Ook alle haltes zijn geheel overdekt, omdat oversteekbaarheid en toegankelijkheid juist bij de haltes van groot belang is. Hieronder staat een principedoorsnede afgebeeld ter plaatse van de halte Transwijk. De breedte van de tunnel is ter plaatse van de haltes uiteraard groter dan in de rest van het tracé, omdat de perrons ook ingepast moeten worden.



Figuur 3-13: Schematische weergave halte in overdekte ‘bak’

In de tussenliggende delen is de tram gelegen in een ‘open verdiepte ligging’. Hieronder staat daarvan een principedoorsnede afgebeeld ter hoogte van Park Transwijk. In totaal is 30% van het gehele tracé tussen Utrecht Centraal en de A12 open, en 70% overdekt.



Figuur 3-12: Schematische weergave tram in 'open verdiepte ligging’

Halte Transwijk

Tramhaltes zijn belangrijke plekken in de stad, waar veel mensen samen komen en op een prettige en sociaal veilige manier moeten kunnen reizen en verblijven. Hiernaast zijn twee conceptuele visualisaties weergegeven van de Halte Transwijk. Het is belangrijk om te benadrukken dat dit conceptuele impressies zijn, welke beogen op conceptueel niveau een beeld te geven van de maat en schaal en het effect van een open verdiepte ligging op de openbare ruimte. Het is geen renden van een toekomstige situatie; daarvoor dienen alle wensen en eisen ten aanzien van stempelramen, hekwerken, vluchtwegen en overige veiligheidsmaatregelen nog nader uitgewerkt te worden. De visualisaties geven een indruk van de mogelijkheden, niet alleen voor deze halte maar ook voor de haltes Overste Den Oudenlaan en Kanaleneiland-Zuid. Aan de bebouwing aan de rechterkant van de afbeeldingen is te zien dat de Merwedekanaalzone zich in de toekomst gaat ontwikkelen naar een stuk stad met een hoge dichtheid. De locatie van de halte is hierop afgestemd.

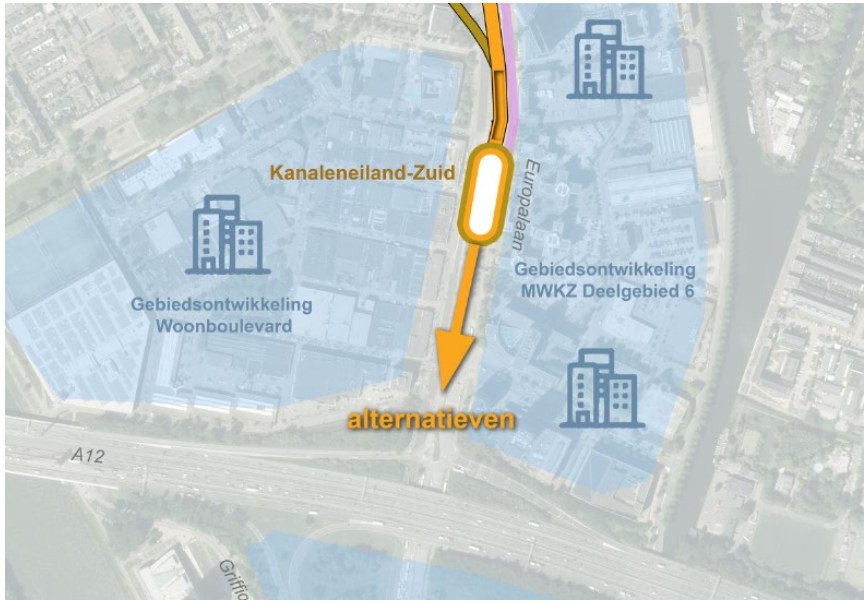
In de visualisatie is te zien dat bovenop de halte een ruime nieuwe openbare ruimte ontstaat waar de entrees naar de ondergrondse perrons en de fietsenstallingen een plek krijgen. Ook commerciële functies zouden hier ingepast kunnen worden.

Vanwege de diepteligging is het eveneens mogelijk om bomen te planten en de halte daarmee te vergroenen. De haltes bieden ook een betere oversteekbaarheid van de Europalaan van west naar oost voor fietsers en voetgangers.



Figuur 3-14: conceptuele visualisatie halte Transwijk

Kanaleneiland-Zuid

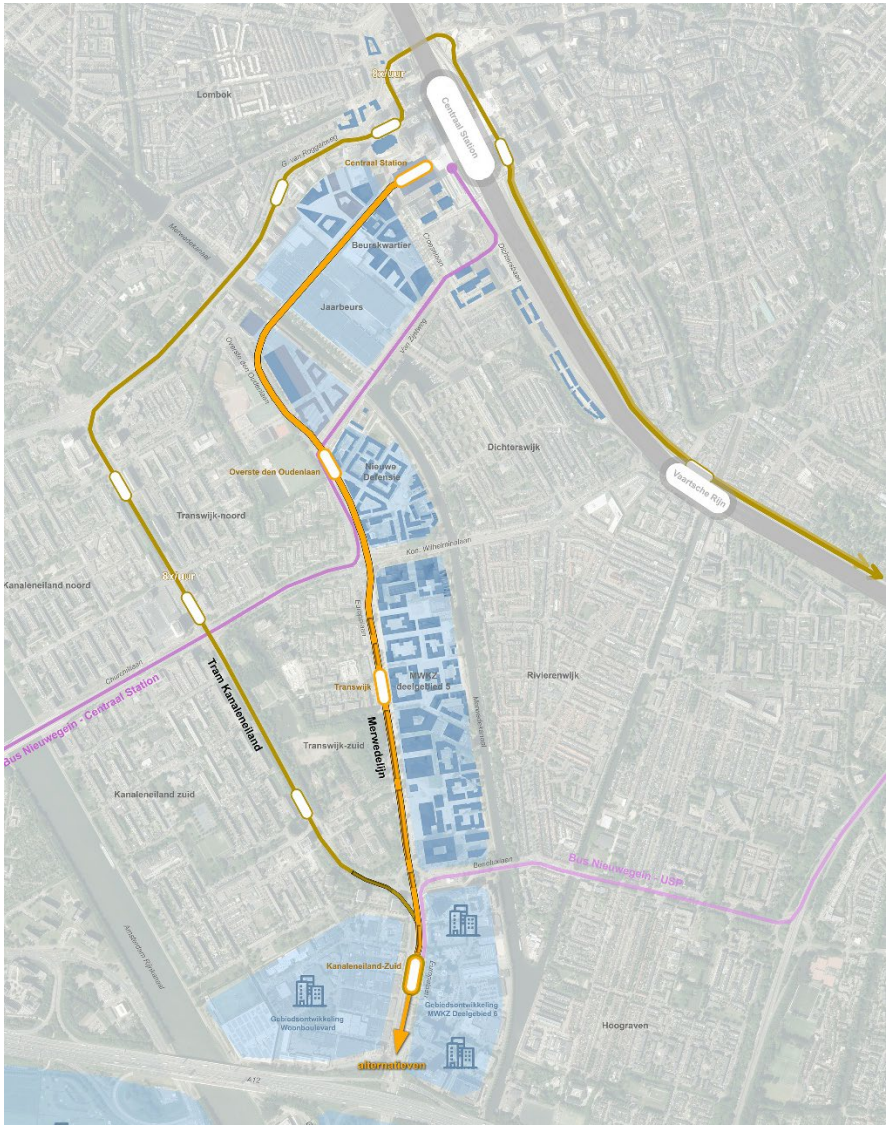


Figuur 3-15: Ligging tracé rondom halte Kanaleneiland-Zuid

De Merwedelijn vervolgt zich onder de rotonde van het Europaplein door. In het midden van de rotonde is de bak open. Vanuit het westen sluit hier de Tram Kanaleneiland (voormalige SUNIJ-lijn) aan op het tracé van de Merwedelijn. Hiertoe zakt de SUNIJ-lijn net voor het Europaplein onder de grond middels een hellingbaan. Waar beide trams samenkomen is de bak nog een klein deel open, waarna de volledig ondergronds gelegen halte Kanaleneiland-Zuid wordt bereikt. Hier komen de beide lijnen samen en kan overgestapt worden, ook op de buslijnen richting het USP. De huidige tramhalte Kanaleneiland-Zuid die nu op het maaiveld ligt komt daarmee ondergronds te liggen. Dit schept ruimte om nieuwe verkeersaansluitingen te maken voor auto, fiets en voetgangers tussen de te herontwikkelen meubelboulevard aan de westzijde en de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone deelgebied 6 aan de oostzijde.

Het vervolg van de Merwedelijn is in de zes alternatieven verschillend en wordt beschreven in de volgende paragrafen.

Tram Kanaleneiland tussen Utrecht Centraal en Kanaleneiland-Zuid



Figuur 3-16: Overzichtskaart tracé Tram Kanaleneiland (bruine lijn)

De Tram Kanaleneiland (bruine lijn) blijft rijden volgens het bestaande tracé (SUNIJ-lijn), met dezelfde frequentie als nu: 8 keer per uur in beide richtingen. Zoals beschreven zakt de Tram Kanaleneiland net voor het Europaplein ondergronds om aan te sluiten op de nieuwe ondergrondse halte Kanaleneiland-Zuid.

Hoe ver de Tram Kanaleneiland daarna doorloopt is in de zes alternatieven verschillend. Dit wordt in de volgende paragrafen toegelicht.

Busverbindingen

De Merwedelijn lost het knelpunt van de te grote hoeveelheid bussen op de Van Zijstweg op, omdat reizigers de tram zullen gebruiken in plaats van de bus. Op hoofdlijnen zijn er twee hoofdroutes voor bussen:

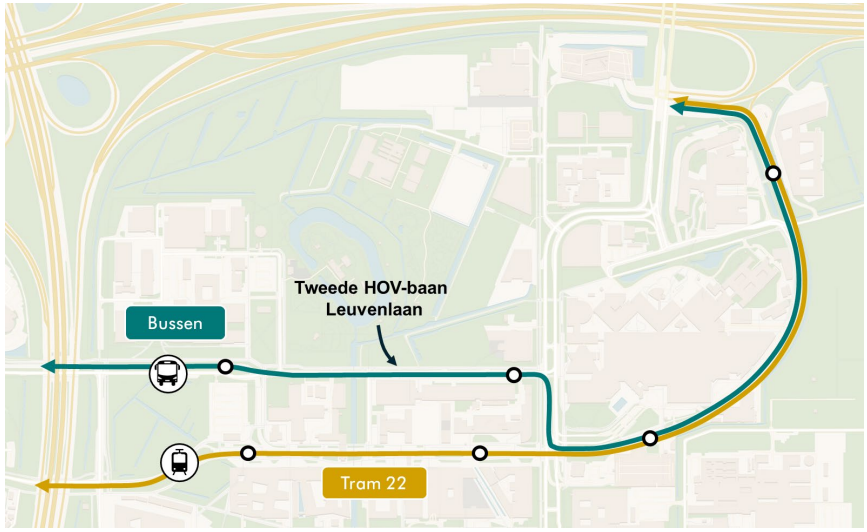
- Nieuwegein – Utrecht Centraal: via Papendorp
- Nieuwegein – USP: via Westraven, Europaplein en Beneluxlaan

Nadere toelichting op de routes van de bus wordt hieronder gegeven bij de weergave van de Alternatieven.

3.3 Bus Waterlinieweg en USP

De tweede hoofdmaatregel is erop gericht om het USP beter bereikbaar te maken met het ov. Dit betreft maatregelen op het USP zelf en op de Waterlinieweg.

1. Op het USP komt een nieuwe busbaan (tweede HOV-as) op de Leuvenlaan, parallel aan de Heidelberglaan (zie hieronder). Alle buslijnen met uitzondering van lijn 28 maken gebruik van deze nieuwe HOV-as. Ten oosten van de Universiteitsweg rijden alle bussen en trams samen op de Heidelberglaan via haltes UMC en WKZ / Máxima.
2. Op de Waterlinieweg wordt ter hoogte van stadion Galgenwaard (viaduct over de Herculeslaan) een extra bushalte gerealiseerd (zie hiernaast). Buslijnen 31, 34, 202 en 402 halteren bij deze halte.
3. Op de Waterlinieweg rijden bussen gedeeltelijk op (aanliggende) busstroken. Tussen 't Goyplein en Verkeersplein Laagraven wordt in zuidelijke richting een extra busstrook aangebracht in de middenberm (zie hiernaast). Dit verhoogt de betrouwbaarheid van de busdienst, met name in drukke spitsperioden.



Figuur 3-17: nieuwe busbaan (HOV-baan) op de Leuvenlaan



Figuur 3-18: Nieuwe halte Galgenwaard en nieuwe busstrook tussen 't Goyplein en verkeersplein Laagraven.

Noot: deze maatregelen maken geen deel uit van alternatieven 5 en 6.

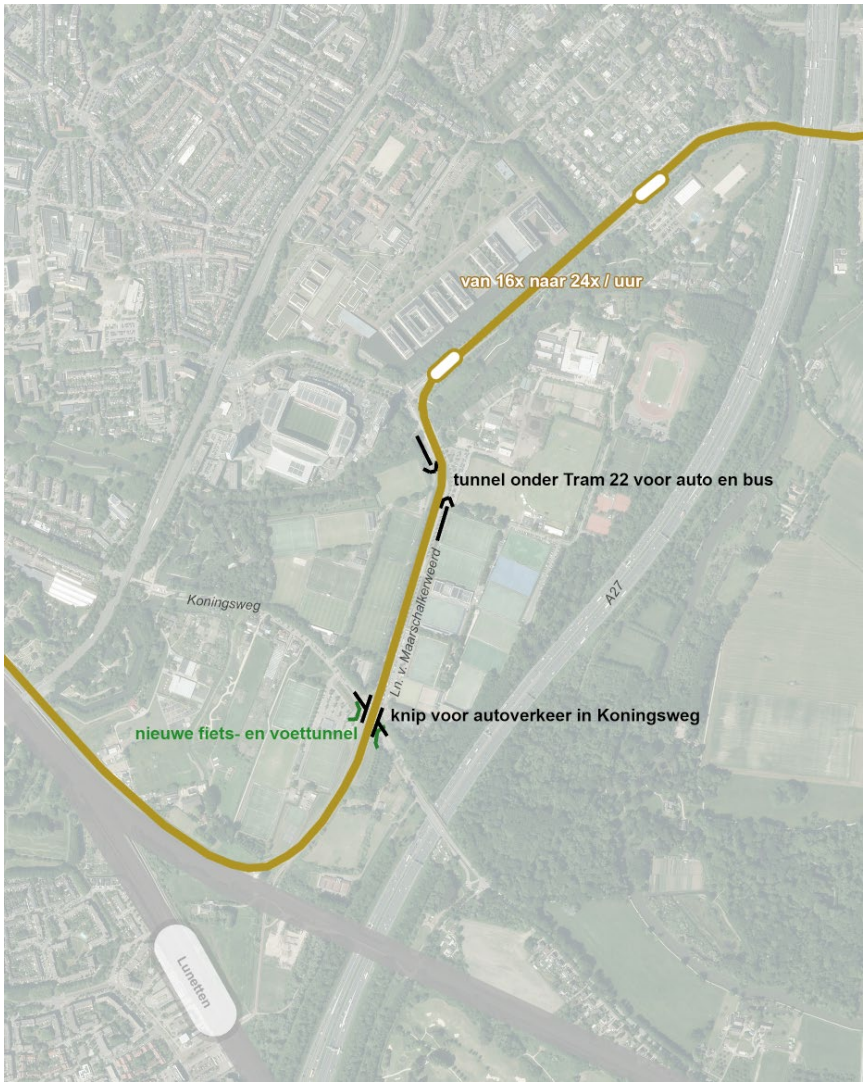
3.4 Frequentieverhoging Tram 22

De derde maatregel is gericht op het beter bereikbaar maken van het USP vanaf Utrecht Centraal, en het verminderen van de drukte op piektijden bij de tramhalte op Utrecht Centraal. Hiertoe wordt de frequentie van tramlijn 22 verhoogd van 16 naar 24 keer per uur in beide richtingen. Om dit mogelijk te maken zonder dat de betrouwbaarheid van de tramdienst daalt, worden de volgende maatregelen getroffen gericht op het verminderen of wegnemen van kruisingen (conflicten) met het overige verkeer: (ie ook de kaart op de volgende pagina)

1. Het autoverkeer wordt geknipt op de Koningsweg ter hoogte van de tramlijn, waardoor auto's en tram elkaar niet meer kruisen. Voor fietsers wordt de overweg vervangen door een onderdoorgang. Dit verbetert de doorstroming en de veiligheid voor fietsers en voetgangers.
2. Op de Laan van Maarschalkerweerd gaat het auto- en busverkeer onder de trambaan door middels een nieuwe autotunnel, waar deze nu gelijkvloers kruisen. Ook dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en doorstroming.
3. De bussen rijden gedeeltelijk mee met de tram over de Heidelberglaan (tussen de kruising Universiteitsweg / Bolognalaan / Heidelberglaan en het WKZ). Om de frequentieverhoging van tramlijn 22 mogelijk te maken krijgt de bus-/tramhalte WKZ de vormgeving waarbij de bussen niet meer via de tramhalte hoeven te rijden (bus en tram halteren los van elkaar). Dit verhoogt de betrouwbaarheid van de dienstregeling van de tram. Daarnaast wordt de kruising Stellenboschlaan-Hoofddijk aangepast. Deze kruising wordt eenvoudiger wat zowel de betrouwbaarheid van de tram verbetert, als de doorstroming van overig verkeer.
4. Om een frequentie van 24 keer per uur te kunnen rijden, moet er bij de eindhalte bij P+R USP snel gekeerd kunnen worden. Hiervoor is een extra wisselcomplex opgenomen.

Samen zorgen deze maatregelen ervoor dat de betrouwbaarheid van de tram in de alternatieven hoger ligt dan in de referentiesituatie.

Noot: deze maatregelen maken geen deel uit van alternatieven 5 en 6.



Figuur 3-19: Maatregelen voor frequentieverhoging Tram22

3.5 De zes Alternatieven

In alle alternatieven is de Merwedelijn van Utrecht Centraal tot en met Kanaleneiland-Zuid opgenomen. De alternatieven verschillen op de volgende aspecten:

- Het gevolgde tracé van de Merwedelijn en de Tram Kanaleneiland vanaf de halte Kanaleneiland richting Nieuwegein en tot hoever de Merwedelijn doorloopt richting Westraven/Galecopperzoom.
- De aanwezigheid van de maatregelen Bus Waterlinieweg en Utrecht Science Park, en Tram 22 in het alternatief.

Brug Amsterdam-Rijnkanaal en kruising A12

Een specifieke opgave binnen alle Alternatieven is de kruising met de A12 en het Amsterdam-Rijnkanaal. Hieruit zijn in de verdiepingsfase twee basisoplossingen naar voren gekomen:

1. Een verdiepte ligging tot en met de halte Westraven met gebruik van de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal
2. Een oplossing die al voor de A12 vanuit de verdiepte ligging naar maaiveld komt, op maaiveld (bestaand spoor) onder de A12 door gaat en daarna stijgt naar een nieuwe brug over het Kanaal.

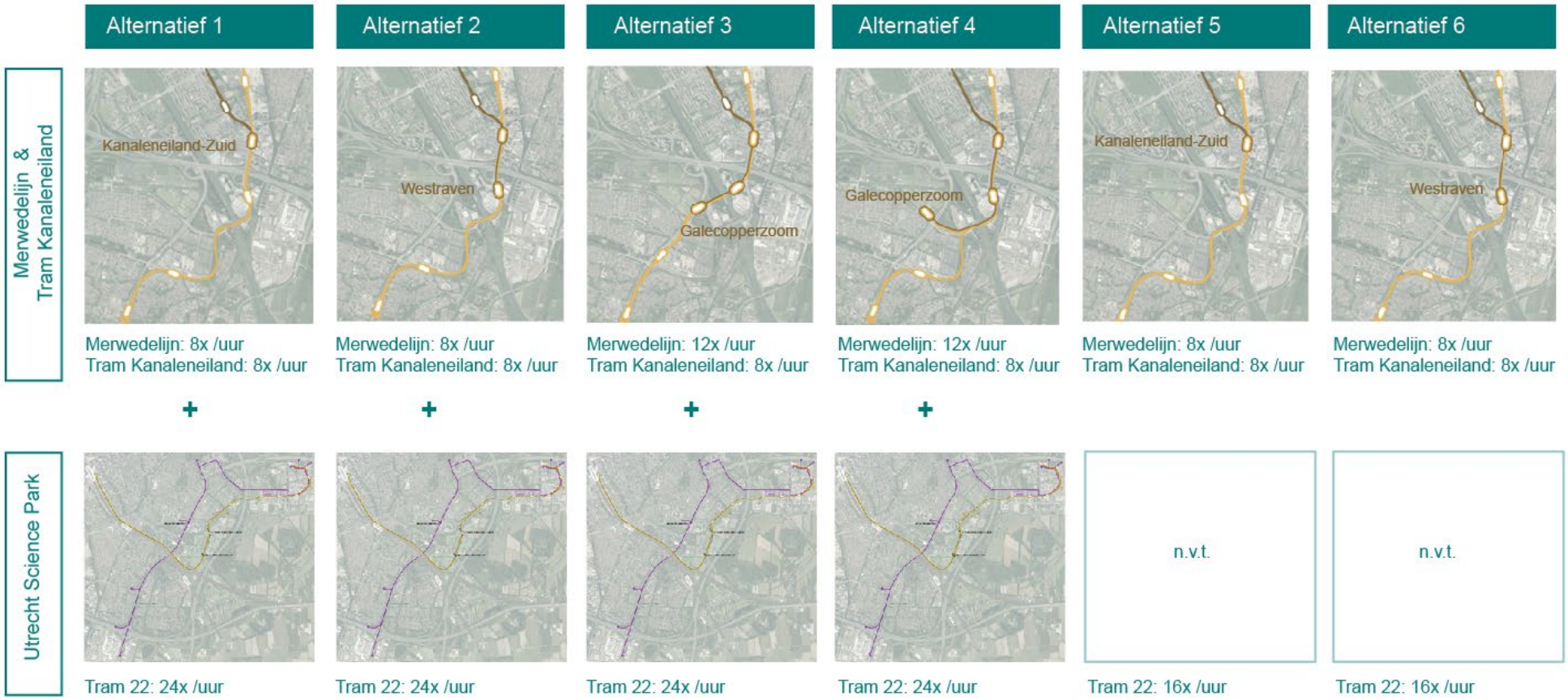
Beide oplossingen zorgen voor een andere aansluiting en ligging van de haltes van de Merwedelijn in de herontwikkelingsgebieden Westraven en Galecopperzoom (en in de toekomst Rijnenburg). Daarom zijn beide oplossingen integraal meegenomen in de effectbeoordeling.

Merwedelijn en Tram Kanaleneiland

In de schematische afbeeldingen op de volgende pagina staat weergegeven welk tracé de Merwedelijn en de Tram Kanaleneiland volgen in de verschillende alternatieven.

- In alternatieven 1 en 5 stopt de Tram Kanaleneiland bij halte Kanaleneiland-Zuid en keert dan om.
- In alternatieven 2 en 6 is dit tot de ondergrondse Halte Westraven.
- In alternatief 3 rijden beide trams over een nieuwe brug, stopt Tram Kanaleneiland bij de nieuwe halte Galecopperzoom, en vervolgt de Merwedelijn zich via een nieuw tracé langs de A.C. Verhoefweg naar Nieuwegein.
- In alternatief 4 is ook sprake van een eindhalte Galecopperzoom voor de Tram Kanaleneiland, maar dan volgt de tram de bestaande brug.

Hoe vaak de Merwedelijn en Tram Kanaleneiland rijden (per uur, per richting) staan onder de kaartjes vermeld. Dit is de frequentie in de eerste fase, wanneer nog niet alle gebiedsontwikkelingen zijn gebouwd; een hogere frequentie is op dat moment nog niet noodzakelijk. Het ontwerp van de lijn is echter berekend op de einddoelstelling van 24x per uur per richting.



Figuur 3-20: Overzicht van de zes alternatieven

3.5.1 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 1

De Merwedelijn komt vanaf Utrecht Centraal verdiept aan bij de ondergronds gelegen halte Kanaleneiland-Zuid.

Na de halte Kanaleneiland-Zuid stijgt de tram vanuit de ondergrondse ligging naar maaiveldligging. Die maaiveldhoogte wordt net voor de onderdoorgang van de A12 bereikt, waardoor de tram middels het bestaande spoor van de huidige SUNIJ-lijn onder de A12 door kan. In dit alternatief vervolgt de tram zijn weg over het bestaande tramspoor naar de bestaande halte Westraven, over de Jutphasespoorbrug en door naar Nieuwegein. Omdat de Merwedelijn in dit alternatief de op- en afritten van de A12 (aan de zuidzijde) op maaiveld kruist, kan de tram niet vaker rijden dan 8x per uur omdat er anders teveel impact is op de verkeersafwikkeling.

Frequentie

De Merwedelijn rijdt in dit alternatief daarom met een frequentie van 8 keer per uur in beide richtingen. Vanaf Nieuwegein-City rijden 4 trams richting Nieuwegein-Zuid en 4 trams richting IJsselstein-Zuid, net als bij de huidige SUNIJ-lijn.

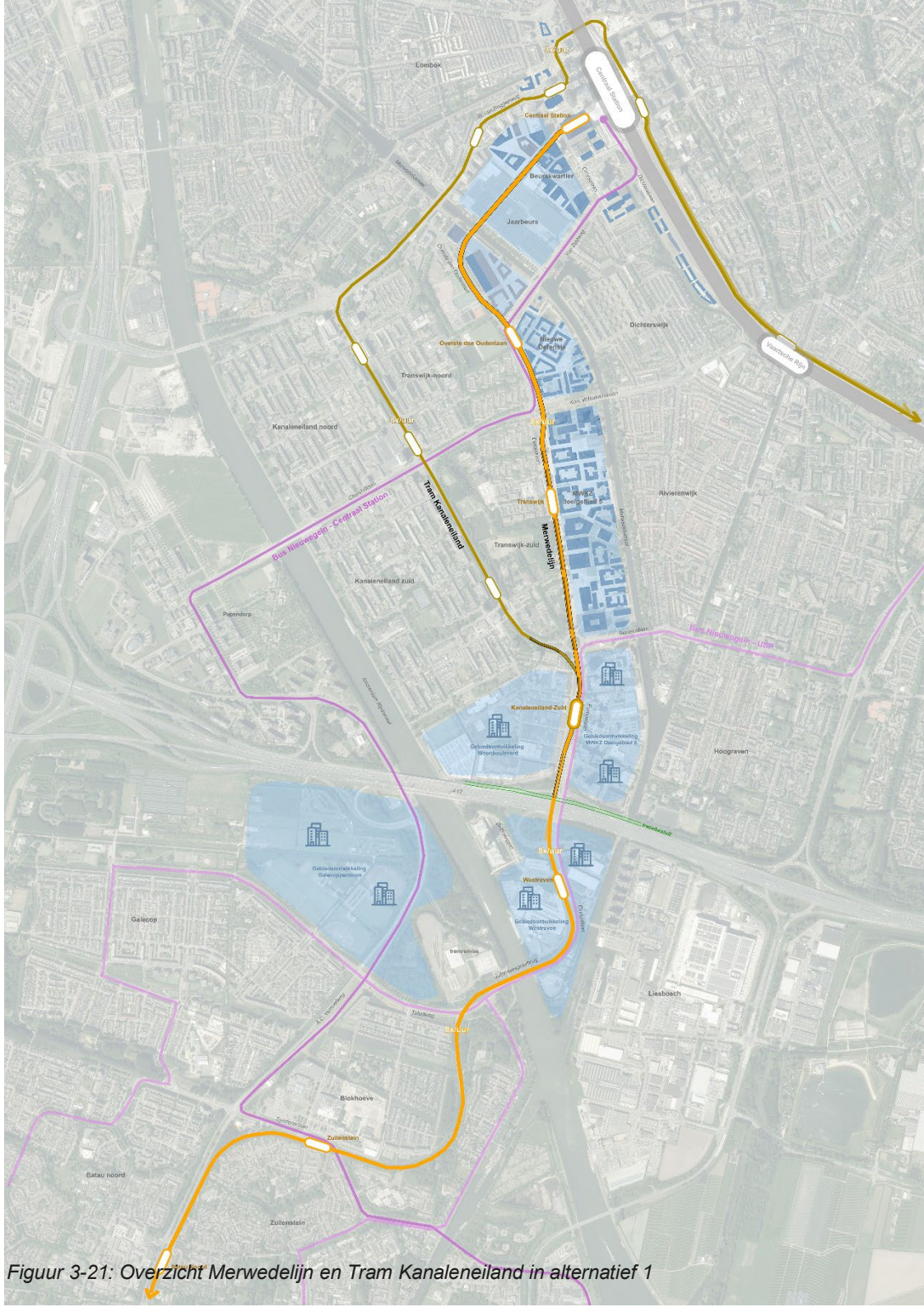
Tram Kanaleneiland takt op de halte Kanaleneiland-Zuid aan op de Merwedelijn. Net ten zuiden van de A12 is een keerspoor voorzien in de oksel van afrit 17 (Kanaleneiland). De tram rijdt vanaf hier terug naar Utrecht Centraal.

Bus

Als onderdeel van alternatief 1 worden diverse buslijnen die in de referentiesituatie via de Europalaan rijden anders gerouteerd. Op dit tracé rijdt immers de Merwedelijn via een snelle ondergrondse route. Dit betreft de lijnen 65, 74, 77 en 85.

Wegennet

De hellingbaan van de tram zorgt in dit alternatief voor een fysieke barrière voor verkeer vanuit Nieuwegein (Europalaan) richting de oprit van de A12 naar Den Haag. Daarom zal het verkeer een lus moeten maken om de hellingbaan van de tram heen.



Figuur 3-21: Overzicht Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 1

3.5.2 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 2

De Merwedelijn komt vanaf Utrecht Centraal verdiept aan bij de ondergronds gelegen halte Kanaleneiland-Zuid.

In dit alternatief kruist de Merwedelijn de A12 ondergronds en blijft de Merwedelijn verdiept gelegen tot en met de nieuwe ondergrondse halte Westraven. Daarna stijgt de tramlijn vanuit de ondergrondse ligging naar het maaiveld, sluit aan op het bestaande spoor van de SUNIJ-lijn en rijdt zo verder over de bestaande Jutphasespoorbrug door naar Nieuwegein.

Frequentie

De Merwedelijn rijdt in dit alternatief met een frequentie van 8 keer per uur in beide richtingen. Vanaf Nieuwegein-City rijden 4 trams richting Nieuwegein-Zuid en 4 trams richting IJsselstein-Zuid, net als bij de huidige SUNIJ-lijn.

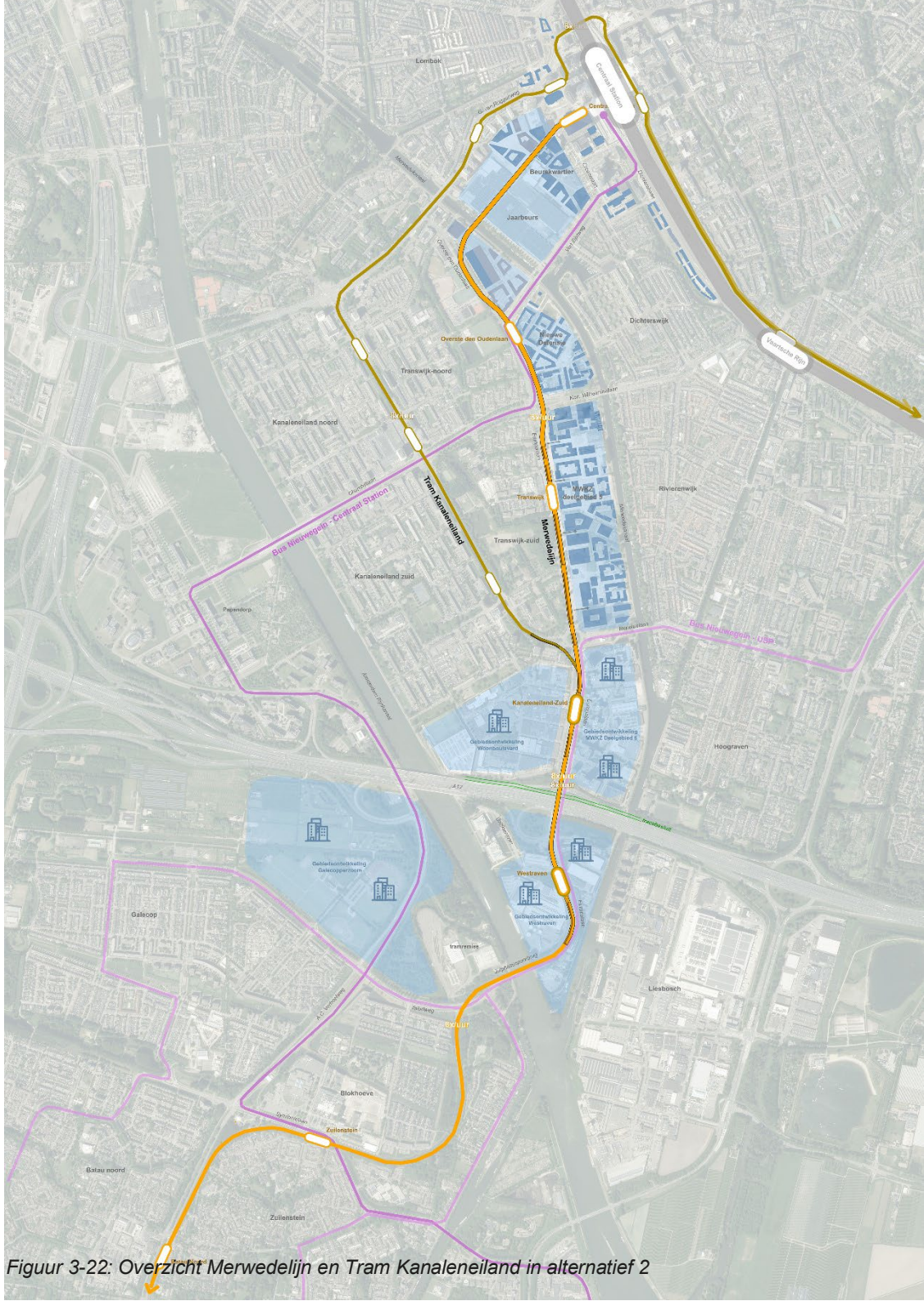
De Tram Kanaleneiland heeft een eindhalte bij halte P+R Westraven, en keert direct na deze halte middels een eveneens ondergronds gelegen keerspoor.

Bus

Als onderdeel van alternatief worden diverse buslijnen die in de referentiesituatie via de Europalaan rijden anders gerouteerd. Op dit tracé rijdt immers de Merwedelijn via een snelle ondergrondse route. Dit betreft de lijnen 65, 74, 77 en 85.

Wegennet

In dit alternatief zijn er vrijwel geen wijziging in het wegennet omdat de Merwedelijn volledig ondergronds blijft bij de kruising met de A12. Daarnaast komt er ruimte vrij in de meest westelijke onderdoorgang van de A12 omdat daar het spoor van de huidige SUNIJ-lijn kan komen te vervallen.



Figuur 3-22: Overzicht Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 2

3.5.3 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 3

De Merwedelijn komt vanaf Utrecht Centraal verdiept aan bij de ondergronds gelegen halte Kanaleneiland-Zuid.

Gelijk aan alternatief 1 stijgt de tram na halte Kanaleneiland-Zuid vanuit de ondergrondse ligging naar maaiveldligging. Die maaiveldhoogte wordt net voor de onderdoorgang van de A12 bereikt, waardoor de tram middels het bestaande spoor van de huidige SUNIJ-lijn onder de A12 door kan. In dit alternatief stijgt de tram direct na de onderdoorgang van de A12 verder naar een ongeveer 6 meter boven maaiveld gelegen nieuwe halte Westraven.

Vanaf deze halte stijgt de tram verder om op de juiste vrije hoogte (voor de scheepvaart) middels een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal heen te kunnen. Vanwege de viaductligging kan de tram ook op hoogte de A.C. Verhoefweg kruisen en halteren bij de nieuwe halte Galecopperzoom. Deze ligt boven de weg met uitgangen aan de west- en oostzijde, zodat beide ontwikkelgebieden goed toegankelijk zijn vanaf de halte.

Nog steeds op een viaduct gelegen draait de tram daarna terug over de A.C. Verhoefweg naar de nieuwe halte Symfonielaan (ter vervanging van halte Zuilenstein). Pas na de kruising met de Symfonielaan begint de tram te dalen en sluit bij de bestaande halte Batau Noord aan op het bestaande SUNIJ-spoor richting Nieuwegein / IJsselstein.

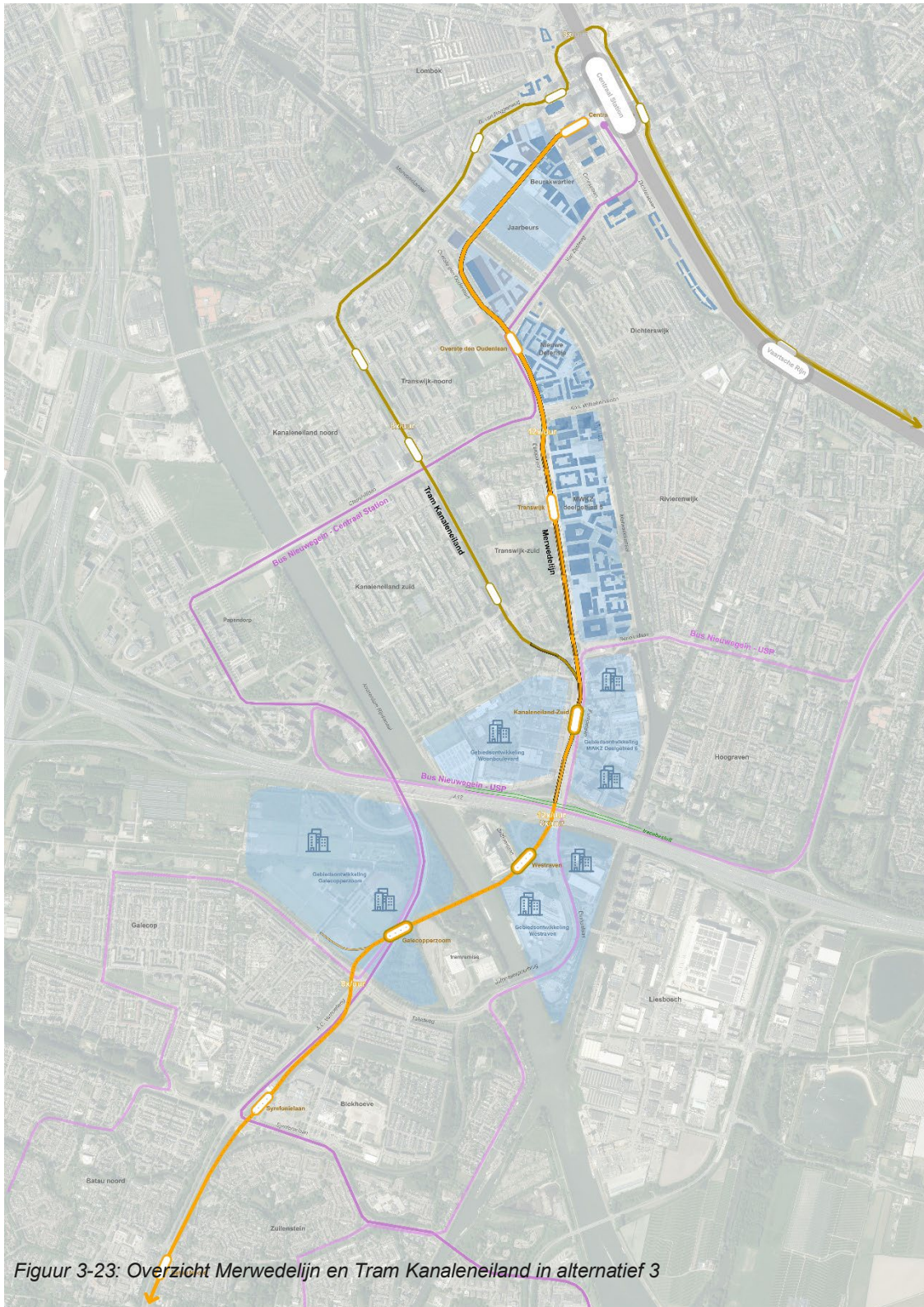
Frequentie

De Merwedelijn rijdt in dit alternatief met een frequentie van 12 keer per uur in beide richtingen. Bij halte Galecopperzoom keren 4 trams terug naar Utrecht CS. 8 trams rijden verder naar Nieuwegein en IJsselstein. Vanaf Nieuwegein-City rijden 4 trams richting Nieuwegein-Zuid en 4 trams richting IJsselstein-Zuid, net als bij de huidige SUNIJ-lijn.

De Tram Kanaleneiland rijdt mee met de Merwedelijn tot en met de halte Galecopperzoom, waar een extra perron voorziet in de keerbehoefte.

Bus

De routes van buslijnen 65, 74 en 85 worden op dezelfde manier aangepast als in Alternatieven 1 en 2. Ook buslijn 77 wordt aangepast, maar zal niet langs P+R Westraven rijden (en daar gekoppeld worden aan lijn 34), maar rijdt langs de nieuwe halte Galecopperzoom, A12 en Waterlinieweg richting nieuwe halte Galgenwaard.



Figuur 3-23: Overzicht Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 3

Bij de nieuwe verhoogde halte Westraven kan een ov-knooppunt worden gerealiseerd door een busstation te ontwikkelen bij de halte.

Wegennet

Net als in alternatief 1 verandert de wegenstructuur ten noorden van de A12 vanwege de blokkerende werking van de hellingbaan van de Merwedelijn. Verkeer vanaf Nieuwegein dat naar de A12 richting Den Haag wil moet een lus maken om de hellingbaan van de tram heen.

De tram kan met de voorgeschreven hellingspercentages niet genoeg stijgen om vanaf de onderdoorgang onder de A12 al voldoende vrije hoogte te hebben voor autoverkeer op de op- en afrit van de A12. Daarom worden de op- en afrit iets verdiept en verschuift de aansluiting op de Europalaan iets richting het zuiden.

3.5.4 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 4

De Merwedelijn komt vanaf Utrecht Centraal verdiept aan bij de ondergronds gelegen halte Kanaleneiland-Zuid.

Net als in alternatief 2 kruist de Merwedelijn de A12 ondergronds en blijft deze verdiept gelegen tot en met de nieuwe ondergrondse halte Westraven. Daarna stijgt de tramlijn vanuit de ondergrondse ligging naar maaiveldligging en verder omhoog naar de bestaande Jutphasespoorbrug.

Na de Jutphasespoorbrug splitst de lijn zich en volgt enerzijds het bestaande tracé van de SUNIJ-lijn naar Nieuwegein, en anderzijds naar de halte Galecopperzoom. Ter plaatse van deze splitsing zullen aanpassingen moeten worden gedaan aan de Taludweg en omgeving om een ongelijkvloerse kruising van beide lijnen mogelijk te maken.

De halte Galecopperzoom ligt in dit alternatief op hoogte (viaduct) aan de westzijde van de A.C. Verhoefweg, en ontsluit daarmee de gebiedsontwikkeling Galecopperzoom. In de toekomst kan het tracé vanaf deze eindhalte worden doorgetrokken naar Rijnenburg.

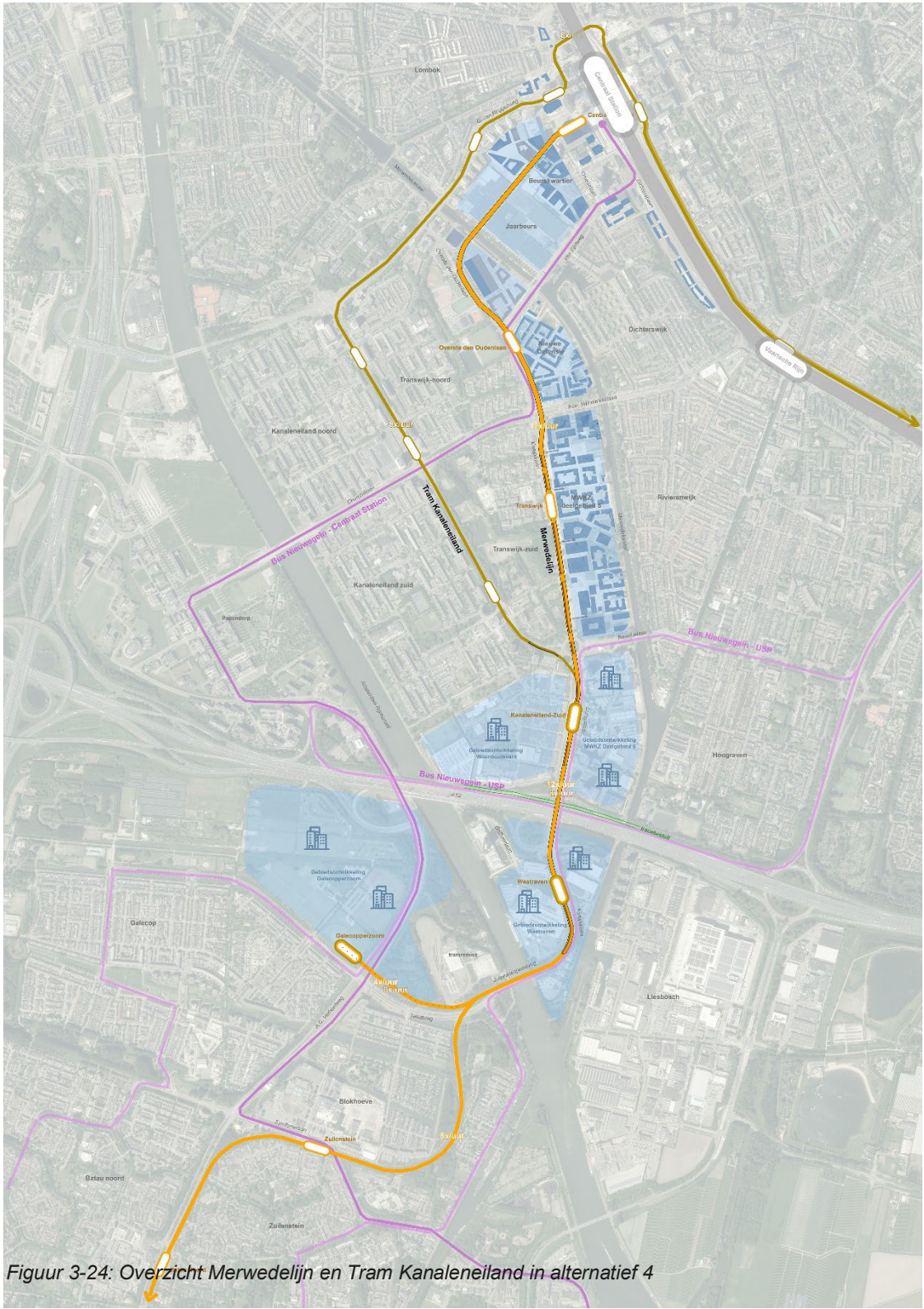
Frequentie

De Merwedelijn rijdt in dit alternatief met een frequentie van 12 keer per uur in beide richtingen. Bij halte Galecopperzoom keren 4 trams terug naar Utrecht CS. 8 trams rijden verder naar Nieuwegein en IJsselstein. Vanaf Nieuwegein-City rijden 4 trams richting Nieuwegein-Zuid en 4 trams richting IJsselstein-Zuid, net als bij de huidige SUNIJ-lijn.

De Tram Kanaleneiland heeft haar eindhalte bij Galecopperzoom, alwaar deze keert middels het derde perron.

Bus

De routes van buslijnen 65, 74 en 85 worden op dezelfde manier aangepast als in Alternatieven 1 en 2. Ook buslijn 77 wordt aangepast, maar zal niet langs P+R Westraven rijden (en daar gekoppeld worden aan lijn 34), maar rijdt langs de nieuwe halte Galecopperzoom, A12 en Waterlinieweg richting nieuwe halte Galgenwaard. Dit komt overeen met de wijzigingen in alternatief 3. Bij de nieuwe ondergrondse halte Westraven kan een ov-knooppunt worden gerealiseerd door een busstation toe te voegen bij de halte.



Figuur 3-24: Overzicht Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 4

Wegennet

In dit alternatief zijn er vrijwel geen wijziging in het wegennet ten oosten van het Kanaal, omdat de Merwedelijn volledig ondergronds blijft bij de kruising met de A12. Daarnaast komt er ruimte vrij in de meest westelijke onderdoorgang van de A12 omdat daar het spoor van de huidige SUNIJ-lijn kan komen te vervallen.

3.5.5 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 5

De inhoud van alternatief 5 is voor de Merwedelijn identiek aan alternatief 1.

De Merwedelijn komt vanaf Utrecht Centraal verdiept aan bij de ondergronds gelegen halte Kanaleneiland-Zuid.

Na de halte Kanaleneiland-Zuid stijgt de tram vanuit de ondergrondse ligging naar maaiveldligging. Die maaiveldhoogte wordt net voor de onderdoorgang van de A12 bereikt, waardoor de tram middels het bestaande spoor van de huidige SUNIJ-lijn onder de A12 door kan. In dit alternatief vervolgt de tram zijn weg over het bestaande tramspoor naar de bestaande halte Westraven, over de Jutphasespoorbrug en door naar Nieuwegein. Omdat de Merwedelijn in dit alternatief de op- en afritten van de A12 (aan de zuidzijde) op maaiveld kruist, kan de tram niet vaker rijden dan 8x per uur.

Frequentie

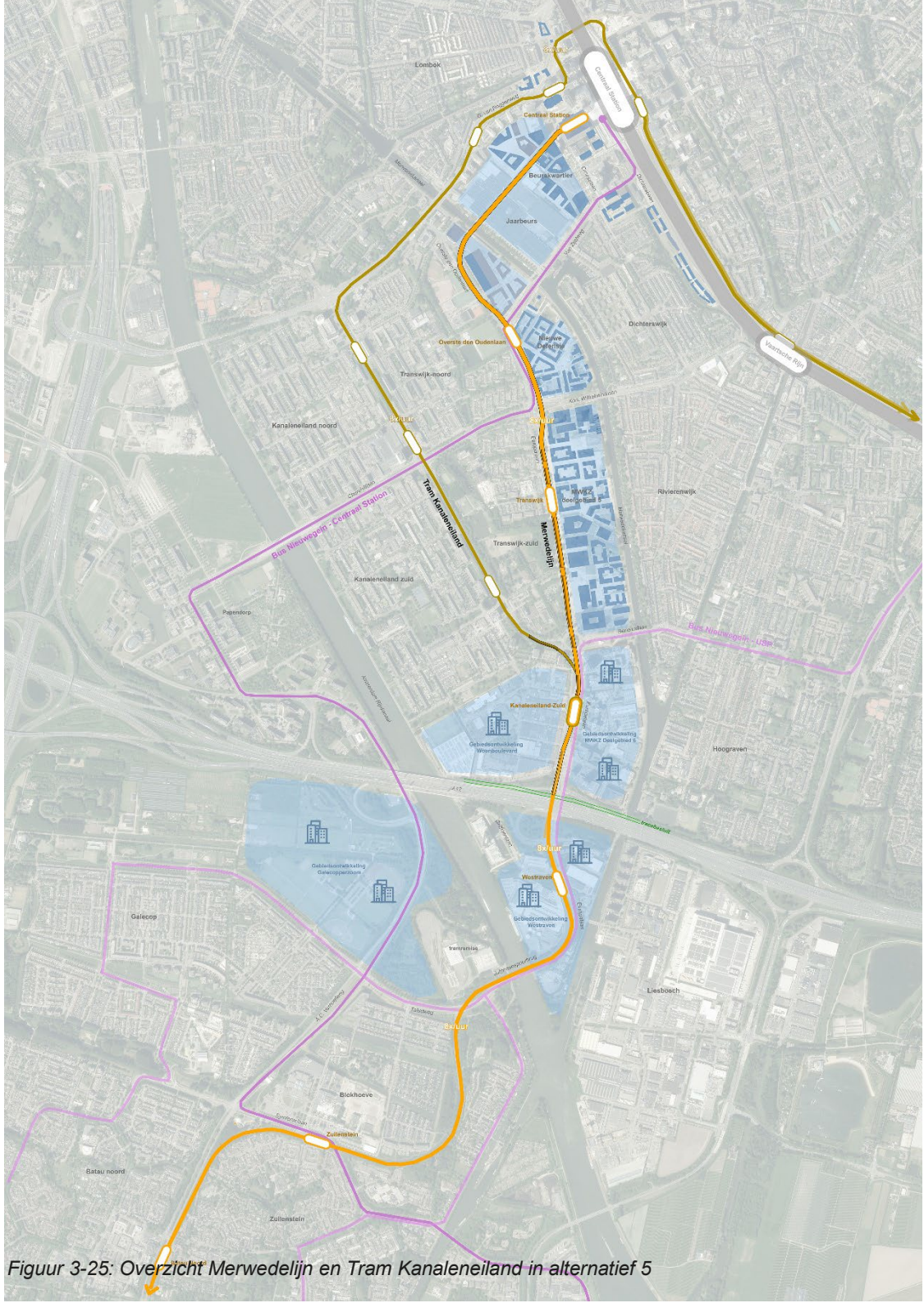
De Merwedelijn rijdt in dit alternatief daarom met een frequentie van 8 keer per uur in beide richtingen. Vanaf Nieuwegein-City rijden 4 trams richting Nieuwegein-Zuid en 4 trams richting IJsselstein-Zuid, net als bij de huidige SUNIJ-lijn. Tram Kanaleneiland takt op de halte Kanaleneiland-Zuid aan op de Merwedelijn. Net ten zuiden van de A12 is een keerspoor voorzien in de oksel van afrit 17 (Kanaleneiland). De tram rijdt vanaf hier terug naar Utrecht Centraal.

Bus

Als onderdeel van alternatief 1 worden diverse buslijnen die in de referentiesituatie via de Europalaan rijden anders gerouteerd. Op dit tracé rijdt immers de Merwedelijn via een snelle ondergrondse route. Dit betreft de lijnen 65, 74, 77 en 85.

Wegennet

De hellingbaan van de tram zorgt in dit alternatief voor een fysieke barriere voor verkeer vanuit Nieuwegein (Europalaan) richting de oprit van de A12 naar Den Haag. Daarom zal het verkeer een lus moeten maken om de hellingbaan van de tram heen.



Figuur 3-25: Overzicht Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 5

3.5.6 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 6

De inhoud van alternatief 6 is voor de Merwedelijn identiek aan alternatief 2.

De Merwedelijn komt vanaf Utrecht Centraal verdiept aan bij de ondergronds gelegen halte Kanaleneiland-Zuid.

In dit alternatief kruist de Merwedelijn de A12 ondergronds en blijft de Merwedelijn verdiept gelegen tot en met de nieuwe ondergrondse halte Westraven. Daarna stijgt de tramlijn vanuit de ondergrondse ligging naar het maaiveld, sluit aan op het bestaande spoor van de SUNIJ-lijn en rijdt zo verder over de bestaande Jutphasespoorbrug door naar Nieuwegein.

Frequentie

De Merwedelijn rijdt in dit alternatief met een frequentie van 8 keer per uur in beide richtingen. Vanaf Nieuwegein-City rijden 4 trams richting Nieuwegein-Zuid en 4 trams richting IJsselstein-Zuid, net als bij de huidige SUNIJ-lijn.

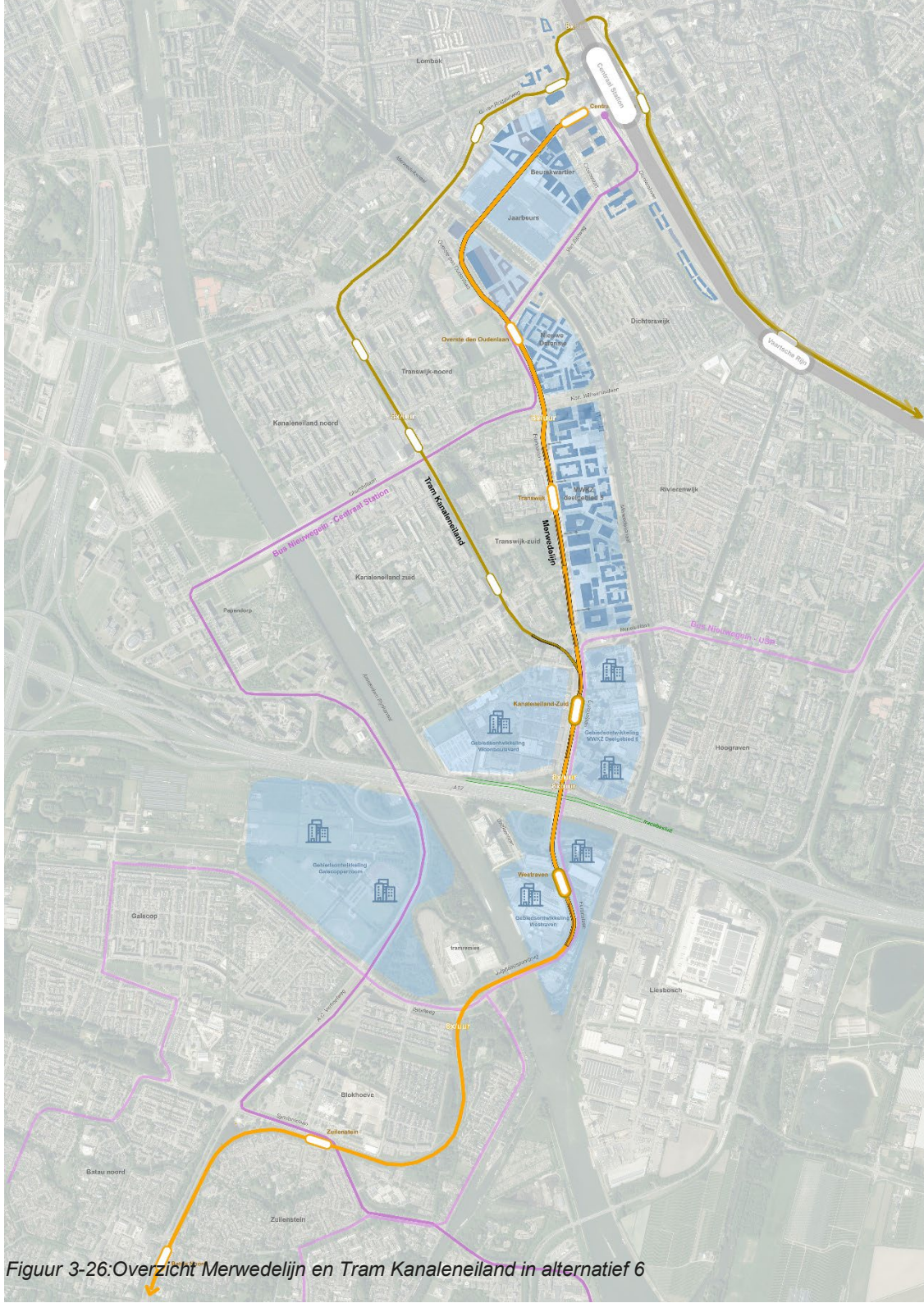
De Tram Kanaleneiland heeft een eindhalte bij halte P+R Westraven, en keert direct na deze halte middels een eveneens ondergronds gelegen keerspoor.

Bus

Als onderdeel van alternatief worden diverse buslijnen die in de referentiesituatie via de Europalaan rijden anders gerouteerd. Op dit tracé rijdt immers de Merwedelijn via een snelle ondergrondse route. Dit betreft de lijnen 65, 74, 77 en 85.

Wegennet

In dit alternatief zijn er vrijwel geen wijziging in het wegennet omdat de Merwedelijn volledig ondergronds blijft bij de kruising met de A12. Daarnaast komt er ruimte vrij in de meest westelijke onderdoorgang van de A12 omdat daar het spoor van de huidige SUNIJ-lijn kan komen te vervallen.



Figuur 3-26:Overzicht Merwedelijn en Tram Kanaleneiland in alternatief 6

3.6 Overzicht van de alternatieven

In de onderstaande tabellen worden de kenmerken en onderscheidende verschillen nogmaals overzichtelijk weergegeven. Alternatieven 4 t/m 6 staan afgebeeld op de volgende pagina.

		Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Maatregel	**Onderdeel**	**Uitwerking**	**Uitwerking**	**Uitwerking**
Merwedelijn en Tram Kanaleneiland (SUNIJ-lijn)	Halte Utrecht Centraal	Onder Beatrixgebouw	Onder Beatrixgebouw	Onder Beatrixgebouw
	Tracé Utrecht Zuidwest	Jaarbeursboulevard – Overste Den Oudenlaan - Europalaan	Jaarbeursboulevard – Overste Den Oudenlaan - Europalaan	Jaarbeursboulevard – Overste Den Oudenlaan - Europalaan
	Frequentie Merwedelijn	4x per uur tot Nieuwegein-Zuid 4x per uur tot IJsselstein-Zuid	4x per uur tot Nieuwegein-Zuid 4x per uur tot IJsselstein-Zuid	4x per uur tot Nieuwegein-Zuid 4x per uur tot IJsselstein-Zuid 4x per uur tot Galecopperzoom
	Bouwmethode tot A12	Graven, 30% open, 70% overdekt	Graven, 30% open, 70% overdekt	Graven, 30% open, 70% overdekt
	Komt boven	Ten noorden van A12	Ten zuiden van de A12, ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal	Ten noorden van A12
	Autonetwerk Europalaan	Opheffing gelijkvloerse kruisingen Europalaan met trambaan en aanpassing aanrijroute toerit A12 richting Den Haag.	Niet van toepassing	Opheffing gelijkvloerse kruisingen Europalaan met trambaan en aanpassing aanrijroute toerit A12 richting Den Haag.
	Aantal haltes tussen Utrecht Centraal en Westraven	3	3	3
	Kruising Amsterdam-Rijnkanaal	Bestaande brug (Jutphasespoorbrug)	Bestaande brug (Jutphasespoorbrug)	Nieuwe brug
	Nieuwegein	Bestaande tracé	Bestaande tracé	Nieuw tracé langs Galecopperzoom en verplaatste halte Zuilenstein
	Regiobussen	Lijnen 65 en 85 via Papendorp, lijnen 74 en 77 rijden via Westraven en gekoppeld aan lijn 34 richting USP.	Lijnen 65 en 85 via Papendorp, lijnen 74 en 77 rijden via Westraven en gekoppeld aan lijn 34 richting USP.	Lijnen 65 en 85 via Papendorp, lijn 74 via Westraven en gekoppeld aan lijn 34 richting USP, lijn 77 via afrit 16 (Nieuwegein) gekoppeld aan lijn 34 naar USP.
	Tram Kanaleneiland	Doortrekken Tram 22 richting Kanaleneiland-Zuid (8x per uur)	Doortrekken Tram 22 richting P+R Westraven (8x per uur)	Doortrekken Tram 22 richting Galecopperzoom (8x per uur)
Bus Waterlinieweg en USP	Knooppunt Laagraven (noord richting west/zuid)	Nieuwe busstrook	Nieuwe busstrook	Nieuwe busstrook
	Haltes Waterlinieweg	Galgenwaard	Galgenwaard	Galgenwaard
	Tweede busbaan USP	Leuvenlaan en bestaande tram- en busbaan Heidelberglaan	Leuvenlaan en bestaande tram- en busbaan Heidelberglaan	Leuvenlaan en bestaande tram- en busbaan Heidelberglaan
Tram 22	Koningsweg	Knip voor autoverkeer, onderdoorgang voor fietsverkeer	Knip voor autoverkeer, onderdoorgang voor fietsverkeer	Knip voor autoverkeer, onderdoorgang voor fietsverkeer
	Laan van Maarschalkerweerd	Ongelijkvloerse kruising met tram	Ongelijkvloerse kruising met tram	Ongelijkvloerse kruising met tram

		Alternatief 4	Alternatief 5	Alternatief 6
Maatregel	**Onderdeel**	**Uitwerking**	**Uitwerking**	**Uitwerking**
Merwedelijn en Tram Kanaleneiland (SUNIJ-lijn)	Halte Utrecht Centraal	Onder Beatrixgebouw	Onder Beatrixgebouw	Onder Beatrixgebouw
	Tracé Utrecht Zuidwest	Jaarbeursboulevard – Overste Den Oudenlaan - Europalaan	Jaarbeursboulevard – Overste Den Oudenlaan - Europalaan	Jaarbeursboulevard – Overste Den Oudenlaan - Europalaan
	Frequentie Merwedelijn	4x per uur tot Nieuwegein-Zuid 4x per uur tot IJsselstein-Zuid 4x per uur tot Galecopperzoom	4x per uur tot Nieuwegein-Zuid 4x per uur tot IJsselstein-Zuid	4x per uur tot Nieuwegein-Zuid 4x per uur tot IJsselstein-Zuid
	Bouwmethode	Graven, 30% open, 70% overdekt	Graven, 30% open, 70% overdekt	Graven, 30% open, 70% overdekt
	Komt boven	Ten zuiden van de A12, ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal	Ten noorden van A12	Ten zuiden van de A12, ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal
	Autonetwerk Europalaan	Niet van toepassing	Opheffing gelijkvloerse kruisingen Europalaan met trambaan en aanpassing aanrijroute toerit A12 richting Den Haag.	Niet van toepassing
	Aantal haltes tussen Utrecht Centraal en Westraven	3	3	3
	Kruising Amsterdam-Rijnkanaal	Bestaande brug (Jutphasespoorbrug)	Bestaande brug (Jutphasespoorbrug)	Bestaande brug (Jutphasespoorbrug)
	Nieuwegein	Splitsing tracé naar nieuwe eindhalte Galecopperzoom	Bestaande tracé	Bestaande tracé
	Regiobussen	Lijnen 65 en 85 via Papendorp, lijn 74 via Westraven en gekoppeld aan lijn 34 richting USP, lijn 77 via afrit 16 (Nieuwegein) gekoppeld aan lijn 34 naar USP.	Lijnen 65 en 85 via Papendorp, lijnen 74 en 77 rijden via Westraven en gekoppeld aan lijn 34 richting USP.	Lijnen 65 en 85 via Papendorp, lijnen 74 en 77 rijden via Westraven en gekoppeld aan lijn 34 richting USP.
	Tram Kanaleneiland	Doortrekken Tram 22 richting Galecopperzoom (8x per uur)	Doortrekken Tram 22 richting Kanaleneiland-Zuid (8x per uur)	Doortrekken Tram 22 richting P+R Westraven (8x per uur)
Bus Waterlinieweg en USP	Knooppunt Laagraven (noord richting west/zuid)	Nieuwe busstrook	Maakt geen deel uit van alternatief	Maakt geen deel uit van alternatief
	Haltes Waterlinieweg	Galgenwaard	Maakt geen deel uit van alternatief	Maakt geen deel uit van alternatief
	Tweede busbaan USP	Leuvenlaan en bestaande tram- en busbaan Heidelberglaan	Maakt geen deel uit van alternatief	Maakt geen deel uit van alternatief
Tram 22	Koningsweg	Knip voor autoverkeer, onderdoorgang voor fietsverkeer	Maakt geen deel uit van alternatief	Maakt geen deel uit van alternatief
	Laan van Maarschalkerweerd	Ongelijkvloerse kruising met tram	Maakt geen deel uit van alternatief	Maakt geen deel uit van alternatief

4 Aanpak effectonderzoek

Een belangrijk onderdeel van deze rapportage is de effectbeoordeling van de in hoofdstuk 3 beschreven Alternatieven. In dit hoofdstuk beschrijven we de methodiek en de kaders waarbinnen deze beoordeling is uitgevoerd.

4.1 De Referentiesituatie

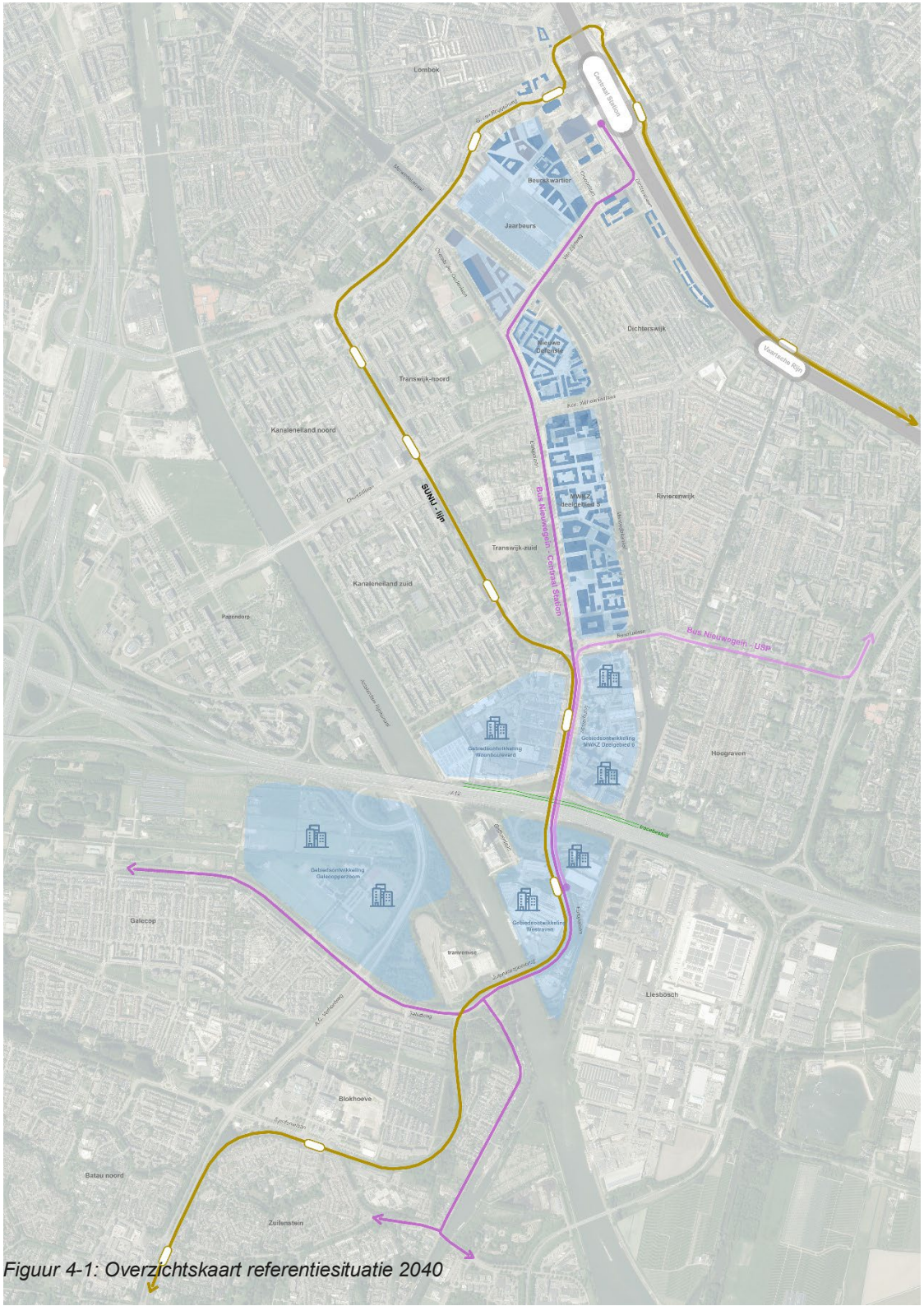
Het doel van de effectbeoordeling is om het verschil in effecten weer te geven tussen een situatie waarin de projectmaatregelen wel gerealiseerd zijn versus een situatie waarin deze niet worden gerealiseerd.

Vanwege de omvang en complexiteit van dit project en de daarbij behorende voorbereidings- en uitvoeringstijd, zouden deze maatregelen pas rond 2040 gerealiseerd kunnen zijn. Daarom is het van belang om de effecten te beoordelen ten opzichte van de voorziene werkelijkheid in 2040 in plaats van de huidige situatie in 2026. In het invloedsgebied van maatregel Merwedelijn/Kanaleneiland ziet die werkelijkheid er namelijk substantieel anders uit als nu vanwege alle bouwplannen die zijn geformuleerd in de verstedelijkingsopgave.

Simpel gezegd is de referentiesituatie dus de werkelijkheid waarin al het op dit moment vastgestelde beleid is gerealiseerd, behalve de maatregelen die binnen deze MIRT-verkenning worden beschreven. Alle in februari 2026 vastgestelde landelijke, provinciale en gemeentelijke beleidsstukken en vergunde projecten maken daarom deel uit van de referentiesituatie in 2040. Hiernaast is dit op kaart weergegeven.

4.1.1 Uitgangspunten verstedelijking tot 2040

Een van de drie hoofddoelstellingen van deze MIRT-verkenning is het per ov bereikbaar maken van de reeds in beleidsstukken vastgelegde nieuwe woon- en werklocaties in het zuidwesten van Utrecht en in Nieuwegein. Daarom is in de referentiesituatie, en daarmee ook in de effectbeoordelingen, ervan uitgegaan dat deze nieuwe woon- en werkgebieden gerealiseerd zijn in 2040. In de effectbeoordelingen is dan goed af te lezen welke impact en effecten de Merwedelijn heeft op bijvoorbeeld de bereikbaarheid van deze locaties.



Figuur 4-1: Overzichtskaart referentiesituatie 2040

Grofweg zijn de nieuwe woon- en werkgebieden gepland voor realisatie in de volgende twee tijdvakken:

Tot 2030: Voor de meeste gebieden waarvoor ontwikkeling op de korte- en middellange termijn is voorzien, zijn concrete plannen beschikbaar, bijvoorbeeld omgevingsvisies, omgevingsplannen en vergunde bouwprojecten. In de MIRT-verkenning OV en Wonen baseren we daarop de verwachtte woningbouwontwikkeling tot 2030 en de groei van het aantal arbeidsplaatsen.

Tot 2040: In de MIRT-verkenning is rekening gehouden met een realisatie van de volgende woningen en arbeidsplaatsen tussen 2030 en 2040:

- **Woonboulevard**: 2.220 extra woningen en 2.150 extra arbeidsplaatsen;
- **Merwedekanaalzone deelgebied 6**: 1.150 extra woningen en 1.000 extra arbeidsplaatsen;
- **Westraven:** 3.300 extra woningen, ten koste van ruim 1.330 arbeidsplaatsen;
- **Liesbosch en Laagraven West:** 750 extra woningen en 650 extra arbeidsplaatsen;
- **Galecopperzoom:** 5.750 extra woningen en 1.300 extra arbeidsplaatsen;
- **Tramremise:** 2.100 extra woningen en 4.200 extra arbeidsplaatsen;
- **Papendorp:** geen extra woningen en arbeidsplaatsen voorzien tussen 2030 en 2040.

Deze gebieden zijn in de kaart van de referentiesituatie weergegeven met een blauwe kleur. We gaan er dus van uit dat al deze woningen en arbeidsplaatsen in 2040 zijn gerealiseerd.

De toekomst is echter nooit met zekerheid te voorspellen. Daarom is het belangrijk om ook rekening te houden met scenario's waarin de toekomst anders uitvalt. Dit gebeurt onder andere in de 'Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse' (hierna: MKBA). Daarbij maken we gebruik van de zogenaamde WLO Scenario's (Laag en Hoog). Ook voeren we diverse gevoeligheidsanalyses uit om bijvoorbeeld het effect van meer of minder woningbouw in de besluitvorming mee te kunnen nemen.

4.1.2 Uitgangspunten mobiliteitssysteem tot 2040

Ook het mobiliteitssysteem is in 2040 niet identiek aan 2026. De belangrijkste vastgestelde beleidsmaatregelen en projecten zijn:

- De treindienstregeling 6-basis (gebaseerd op de volledige realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor),
- De realisatie van project Ring Utrecht A27/A12 conform het Tracébesluit,
- De realisatie van de Noordelijke Ring Utrecht (NRU).

4.2 Wijze van beoordelen

De alternatieven zijn beoordeeld middels een vast beoordelingskader dat is afgestemd op het detailniveau van deze fase binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen. Dit kader is vastgesteld in de NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau) en steeds verder aangescherpt op basis van inzichten uit de beoordelings- en de verdiepingsfase.

4.2.1 Beoordelingskader

Het volledige beoordelingskader is opgenomen in bijlage B van dit rapport, en bestaat uit de volgende vier onderdelen:

Doelbereik: Het doelbereik van de zes alternatieven is getoetst aan de drie doelstellingen van de MIRT-verkenning OV en Wonen.

Toekomstvastheid: Bij het thema 'Toekomstvastheid' is getoetst in hoeverre de alternatieven toekomstige ontwikkelingen (on)mogelijk maken. Voor enkele toekomstscenario's is getoetst of er voldoende restcapaciteit in het OV-systeem is om de mogelijke reizigersgroei op te vangen en of de alternatieven deze scenario's (technisch) mogelijk maken. Ook is gekeken in welke mate de alternatieven andere relevante toekomstige ontwikkelingen (on)mogelijk maken.

Technische aspecten: haalbaarheid, maakbaarheid (technische inpassing), en faseerbaarheid en realisatietermijn.

Gezond stedelijk leven (met inbegrip van de milieueffecten): De provincie en Metropoolregio Utrecht zetten met het motto ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ in op de verbetering van de gezondheid van haar inwoners. De alternatieven van deze MIRT-verkenning zorgen onder andere voor een wijziging in het mobiliteitsnetwerk en de kwaliteit van de leefomgeving, en hebben daardoor impact op ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’. Om deze impact te toetsen zijn de relevante (milieu)effecten van de alternatieven in beeld gebracht. Deze effecten die hieronder vallen zijn: bereikbaarheid en verkeersveiligheid, trillingen, geluid, luchtkwaliteit, ruimtelijke kwaliteit, externe veiligheid, gezondheid, uitvoeringshinder, bodem, water, archeologie en cultuurhistorie, ecologie en natuur, duurzaamheid, en klimaatadaptatie.

Kosten en baten: aanlegkosten, effecten op exploitatie en beheer en onderhoud, en de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse.

4.2.2 Beoordelingsmethode

De effecten per notitie zijn deels kwantitatief op basis van onderzoeken en globale (model)berekeningen, en deels kwalitatief op basis van ‘expert judgement’ bepaald. Dit is passend bij het detailniveau van deze fase van de MIRT-verkenning.

De effecten zijn zo veel als mogelijk beoordeeld op basis van een vaste vijfpuntsschaal zoals hieronder afgebeeld. In deze tabel worden de scores voor doelbereik en milieueffecten afzonderlijk weergegeven vanwege hun verschillende betekenissen. Afhankelijk van het te beoordelen aspect kan de interpretatie van de score variëren. In de basis geeft een ‘+’ een positieve impact aan en een ‘-’ een negatieve impact.

Alle effecten zijn gescoord ten opzichte van de hiervoor beschreven referentiesituatie. De effecten zijn per maatregel geïsoleerd en beoordeeld, zodat individuele effecten inzichtelijk worden gemaakt. Dit is uitgewerkt in verschillende effectnotities. In deze rapportage zijn de onderscheidende effecten samengevat en wordt waar nodig doorverwezen naar de achterliggende effectnotities.

Score	Verklaring doelbereik	Verklaring milieuaspecten
++	Zeer goede doelbijdrage	Zeer positieve bijdrage/effecten
+	Goede doelbijdrage	Positieve bijdrage/effecten
0	Voldoende doelbijdrage	Neutrale bijdrage/ gelijkblijvende effecten
-	Geen/onvoldoende doelbijdrage	Negatieve bijdrage/effecten
--	Negatieve doelbijdrage	Zeer negatieve bijdrage/effecten

4.3 Verkeersmodellen

Voor de beoordeling van veel van de kwantitatieve effecten van de alternatieven zijn twee modellen gebruikt: het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU) en de Verbindingswijzer van Movares. Hieronder is het gebruik van beide modellen toegelicht.

4.3.1 Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU)

Ten behoeve van de effectbeoordeling zijn berekeningen uitgevoerd met het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU), versie 3.4 U Ned. Dit is gedaan voor de referentiesituatie (beleidsarm) en de alternatieven 1 t/m 6. De gehanteerde uitgangspunten voor de berekeningen met het verkeersmodel en beschouwing van de betrouwbaarheid / plausibiliteit zijn opgenomen in de technische rapportages.

Met het VRU is gekeken naar hoeveel auto's, vrachtwagens, fietsers en ov-gebruikers er in 2040 worden verwacht, met daarin verwerkt dus ook de nieuwe woon- en werklocaties rondom de Merwedelijn. Op deze manier is inzicht verkregen in bijvoorbeeld het aantal reizigers in de Merwedelijn en Tram 22, hoe druk het wordt op de wegen en kruispunten, en hoeveel reizigerskilometers er worden gemaakt met auto, fiets en ov. De uitkomsten van het verkeersmodel geven niet alleen informatie over hoeveel mensen met elke vervoerswijze reizen, maar daardoor ook informatie over bijvoorbeeld de mate van luchtvervuiling die daarmee

samenhangt, over de benodigde frequenties van tram en bus, mogelijk benodigde aanpassingen aan het wegennet, etc.

Zoals vastgelegd in de Nota Reikwijdte en Detailniveau (LINK) zijn daarbij de volgende algemene uitgangspunten gehanteerd:

Als uitgangspunt is hierbij het 'WLO Hoog scenario' van 2040 van het Planbureau voor de Leefomgeving gebruikt, wat uitgaat van hoge bevolkings-, technologische en economische groei. Voor onder andere de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) is ook een gevoeligheidsanalyse met als uitgangspunt het WLO Laag scenario uitgevoerd.

4.3.2 De Verbindingswijzer

Om de impact van de alternatieven te toetsen op de bereikbaarheid van de regio zijn berekeningen uitgevoerd met de Movares Verbindingswijzer. Dit is een bereikbaarheidstool waarmee voor elk punt in Nederland kan worden bepaald welke locaties potentieel te bereiken zijn binnen een bepaalde tijdsduur. Door hier sociaaleconomische gegevens aan toe te voegen kan worden bepaald hoeveel inwoners vanaf een locatie binnen een bepaalde tijd te bereiken zijn. In de Verbindingswijzer is het gehele landelijke ov-netwerk opgenomen inclusief dienstregelingen, aangevuld met informatie over loop-, fiets- en autoroutes. De details over de uitgangspunten voor de Verbindingswijzer zijn te vinden in de Effectnotitie Doelbereik (LINK).

4.4 Gevoeligheidsanalyses

Verkeersmodellen zijn modelmatige representaties van de werkelijkheid, bedoeld om verkeersintensiteiten te voorspellen voor een gemiddelde werkdag in de toekomst. Alhoewel de verwachte situatie in 2040 zorgvuldig is gemodelleerd, blijft de toekomst onzeker. Daarom is er in de interpretatie van de resultaten, rekening gehouden met deze onzekerheid en zijn verschillende gevoeligheidsanalyses uitgevoerd voor andere mogelijke toekomstscenario`s, waaronder:

- Andere sociaaleconomische ontwikkeling van Nederland: hiervoor is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met het WLO-laag scenario. De resultaten hiervan zijn meegenomen in de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA).
- Het niet realiseren van Tracébesluit Ring Utrecht en de Noordelijke Randweg Utrecht. De resultaten hiervan zijn beschreven bij de effectbeoordeling toekomstvastheid.
- De mobiliteitstransitie is een moeilijk te voorspellen transitie. Daarom zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd voor scenario`s waarin deze transitie hoger of lager uitvalt. Ook hiervan zijn de resultaten beschreven bij de effectbeoordeling toekomstvastheid.

5 Beoordeling effecten

In dit hoofdstuk worden de conclusies van de effectbeoordeling van de zes alternatieven samengevat. Alle alternatieven zijn op 18 verschillende effecten onderzocht en voorzien van een score zoals hiervoor aangegeven. De uitgebreide toelichting is te vinden in de volledige effectrapportages, de deelscores zijn weergegeven in bijlage D.

Ook worden in dit hoofdstuk de aanleg- en operationele kosten en de risico's per alternatief vergeleken. Aan het eind van dit hoofdstuk wordt de doorrekening van de Maatschappelijke Kosten en Baten per alternatief weergegeven en toegelicht.

5.1 Doelbereik en Toekomstvastheid

Deze paragraaf beschrijft de conclusies uit de effectnotities Doelbereik en Toekomstvastheid.

5.1.1 Doelbereik

Deze effectnotitie brengt in beeld in hoeverre de zes alternatieven bijdragen aan het bereiken van de drie centrale doelstellingen van de MIRT-verkenning OV en Wonen: het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal, het verbeteren van de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park (USP) en het versterken van de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder. Door zowel verkeersmodelberekeningen als kwalitatieve beschouwingen te combineren ontstaat een integraal beeld van de effecten.

Voorkomen van overbelasting rondom Utrecht Centraal

De drukte in en rond het stationsgebied neemt richting 2040 sterk toe. De analyse laat zien dat alle alternatieven leiden tot een afname van het aantal bussen op de Van Zijstweg en daarmee bijdragen aan een betere doorstroming bij de kruising met de Croeselaan. Het verschil tussen de alternatieven is beperkt: waar alternatieven 1 t/m 4 een reductie van circa 20% realiseren, ligt de afname bij alternatieven 5 en 6 iets lager maar nog steeds substantieel.

In alternatieven 1 t/m 4 neemt de druk af doordat de frequentieverhoging van Tram 22 leidt tot het minder aanvullende businzet richting USP. Alternatieven 5 en 6 missen deze maatregel, waardoor de situatie gelijk blijft aan de referentie.

De uitstappers bij tramhalte Centrumzijde vormen in de toekomst een belangrijk knelpunt. De sterkere spreiding door hogere frequenties van Tram 22 (24 ritten per uur in alternatieven 1 t/m 4) zorgt voor een afname van circa 24% uitstappers per tram en daarmee een duidelijke verbetering. In alternatieven 5 en 6 blijft de huidige frequentie gehandhaafd en blijft het knelpunt bestaan.

Ten aanzien van loopstromen ontstaat een gemengd beeld. De toegang aan de Jaarbeurszijde wordt drukker door de komst van de Merwedelijn, maar andere drukke punten – met name de (rol)trappen bij Jaarbeurszijde en Centrumzijde – worden ontlast of beter gespreid. Alle alternatieven leveren per saldo een positieve bijdrage aan het functioneren van loopstromen, al vraagt de concentratie van nieuwe reizigers bij Jaarbeurszijde in alle situaties om aandacht in een vervolgfase.

Verbeteren van de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park

Het functioneren van de ov-corridors van en naar het USP verbetert bij alternatieven 1 t/m 4 het sterkst. Door de frequentieverhoging van Tram 22 verdwijnen capaciteitsknelpunten op de tramcorridor, en extra buslijnen via Galgenwaard versterken de bereikbaarheid. In alternatieven 5 en 6 blijven deze maatregelen achterwege, waardoor knelpunten op de tram (I/C-verhouding van 105%) bestaan en de verbetering in het netwerk beperkter is.

Binnen het USP blijft de Heidelberglaan in alle alternatieven zwaar belast. De verplaatsing van bussen naar de Leuvenlaan ontlast het westelijke deel, maar oostelijk ontstaat juist hogere druk. Alle alternatieven zorgen voor onvoldoende doelbijdrage op dit aspect: ondanks verbeteringen elders blijft de ov-corridor binnen het USP kwetsbaar.

De algemene bereikbaarheid van het USP – gemeten in inwoners binnen 45 minuten ov-reistijd en aantal instappers – neemt toe in alle alternatieven, maar het meest in alternatieven 1 t/m 4 (+3%). Bij alternatieven 5 en 6 is de verbetering iets lager: +1–2%.

Bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties

De Merwedelijn vervult een belangrijke rol in het verbeteren van de ov-bereikbaarheid van nieuwe stedelijke ontwikkellocaties. Alternatieven 3 en 4 bieden de beste prestaties, doordat de Merwedelijn vaker rijdt én stopt bij Galecopperzoom.

Alternatieven 1, 2, 5 en 6 laten eveneens positieve effecten zien, maar blijven vanwege het kortere tracé achter bij de ontsluiting van Galecopperzoom. Met name voor dit gebied geldt dat alleen alternatieven 3 en 4 een ov-kwaliteit bieden die een autoluwe stedelijke ontwikkeling goed kan ondersteunen.

Het gebruik van ov-haltes rondom nieuwe woon- en werklocaties stijgt bij alle alternatieven, maar het sterkst in 3 en 4.

Ook qua capaciteit van het ov-systeem zijn alle alternatieven robuust. De benodigde frequenties blijven overal binnen de ontwerpgrenzen, al zijn alternatieven 1, 2, 5 en 6 gevoeliger voor verstoringen door lagere maximale frequenties.

Conclusie Doelbereik

De alternatieven dragen in verschillende mate bij aan het doelbereik. Alle alternatieven verminderen de druk op Utrecht Centraal en verbeteren het netwerk, maar de mate van verbetering verschilt in:

- Alternatieven 3 en 4 scoren overall het beste, vooral door de sterke bijdrage aan de bereikbaarheid van USP én nieuwe woongebieden, de halte Galecopperzoom en het oplossen van capaciteitsproblemen.
- Alternatieven 1, 2, 5 en 6 bieden dezelfde verbeteringen, behalve de verbeterde bereikbaarheid van Galecopperzoom.
- Alternatieven 5 en 6 missen de maatregelen voor USP en Tram 22 en scoren daarmee het minst positief.

5.1.2 Toekomstvastheid

Deze effectnotitie onderzoekt in welke mate de zes alternatieven bijdragen aan toekomstvastheid van het ov-systeem in de regio Utrecht. Het gaat daarbij om de vraag in hoeverre de alternatieven toekomstige keuzes openhouden en voldoende robuust zijn om groei in woningbouw, mobiliteitsverandering en ruimtelijke ontwikkelingen op te vangen. De beoordeling is uitgevoerd met het verkeersmodel VRU, aangevuld met kwalitatieve expertbeoordelingen.

Bepalende toekomstkeuzes

In de analyse is duidelijk geworden dat twee externe keuzes bepalend zijn voor het onderscheid tussen alternatieven: het al dan niet behouden van aansluiting 17 op de A12, en de toekomstige keuze voor een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal of het gebruik van de bestaande Jutphasespoorbrug. Een langer ondergronds tracé, zoals in alternatieven 2, 4 en 6, voorkomt gelijkvloerse kruisingen en biedt daardoor verkeerskundige voordelen, maar kan bij het mogelijk later opheffen van de op- en afritten leiden tot desinvesteringen. Alternatief 3 vraagt bij het vervallen van de aansluiting mogelijk aanvullende aanpassingen door de specifieke inpassing en hoogteligging van de toe- en afrit. Voor de kanaalpassage sorteert alternatief 3 voor op een nieuwe brug, terwijl alternatieven 2, 4 en 6 de keuze feitelijk al beperken tot gebruik van de Jutphasespoorbrug. Alternatieven 1 en 5 laten de keuze nog open.

Doorkoppeling Merwedelijn naar Rijnenburg

De doortrekking van de Merwedelijn richting Galecopperzoom en in de toekomst Rijnenburg is nodig om de woningbouwambitie van 22.500 tot 25.000 woningen en ongeveer 12.500 arbeidsplaatsen te verwezenlijken. Alle alternatieven houden hier rekening mee. Voor zowel alternatief 3 als 4 zijn meerdere routevarianten technisch mogelijk gebleken. De analyses tonen geen fundamentele belemmeringen. Het onderscheid ontstaat in de ov-kwaliteit: alternatief 3, via een nieuwe brug, kent een rijtijd tussen Utrecht Centraal en Galecopperzoom die ruim een minuut korter is dan in alternatief 4. Daarmee is de concurrentiepositie van het ov in alternatief 3 sterker, met potentieel lagere beheer- en onderhoudskosten door minder extra infrastructuur. Alternatief 4 biedt eveneens een goed uitvoerbare verbinding, al is de rijtijd langer en daarmee de kwaliteit iets minder gunstig. Voor de overige alternatieven geldt dat hun toekomstvastheid voor Rijnenburg rechtstreeks volgt uit het alternatief waarop ze in een latere fase aansluiten.

Binnenstadsas als ondergrondse tramverbinding

Een ondergrondse verbinding door de binnenstad, richting Rijnsweerd en het Utrecht Science Park, is gezien de druk op de huidige binnenstadsas een belangrijk toekomstscenario. In de huidige ontwerpen is een koppeling van de Merwedelijn met deze ondergrondse verbinding echter niet haalbaar. De ligging van de eindhalte onder het Beatrixgebouw maakt een doorkoppeling technisch zeer complex. Alle alternatieven scoren daarom negatief. Wel zijn er denkbare ontwerpaanpassingen die in een vervolgfase onderzocht kunnen worden, zoals een gedraaide oriëntatie van de eindhalte of een ontwerp met minder perronsporen, zodat meer ruimte ontstaat voor de aansluiting op een mogelijk toekomstige boortunnel richting de oude binnenstad.

Restcapaciteit bij toekomstige groei

De groei van ov-gebruik door extra woningen in de A12-zone, de ontwikkeling van Rijnenburg, het potentieel ondergronds doortrekken naar de binnenstad en een sterkere mobiliteitstransitie leidt tot een aanzienlijke toename van reizigersstromen. De referentiesituatie met de SUNIJ-lijn beschikt hiervoor over onvoldoende restcapaciteit. Alternatieven 3 en 4 bieden juist aanzienlijk meer restruimte: hun maximale capaciteit van 4.400 reizigers per uur per richting blijkt voldoende om de combinatie van alle onderzochte groeiscenario's te verwerken (inclusief Rijnenburg). Bovendien blijft op Tram Kanaleneiland nog extra restruimte beschikbaar, waardoor verdere groei kan worden opgevangen. In de overige alternatieven volgt de restcapaciteit uit de faseringslogica richting alternatief 3 of 4.

Doorontwikkeling ov-wiel met spaken

Voor de verdere ontwikkeling van het Utrechtse ov-wiel met spaken is gekeken naar drie verbindingen. De mogelijke wielverbinding tussen Westraven, Lunetten/Koningsweg en het USP wordt door geen van de alternatieven nadrukkelijk beperkt of gestimuleerd; de maakbaarheid hangt hier vooral af van toekomstige inpassing en ruimtereservering in Westraven. De corridor Westraven–Leidsche Rijn profiteert vooral van betere bus- of BRT-lijnen; ook hier maken de alternatieven de toekomstige ontwikkeling niet meer of minder mogelijk. Voor het doortrekken van Tram 22 naar Zeist geldt dat de alternatieven door hun hogere frequenties en grotere restruimte gunstigere voorwaarden bieden dan de referentie, al blijven technische en exploitatievraagstukken onderdeel van vervolgonderzoek.

Conclusie Toekomstvastheid

Alle alternatieven bieden een duidelijke verbetering in toekomstvastheid ten opzichte van de referentiesituatie. Het belangrijkste onderscheid ontstaat bij de doorkoppeling naar Rijnenburg, waar alternatief 3 door de nieuwe brug en kortere rijtijd de sterkste ov-kwaliteit biedt, terwijl alternatief 4 een robuust tracé via de Jutphasespoorbrug vormt. Voor de mogelijke doortrekking onder de binnenstad geldt dat de huidige ontwerpen in alle alternatieven ontoereikend zijn, maar mogelijk technische oplossingen gevonden kunnen worden in de volgende planfases. De toekomstvastheid van de alternatieven wordt uiteindelijk sterk bepaald door de tijdige besluitvorming over snelwegaansluiting 17 en de brugvariant over het Amsterdam-Rijnkanaal. In alle gevallen vormen alternatieven 3 en 4 de stevigste basis voor een schaalbaar en toekomstvast ov-systeem richting 2040 en daarna.

5.2 Technische aspecten

Tot de technische aspecten behoren de effectnotities Technische Inpassing & Haalbaarheid, en Realisatietermijn & Faseerbaarheid.

5.2.1 Effectnotitie Technische Inpassing en Haalbaarheid

Deze effectnotitie beoordeelt de zes alternatieven op het gebied van technische inpassing, haalbaarheid, maakbaarheid en onderhoudsaspecten. Binnen deze toets zijn de ontwerpelementen kwalitatief beschouwd, met nadruk op risico's, complexiteit en te verwachten oplossingsrichtingen.

Haalbaarheid

Voor alle alternatieven geldt dat het tramtracé zowel publieke als private eigendommen kruist. De belangrijkste partij betreft de Koninklijke Jaarbeurs, waarvan meerdere percelen worden geraakt. Aangezien zowel de Jaarbeurs als publieke partners ontwikkelambities hebben in het gebied, wordt verwacht dat overeenstemming mogelijk is. Daarnaast wordt in alle alternatieven infrastructuur van Rijkswaterstaat gekruist, zoals de A12 en het Merwedekanaal. Omdat de huidige traminfrastructuur

eveneens op gronden van Rijkswaterstaat is ingepast, worden de risico's beheersbaar geacht. Voor de busmaatregelen op de Waterlinieweg en in het USP moet afstemming plaatsvinden met Rijkswaterstaat en Universiteit Utrecht. De maatregelen voor tramlijn 22 vinden grotendeels plaats op gemeentelijke gronden en kennen beperkte haalbaarheidsbelemmeringen.

Maakbaarheid

De technische maakbaarheid wordt beïnvloed door factoren zoals conflicten met bestaande bebouwing, aanwezige kabels en leidingen, beperkte ruimte, constructieve beperkingen en kruisingen met bestaande infrastructuur. Op het traject tussen Utrecht Centraal en Kanaleneiland-Zuid bevinden zich de meeste risico's, waaronder de inpassing van de halte onder het Beatrixgebouw, de kruising met de parkeergarage Croeselaan en de intakking van Tram Kanaleneiland bij het Europaplein en de beperkte ruimte tussen de busonderdoorgang en de bebouwing aan de Ru Parélaan.

Voor alle alternatieven geldt dat omlegging van leidingen noodzakelijk is, waaronder hoogspannings- en thermische leidingen. Alternatief 3 brengt extra complexiteit met zich mee door de geplande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, die een grote overspanning vereist en mogelijk conflicten oplevert met defensieleidingen.

Bij alternatieven 2, 4 en 6 vormt de verdiepte kruising onder de A12 een technische uitdaging, mede veroorzaakt door de beperkte bouwhoogte onder het viaduct en de staat van het huidige kunstwerk. In alternatief 4 wordt de realisatie van een wissel in combinatie met de helling naar de brug en de benodigde hoogte voor een ongelijkvloerse kruising met de huidige SUNIJ-lijn ten westen van het Kanaal als complex ingeschat. Deze locatie vraagt om nadere uitwerking.

Hoewel er aanzienlijke risico's aanwezig zijn, worden de meeste technische uitdagingen als oplosbaar gekwalificeerd, mits aanvullende studies en gefaseerde ontwerpevaluaties worden uitgevoerd.

Robuustheid, Beheer & Onderhoud

Een ondergrondse ligging van de Merwedelijn leidt tot minder interactie met overig verkeer en daarmee een verhoogde beschikbaarheid. Tegelijkertijd introduceert ondergrondse infrastructuur meer onderhoudsgevoelige systemen, zoals tunneltechnische installaties. Het samenloopdeel van de Merwedelijn en Tram Kanaleneiland vormt een structureel aandachtspunt: een verstoring kan meerdere lijnen en de toegang tot de remise beïnvloeden. Alternatief 4 scoort relatief gunstig doordat een extra remiseaansluiting wordt gerealiseerd. Voor de busmaatregelen neemt de robuustheid over de Waterlinieweg toe, al blijft de bereikbaarheid gevoelig voor filevorming.

Conclusie Technische Inpassing en Haalbaarheid

Alle alternatieven kennen haalbaarheids- en maakbaarheidsuitdagingen, maar deze worden in grote mate als beheersbaar ingeschat. De alternatieven verschillen onderling beperkt wat betreft de technische risico's; alternatieven 1, 2, 5 en 6 hebben relatief minder uitdagingen door een korter tracé. Voor robuustheid geldt dat alle alternatieven profiteren van de geïsoleerde ligging van de Merwedelijn, maar dat het samenloopdeel met Tram Kanaleneiland extra aandacht vraagt in de volgende fase. De totale beoordeling van alle alternatieven komt uit op vergelijkbare scores: haalbaarheid en maakbaarheid kennen in alle gevallen enkele significante aandachtspunten, terwijl robuustheid en onderhoud neutraal tot licht positief scoren.

5.2.2 Effectnotitie Realisatietermijn en Faseerbaarheid

Deze effectnotitie geeft een kwalitatieve beschouwing van de zes alternatieven op de aspecten realisatietermijn en faseerbaarheid.

Realisatietermijn

De realisatietermijn is opgebouwd uit: voorbereidende activiteiten, uitvoeringsfasen en indienststelling, waarbij is aangenomen dat alle planologische en juridische procedures reeds zijn doorlopen en een bouwcontract is getekend. De alternatieven kennen vergelijkbare totale doorlooptijden: circa 10 jaar voor alternatief 1 en 5, en ongeveer 11 jaar voor de alternatieven 2, 3, 4 en 6. Het kritieke pad ligt met name bij de realisatie van het ondergrondse of verdiepte tracé, de opbouw van haltes en het test- en proefbedrijf. Verlegging van kabels en leidingen vormt eveneens een kritische activiteit die regelmatig tot vertraging kan leiden. Alternatief 3 kent daarnaast een tweede kritisch pad vanwege de aanleg van een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, inclusief verlegging

van een leiding van de Defensie. De mogelijkheid om delen parallel te realiseren is beperkt vanwege hinderbeperkingen en milieueisen.

Functionele faseerbaarheid

Voor de Merwedelijn zijn zeven faseringsopties geïdentificeerd. Een belangrijk deel hiervan levert slechts beperkt doelbereik of brengt nadelen mee, zoals lagere frequenties, desinvesteringen of verminderde overstapmogelijkheden. In sommige alternatieven is een gedeeltelijke eerste fase mogelijk (bijvoorbeeld westelijk van het Amsterdam-Rijnkanaal of zonder directe realisatie van de verdiepte aantakking bij Europaplein). De mogelijkheden dragen echter veelal beperkt bij aan de gewenste OV-kwaliteit en kennen operationele beperkingen.

Voor de busmaatregelen op de Waterlinieweg en het USP is fasering beperkt mogelijk: de HOV-as op het USP kan mogelijk eerder gerealiseerd worden; de busvoorzieningen op de Waterlinieweg vereisen echter gelijktijdige uitvoering vanwege de onderlinge samenhang. Voor Tram 22 is functioneel faseren niet mogelijk, omdat alle maatregelen noodzakelijk zijn om de frequentieverhoging te kunnen realiseren.

Faseerbaarheid in relatie tot raakvlakprojecten

De realisatie van de alternatieven kent diverse raakvlakken met gebiedsontwikkelingen, waaronder de Jaarbeurs, het Beatrixgebouw, Merwedekanaalzone, Westraven, de meubelboulevard, Galecopperzoom en de tramremise. Integrale afstemming is noodzakelijk om wederzijdse afhankelijkheden te beheersen en meekoppelkansen te benutten.

Faseerbaarheid in relatie tot bestaande OV-assen en OV-knopen

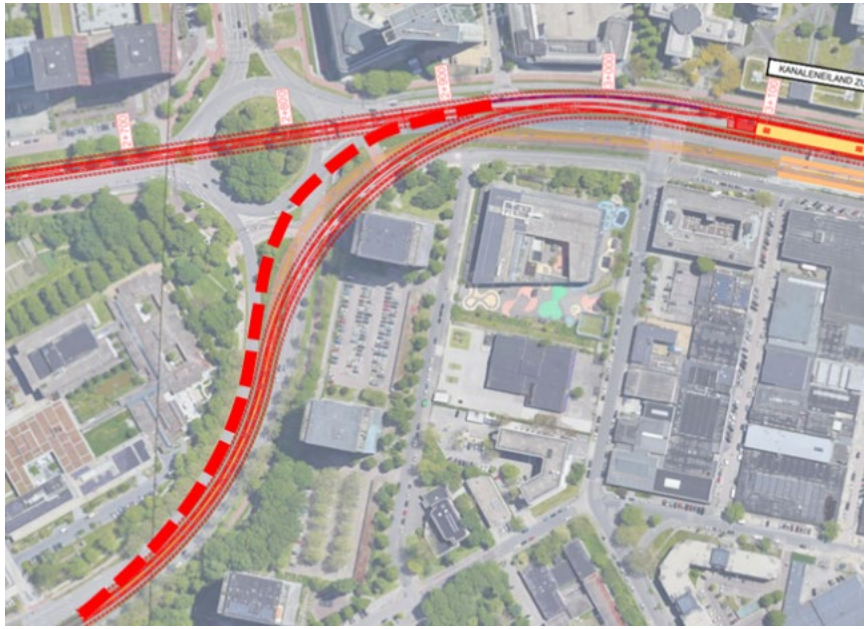
Een belangrijk aandachtspunt vormt het waarborgen van het functioneren van de SUNIJ-lijn tijdens de realisatie van de Merwedelijn. Op meerdere locaties treden conflicten op die leiden tot tijdelijke buitendienststellingen. Met name de intakking bij het Europaplein resulteert in een buitendienststelling van circa zes maanden gevolgd door anderhalf jaar test- en proefbedrijf, met grote impact op de bereikbaarheid. Voor sommige tracédelen zijn tijdelijke tracés of wissels mogelijk, maar deze bieden slechts gedeeltelijke oplossingen. Voor buslijnen spelen omleidingsroutes een belangrijke rol, waarvan de capaciteit in vervolgfasen nader onderzocht moet worden. Binnen OV-knoop Utrecht Centraal vormt de bouw van de halte in samenhang met een nieuw Beatrixgebouw, alsmede de transfertunnel onder het busstation een uitdaging.

Mitigerende maatregelen

Indien er sprake is van onaanvaardbaar verminderde functionaliteit van de bestaande SUNIJ-lijn tijdens de aanleg van de Merwedelijn, zijn er diverse mitigerende maatregelen denkbaar. Deze opties kunnen in een volgende fase nader worden onderzocht. Alle maatregelen zijn gericht op het huidige ontwerp met een intakking nabij het Europaplein.

Een mogelijke maatregel voor alle alternatieven betreft het verplaatsen van de intakking bij het Europaplein naar de noordzijde van de bestaande SUNIJ-lijn, zoals geïllustreerd door de rode onderbroken lijn in Figuur 5-1. Dit leidt naar verwachting tot een aanzienlijke vermindering van de hinder op de SUNIJ-lijn, maar leidt mogelijk tot een kleinere boogstraal dan de gewenste 200 m.

In latere fasen dient aanvullend onderzoek te worden verricht naar deze mitigerende maatregelen en eventueel andere potentiële maatregelen of ontwerpoptimalisaties.



Figuur 5-1: Intakking Merwedelijn buiten SUNIJ-tracé realiseren

Conclusie Realisatietermijn en Faseerbaarheid
De alternatieven verschillen beperkt in realisatietermijn; de doorlooptijden worden grotendeels bepaald door de verdiepte delen van het tracé, en het test- en proefbedrijf. De faseringsmogelijkheden bieden slechts beperkt functioneel voordeel en kennen in veel gevallen substantiële nadelen voor doelbereik of uitvoerbaarheid. In het bijzonder vraagt het in gebruik houden van de SUNIJ-lijn tijdens de realisatie om zorgvuldige afstemming en mogelijk aanvullende mitigerende maatregelen. Voor het voorkeursalternatief is verdere detaillering in de volgende fasen noodzakelijk, gericht op optimalisatie van fasering, afstemming met raakvlakprojecten en het beperken van verstoringen op ov-assen en knopen.

5.3 Effecten op gezond stedelijk leven

In deze paragraaf worden de conclusies van de effectnotities: bereikbaarheid en verkeersveiligheid, trillingen, geluid, luchtkwaliteit, ruimtelijke kwaliteit, externe veiligheid, gezondheid, uitvoeringshinder, bodem, water, archeologie en cultuurhistorie, ecologie en natuur, duurzaamheid, en klimaatadaptatie, beschreven.

5.3.1 Bereikbaarheid en Verkeersveiligheid

Deze effectbeoordeling brengt in beeld hoe de zes alternatieven bijdragen aan een toekomstvast en veilig mobiliteitssysteem in de metropoolregio Utrecht.

Bereikbaarheid en netwerkeffecten
OV-netwerk
Alle alternatieven zorgen voor een substantiële verbetering van de ov-verbindingen tussen Nieuwegein, IJsselstein en Utrecht. De introductie van de Merwedelijn leidt in alle alternatieven tot een sterke groei van het tramgebruik. Alternatief 3 en 4 springen eruit: door een frequentere bediening en de nieuwe halte bij de Galecopperzoom trekt het tramnetwerk hier de meeste reizigers. Ook neemt de potentiële ov-bereikbaarheid in deze alternatieven het sterkst toe. In deze alternatieven profiteren vooral inwoners van Nieuwegein, IJsselstein en Utrecht van een grotere bereikbaarheid en kortere reistijden.

De kwaliteit van het busnetwerk verbetert sterk in alternatieven 1 t/m 4, met name door de aanleg van een nieuwe halte bij Galgenwaard. De verplaatsing van bussen in het USP naar een tweede HOV-as over de Leuvenlaan verhoogt de betrouwbaarheid, maar leidt lokaal tot iets langere loopafstanden.

De frequentie van Tram 22 wordt in alternatieven 1 t/m 4 verhoogd naar 24 ritten per uur, wat de capaciteit en het comfort vergroot. In alternatieven 5 en 6 blijft de frequentie gelijk aan de referentiesituatie, waardoor geen effect optreedt.

Haltekwaliteit
De ondergrondse eindhalte van de Merwedelijn bij Utrecht CS biedt in alle alternatieven een hoogwaardige overstapkwaliteit met korte

loopafstanden, mits in de uitwerking aandacht wordt besteed aan sociale veiligheid en toegankelijkheid.

De nieuwe haltes in Transwijk, Overste Den Oudenlaan en Kanaleneiland-Zuid voegen in alle alternatieven kwaliteit toe aan de openbare ruimte. In alternatieven 2, 3, 4 en 6 wordt een nieuwe halte Westraven gerealiseerd, waarmee ten opzichte van de huidige situatie met een halte op maaiveld de kwaliteit toeneemt.

De haltekwaliteit op het USP neemt in alternatieven 1 t/m 4 af door het verplaatsen van drukke USP-haltes naar de Leuvenlaan, verder van de belangrijkste bestemmingspunten.

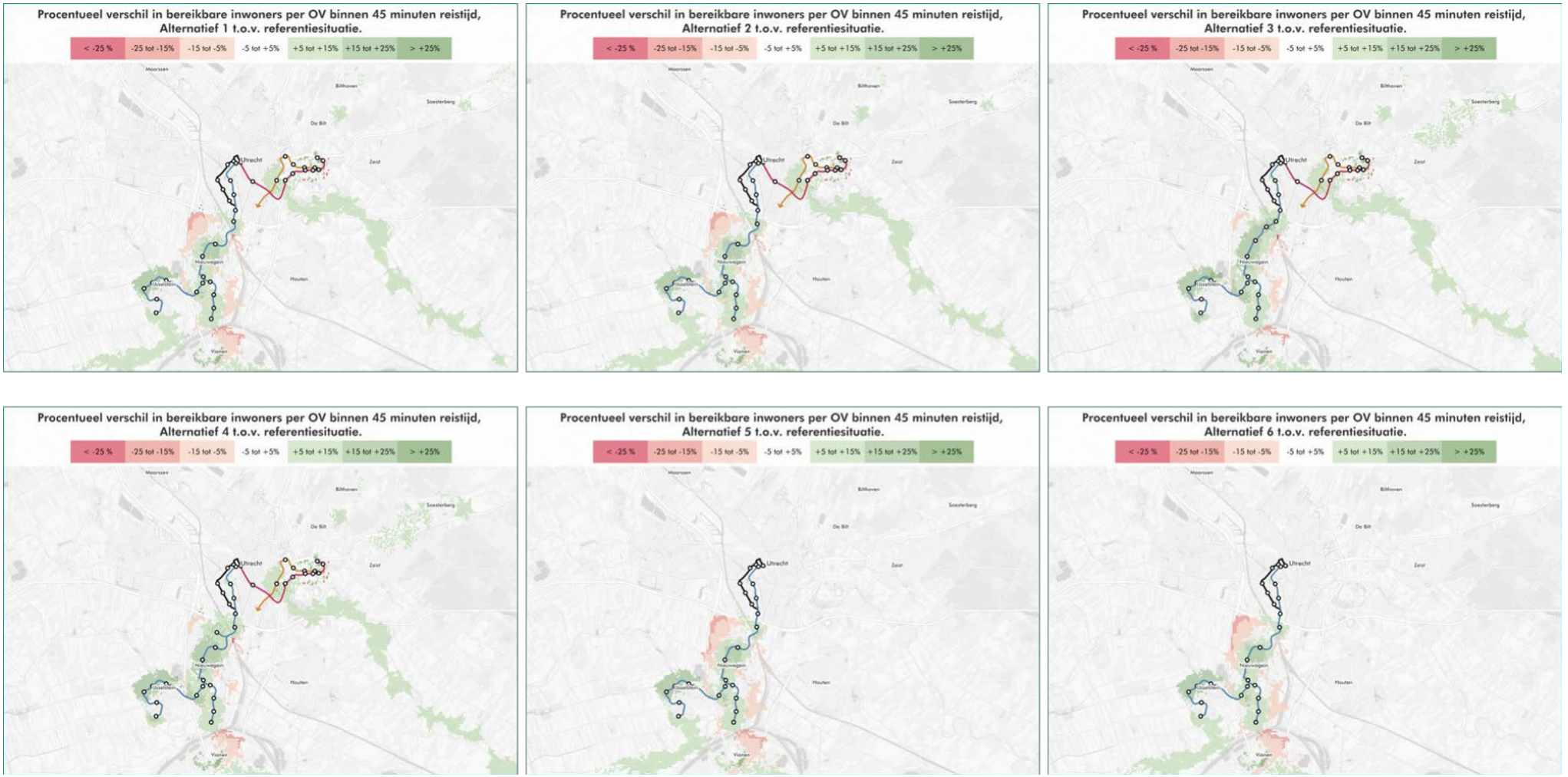
Autonetwerk

De impact op het autonetwerk is beperkt in alle alternatieven. De knip op de Koningsweg en de ongelijkvloerse kruisingen verbeteren de verkeersveiligheid, maar leiden lokaal tot meer druk op Laan van Maarschalkerweerd.

De lus voor verkeer vanuit Nieuwegein naar oprit A12 richting Den Haag in alternatieven 1, 3 en 5 veranderen de verkeersstromen, maar zonder grootschalige negatieve effecten. Reistijden per auto blijven nagenoeg gelijk.

Fietsnetwerk

Alle alternatieven kennen lichte verschuivingen in fietsstromen door de kwaliteitsimpuls in het ov-systeem. De ondergrondse ligging van de tram geeft meer ruimte op het maaiveld voor fietsers en voetgangers. De opheffing van de fietstunnel onder de Beneluxlaan zorgt voor beperkte verslechtering van directheid, maar de verminderde busdrukte verhoogt het fietscomfort. Nieuwe fietsverbindingen en het potentieel voor aanvullende stallingscapaciteit bij Merwedelijnhaltes versterken het fietsnetwerk.



Figuur 5-2: Procentueel verschil in bereikbare inwoners per ov binnen 45 minuten reistijd, alle alternatieven naast elkaar. (Bron: berekeningen met Verbindingswijzer)

Inclusiviteit

De inclusiviteit van het ov-systeem wordt vooral beïnvloed door veranderingen in loopafstanden, overstapmogelijkheden en de toegankelijkheid van haltes. De komst van de Merwedelijn verbetert de bereikbaarheid bij Utrecht CS door een kortere looproute naar de ov-terminal en het wegvallen van drukke kruisende fiets- en voetgangersstromen. Tegelijkertijd brengt de ondergrondse ligging grotere hoogteverschillen met zich mee, waardoor goede liften en duidelijke wayfinding essentieel zijn.

In Merwedekanaalzone en Nieuwegein ontstaan door gewijzigde busroutes in alle alternatieven extra overstapbewegingen richting Utrecht CS. Voor minder mobiele groepen reizigers vormt dit een drempel. Alternatieven 3 en 4 bieden juist weer voordelen voor inwoners van Galecop door de nieuwe halte Galecopperzoom, waardoor loopafstanden voor een deel van de wijk afnemen.

In het Utrecht Science Park verplaatsen belangrijke busroutes zich naar de Leuvenlaan in alternatieven 1 t/m 4. Hierdoor worden loopafstanden voor studenten en bezoekers van complexen aan de Cambridgelaan en omgeving langer. De toegankelijkheid blijft op orde, maar de nabijheid van haltes verslechtert hier licht.

Verkeersveiligheid

Door het ondergronds brengen van tramtracés, verminderen van kruisende verkeersbewegingen nemen objectieve en subjectieve verkeersveiligheidsrisico's af. Vooral alternatieven 2, 3, 4 en 6, met grotere delen ongelijkvloerse Merwedelijn, scoren sterk op verbeterde veiligheid. Alternatieven 1 en 5 behouden een gelijkvloerse kruising bij A12-afrit 17 en verbeteren daardoor iets minder sterk.

Conclusie Bereikbaarheid en Verkeersveiligheid

Alle alternatieven versterken het ov-systeem substantieel, maar verschillen in mate van netwerkeffecten en gebiedsbereikbaarheid. Alternatieven 3 en 4 bieden de grootste winst voor bereikbaarheid, betrouwbaarheid en reizigersgroei, dankzij de halte Galecopperzoom, hogere frequenties en voor alternatief 3 kortere tramroutes. Alternatieven 1 en 2 bieden eveneens duidelijke voordelen, maar met minder groei en meer overstapbewegingen. Alternatieven 5 en 6 leveren minder meerwaarde, doordat zij de frequentieverhoging van Tram 22 en aanvullende USP-maatregelen achterwege laten.

In alle alternatieven wordt de verkeersveiligheid versterkt door de verdiepte ligging van de tram.

5.3.2 Trillingen

Deze effectnotitie beschrijft de verwachte effecten op het aspect trillingen van de alternatieven. De beoordeling richt zich op zowel de realisatiefase als de exploitatiefase van de nieuwe infrastructuur. Voor alle alternatieven geldt dat de Merwedelijn wordt uitgevoerd als gegraven tunnel, wat bepalend is voor de omvang van zowel hinder als schade. De analyse is uitgevoerd op basis van beschikbare kentallen, modellen en eerder uitgevoerde trillingsmetingen.

Hinder tijdens de exploitatiefase

In alle alternatieven neemt trillingshinder toe ten opzichte van de referentiesituatie. Deze toename wordt voornamelijk veroorzaakt door het nieuwe ondergrondse tracé van de Merwedelijn, waarbij vooral de omgeving van de Jaarbeursboulevard binnen de hindercontour valt. Langs Tram 22 ontstaat in de alternatieven 1 t/m 4 een extra toename als gevolg van het hogere aantal tramritten. Tussen de alternatieven bestaan verder slechts zeer beperkte verschillen: het totaal aantal gehinderden varieert marginaal, waardoor alle alternatieven een negatieve score krijgen. Alternatieven 5 en 6 kennen iets minder hinder doordat hier de intensiteitsverhoging van Tram 22 achterwege blijft.

Schade en hinder tijdens de bouwfase

De bouwfase leidt in alle alternatieven tot zeer negatieve effecten. De belangrijkste oorzaak is het aanbrengen van damwanden voor de

verdiepte ligging van de Merwedelijn. Alternatief 3 kent de grootste toename van hinder door aanvullende werkzaamheden, zoals de nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en de bijbehorende viaducten. Alternatieven 2, 4 en 6 kennen de meeste risico's omdat de Merwedelijn hier langer in verdiepte ligging blijft. Ondanks deze verschillen scoren alle alternatieven als geheel zeer negatief in de bouwfase.

Mogelijke verstoring van gevoelige apparatuur

Binnen de contouren voor verstoring van apparatuur worden geen nieuwe gebouwen geraakt. Wel vormt de verlegging van de busroute naar de Leuvenlaan een aandachtspunt op het Utrecht Science Park. Bij enkele gebouwen, zoals het David de Wiedgebouw, kan de hogere intensiteit van buspassages leiden tot extra verstoring. Dit vraagt om aandacht bij het ontwerp van de route en de keuze van wegfundering.

Conclusie Trillingen

Voor het aspect trillingen scoren alle alternatieven uiteindelijk gelijkwaardig. De effecten in de exploitatiefase zijn negatief, maar te beperken door technische maatregelen in de bovenbouw van de tram en door afscherming van de tunnel. De zeer negatieve impact in de bouwfase kan met alternatieve bouwmethoden en trillingsbeperkende technieken worden teruggebracht tot een neutrale of minder negatieve beoordeling. Hoewel er enkele onderlinge verschillen bestaan, in het bijzonder in de lengte van de gegraven tunnel en de aanwezigheid van nieuwe kunstwerken, leiden deze variaties niet tot een onderscheidende eindbeoordeling tussen de alternatieven.

5.3.3 Geluid

Deze effectnotitie geeft inzicht in de geluidseffecten van de zes alternatieven. De beoordeling richt zich op zowel de exploitatie- als de aanlegfase, waarbij telkens is gekeken naar het totale geluid van wegverkeer en tramverkeer samen. De analyse volgt de uitgangspunten van de Omgevingswet en het Besluit kwaliteit leefomgeving, en sluit aan op het gemeentelijk geluidbeleid van Utrecht en Nieuwegein.

Geluid in de exploitatiefase

Utrecht Centraal – A12

De Merwedelijn wordt grotendeels ondergronds en voor 70% overdekt aangelegd. Alleen bij enkele open delen, zoals bij Park Transwijk, kan het geluid iets toenemen. In alle gevallen blijft het effect beperkt en scoren alle alternatieven neutraal.

Galecop en Westraven

In Galecop en Westraven ontstaan de meest merkbare verschillen. Alternatieven 1 en 5 maken gebruik van het bestaande tracé en laten daarmee nauwelijks verandering zien, omdat het geluid van wegverkeer op de A12 en de A.C. Verhoefweg dominant blijft.

Alternatieven 2, 4 en 6 blijven langer ondergronds, maar omdat het geluid van wegverkeer dominant blijft is er geen verschil met alternatieven 1 en 5. Alternatief 3 wijkt af doordat het tracé langs Huis de Geer vervalt en een nieuw traject wordt aangelegd. Hierdoor verdwijnt in Westraven hinderlijk booggeluid, wat zorgt voor een lichte verbetering. De geringe toename van het tramgeluid langs het nieuwe tracé is door het aanwezige wegverkeer nauwelijks merkbaar. Alternatief 4 introduceert een nieuwe aftakking richting de Galecopperzoom, maar ook hier blijft het tramgeluid ondergeschikt aan het verkeersgeluid in de omgeving. Dit leidt tot een neutrale beoordeling.

Nieuwegein – IJsselstein

Voor dit deel blijken de intensiteiten van tram en wegverkeer voor alle alternatieven vrijwel gelijk aan die in de referentiesituatie. Daardoor blijven de verschillen in geluid minimaal en wordt dit tracédeel voor alle alternatieven als neutraal beoordeeld.

Tram Kanaleneiland

De tram Kanaleneiland volgt het bestaande SUNIJ-tracé, met uitzondering van een klein deel ondergronds bij de intakking bij Europaplein. Er zijn daarom verwaarloosbare effecten op geluid. Alle alternatieven worden daarom als neutraal beoordeeld.

Utrecht Centrum – USP

Hier ontstaat een duidelijk onderscheid tussen twee groepen alternatieven. In alternatieven 1 t/m 4 stijgt de frequentie van tramlijn 22 van 16 naar 24 keer per uur in beide richtingen. Bij locaties waar het wegverkeer geen dominante rol speelt, zoals bij de Pelikaanstraat en de Vaartsestraat, leidt dit tot een merkbare toename van het totale geluid. Deze alternatieven worden daarom negatief beoordeeld. In alternatieven 5 en 6 blijft de frequentie onveranderd, waardoor deze toename van geluidshinder uitblijft en de beoordeling neutraal is.

Geluid in de aanlegfase

Tijdens de aanlegfase ontstaat in alle alternatieven geluidhinder door werkzaamheden zoals heien, sloopactiviteiten, bouwverkeer en het werken met zware machines. De totale impact is vergelijkbaar, omdat een groot deel van de werkzaamheden plaatsvindt nabij bestaande infrastructurele routes waar het verkeersgeluid al hoog is. De hinder is het grootst bij de aanleg van de Merwedelijn, waar veel woningen staan. De aanleg van nieuwe tracédelen in Galecop veroorzaakt bij de alternatieven 3 en 4 extra hinder, maar dit verandert de totaalscore niet. Uiteindelijk scoren alle alternatieven negatief voor de aanlegfase.

Conclusie Geluid

De geluidseffecten in de exploitatiefase zijn over het geheel genomen beperkt. De belangrijkste verschillen tussen alternatieven komen naar voren in Galecop en langs het tracé richting het Utrecht Science Park. Alternatief 3 biedt lokaal een verbetering in Westraven door het verdwijnen van het bestaande tracé. Alternatieven 1 tot en met 4 veroorzaken juist een duidelijke toename bij de Pelikaanstraat en Vaartsestraat vanwege de hogere tramfrequentie van lijn 22. Alternatieven 5 en 6 kennen deze toename niet en blijven neutraal. Ondanks tijdelijke hinder in de aanlegfase ontstaan er geen structurele geluidknelpunten die de haalbaarheid van de alternatieven in de weg staan, al is in latere fases wel nader onderzoek naar mitigerende maatregelen noodzakelijk, met name bij open delen van de Merwedelijn en rond de Pelikaanstraat.

5.3.4 Luchtkwaliteit

Deze notitie beschrijft de effecten van de alternatieven op de luchtkwaliteit. Het luchtkwaliteitsonderzoek richt zich op de verandering van concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}) als gevolg van wijzigingen in het verkeer. De beoordeling vindt plaats op bepaalde toetspunten, op gevoelige bestemmingen en op locaties waar toekomstige woningbouw is voorzien. Getoetst wordt aan de huidige wettelijke omgevingswaarden én aan de normen die vanaf 2030 van toepassing worden.

Effecten rond de Koningsweg

De grootste verschillen tussen de alternatieven ontstaan door de verkeersknip op de Koningsweg, die alleen voorkomt in alternatieven 1 tot en met 4. Doordat automobilisten hier niet langer kunnen passeren, verschuift het verkeer deels naar omliggende straten. Dit resulteert langs de Koningsweg en de Gansstraat in een lichte verbetering van de luchtkwaliteit. De concentraties van stikstofdioxide en fijnstof dalen hier zichtbaar, al blijven de waarden laag in absolute zin. Tegelijkertijd neemt de verkeersdruk op de Laan van Maarschalkerweerd iets toe. Hierdoor stijgt daar de stikstofdioxideconcentratie licht, maar ook dit blijft beperkt.

Alternatieven 5 en 6 kennen geen knip, waardoor de luchtkwaliteit rond de Koningsweg vrijwel gelijk blijft aan de referentiesituatie.

Veranderingen bij de Europalaan en de A12

Een tweede plaats waar alternatieven van elkaar verschillen ligt bij de Europalaan en de aansluiting op de A12. In alternatieven 1, 3 en 5 komt de tramlijn daar bovengronds te liggen, waardoor het autoverkeer van Nieuwegein naar oprit A12 Den Haag een lus maakt. Dit zorgt ten noorden van de A12 voor een lichte toename van zowel stikstofdioxide als fijnstof.

In alternatieven 2, 4 en 6 verandert de verkeerssituatie rond de A12 nauwelijks, waardoor hier geen relevante verschillen optreden.

Effecten op de Leuvenlaan (USP)

In alternatieven 1 tot en met 4 wordt op de Leuvenlaan een nieuwe busbaan aangelegd, waardoor het busverkeer verschuift. Deze verschuiving veroorzaakt een lichte stijging van fijnstof langs de Leuvenlaan. In alternatieven 5 en 6 blijft het busverkeer gelijk en blijven veranderingen in de fijnstofconcentratie op deze locatie uit.

Gevoelige bestemmingen en toekomstige woningbouw

Gevoelige locaties zijn plekken waar mensen wonen, naar school gaan of zorg ontvangen. In alternatieven 1 tot en met 4 netto treedt bij ongeveer honderd gevoelige bestemmingen een lichte verbetering in luchtkwaliteit op. De gebieden rondom de Koningsweg profiteren daarbij het meest. Slechts een handvol adressen ziet een kleine toename in concentraties, onder meer nabij de A12 en de Leuvenlaan. De alternatieven 5 en 6 kennen haast geen merkbare effecten: slechts 0 tot 2 gevoelige bestemmingen worden licht negatief beïnvloed.

Bij de toekomstige woningbouwlocaties Merwedekanaalzone deelgebied 6, Westraven en Galecopperzoom kunnen enkele woningen in alternatieven 1, 3 en 5 een beperkte toename van concentraties ervaren. Deze toename blijft klein en leidt nergens tot overschrijding van normen. Omdat het om zeer lokale effecten gaat en de toekomstige woningbouw verspreid over grotere gebieden wordt ontwikkeld, zijn de verschillen tussen alternatieven hier nauwelijks richtinggevend.

Effecten van trams

De trams zelf veroorzaken geen stikstofdioxide-uitstoot. Alleen slijtage kan wat fijnstof veroorzaken, maar dit effect is zeer lokaal en gering. Alleen bij de tunnelmond ter hoogte van de Koningin Wilhelminalaan kan ophoping van fijnstof optreden, wat in alle alternatieven gelijk is. Op dit moment liggen hier vrijwel geen gevoelige bestemmingen.

Conclusie Luchtkwaliteit

De effectstudie laat zien dat alle alternatieven slechts kleine, lokaal optredende veranderingen in de luchtkwaliteit veroorzaken. De meest herkenbare verschillen ontstaan door drie elementen: de knip op de Koningsweg, de verkeerslus bij de A12 en de nieuwe busbaan op de Leuvenlaan. Deze effecten zijn echter te gering om de totaalbeoordeling te beïnvloeden. In geen enkel alternatief nemen overschrijdingen of naderende overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen toe. De eindconclusie luidt dan ook dat alle alternatieven neutraal scoren op het aspect luchtkwaliteit en dat mitigerende maatregelen niet nodig zijn.

5.3.5 Ruimtelijke Kwaliteit

De zes alternatieven zijn beoordeeld op hun effecten op de ruimtelijke kwaliteit binnen drie criteria: (1) stedenbouwkundige en landschappelijke context, (2) groene en blauwe structuren en (3) lopen, verblijven en ontmoeten. De beoordeling betreft de mate waarin de alternatieven aansluiten op de stedelijke structuur, bijdragen aan groenblauwe kwaliteiten en de oversteekbaarheid en verblijfskwaliteit versterken.

Stedenbouwkundige en landschappelijke context

In het gebied Utrecht Centraal / Jaarbeurs scoren alle alternatieven sterk positief. De volledig ondergrondse ligging biedt kansen voor een hoogwaardige, samenhangende inrichting rond het station en de Jaarbeursboulevard, met verbeterde loopstromen en minder bussen op maaiveld, met name op de Van Zijstweg.

In het tracédeel Europalaan is de tram deels overdekt en deels open. In de open delen leiden de verticale wanden, veiligheidsvoorzieningen en aantasting van de boomstructuur tot een sterk negatieve beoordeling. De verdiepte haltes verbeteren de aansluiting tussen Merwedekanaalzone en Transwijk, maar wegen niet op tegen de ruimtelijke impact van de open delen.

In Westraven zijn de verschillen tussen de alternatieven het grootst. Alternatief 3 heeft hier duidelijke meerwaarde: door een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal ontstaat een samenhangend ontwikkelgebied in Westraven met nieuwe kansen voor stedelijke verdichting.

In Nieuwegein profiteren vooral alternatieven 3 en 4. Alternatief 3 sluit aan op de ambities voor Galecopperzoom-Oost, positioneert de halte centraal en maakt stedelijke ontwikkeling kansrijker door het vervallen van het huidige SUNIJ-tracé. Alternatief 4 biedt eveneens een nieuwe halte, maar minder centraal, waardoor de ontwikkelkansen beperkter zijn. De overige alternatieven veranderen de bestaande situatie nauwelijks.

Groene en blauwe structuren

In het gebied Utrecht Centraal / Jaarbeurs is de ligging geheel ondergronds, wat geen verschil oplevert ten opzichte van de referentiesituatie. Langs de Europalaan is sprake van een sterke aantasting van de bestaande groenstructuur door bomenkap, een breder profiel en extra infrastructuur. Dit geldt voor alle alternatieven.

In Westraven biedt alternatief 3 kansen voor vergroening en recreatieve routes langs het kanaal, mede doordat het huidige tracé vrijkomt.

In Nieuwegein zorgt alternatief 3 voor de grootste winst: het vrijkomende tracé kan worden getransformeerd tot groene, recreatieve verbinding. Alternatief 4 heeft juist negatieve effecten door aantasting van groenzones bij de Taludweg. In alternatieven 1 tot en met 4 worden bij de Koningweg en op het USP bestaande historische groenstructuren aangetast, wat leidt tot een negatieve score.

Lopen, verblijven en ontmoeten

De ondergrondse Merwedelijn zorgt in het Jaarbeursgebied voor aanzienlijk betere voetgangersverbindingen en een hoge verblijfswaarde. Langs de Europalaan daarentegen neemt de barrièrewerking toe door de open delen, ondanks betere oversteekbaarheid bij de overdekte delen.

Alternatief 3 scoort opnieuw het hoogst in Nieuwegein, doordat nieuwe verbindingen tussen wijken mogelijk worden en voetgangers en fietsers profiteren van een vrijkomend tracé en een nieuwe kanaalbrug. Alternatief 4 kent daarentegen de meeste barrières door een extra tracé.

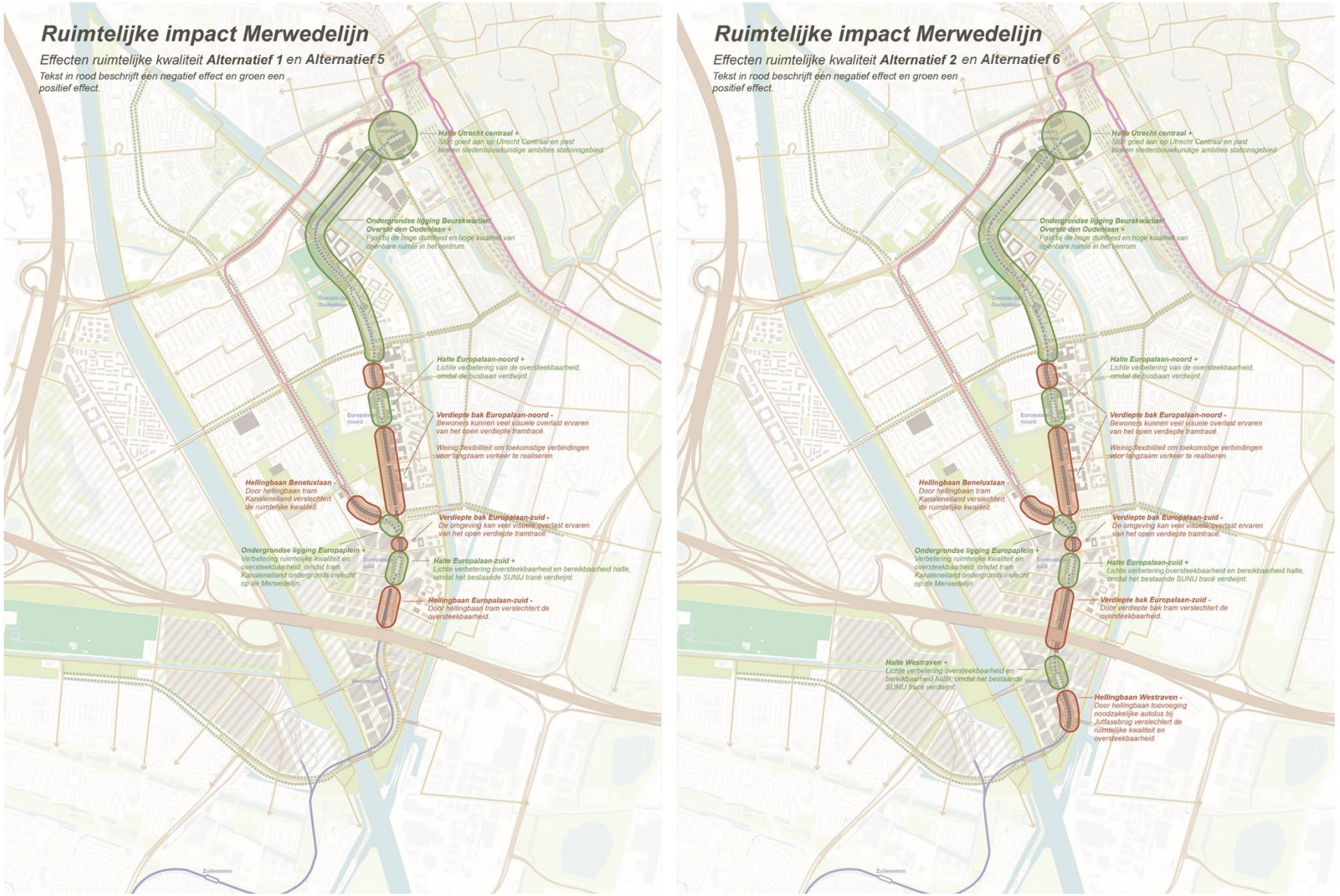
Bij Tram 22 scoren alternatieven 1 t/m 4 negatief vanwege de verslechtering van recreatieve routes. In alternatieven 5 en 6 zit deze verslechtering niet, waardoor een neutrale score is toegekend.

Conclusie Ruimtelijke Kwaliteit

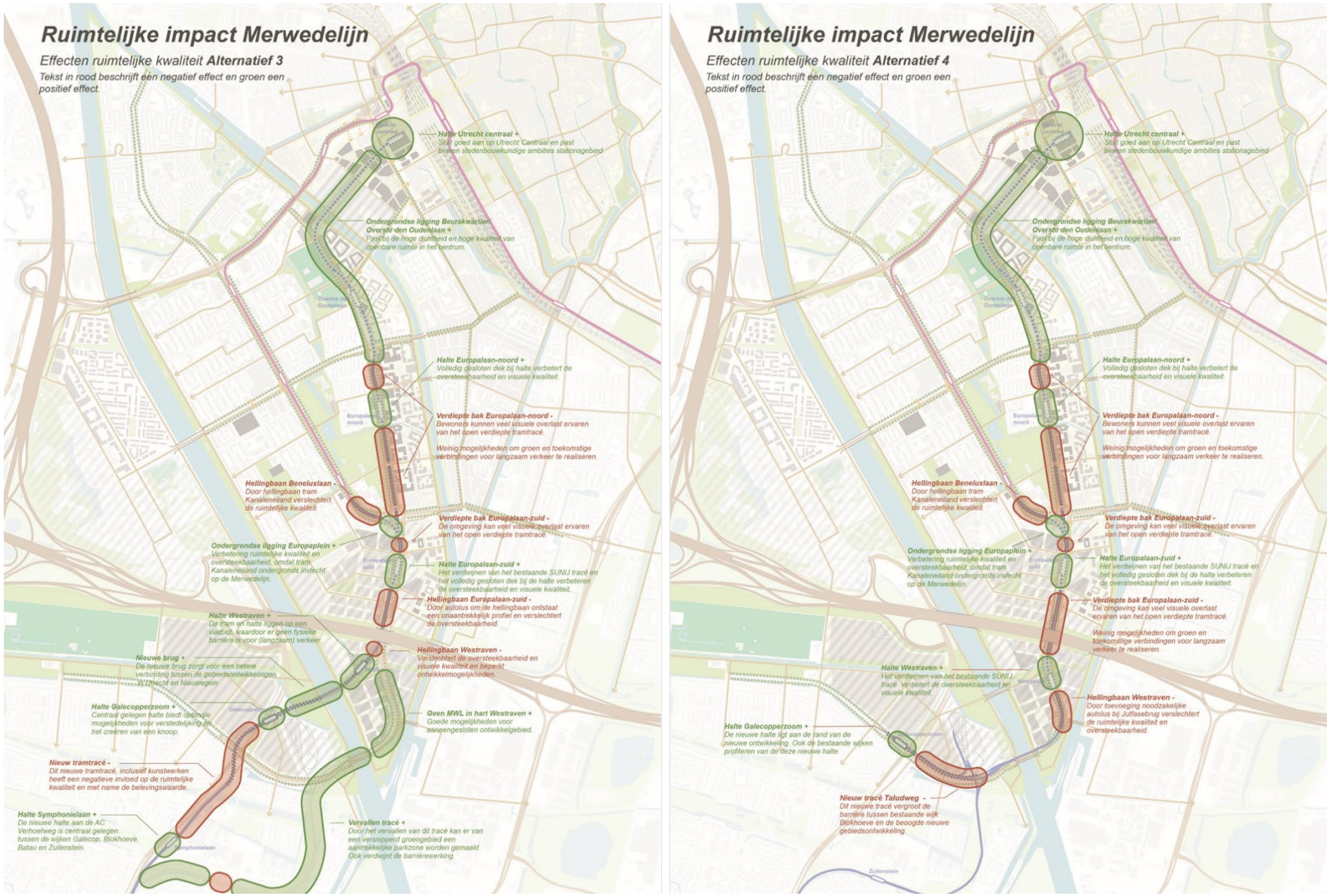
De ruimtelijke kwaliteit verbetert bij alle alternatieven waar de trambaan ondergronds ligt, maar verslechtert waar de verdiepte ligging open is, en waar hellingbanen zijn. De effecten zin daarmee zeer lokaal positief danwel negatief. Alternatieven 5 en 6 kennen geen negatieve effecten in Utrecht Oost.

Tussen de alternatieven springt alternatief 3 naar voren als het meest toekomstbestendige en ruimtelijk sterkste alternatief. Het alternatief biedt in zowel Westraven als Nieuwegein extra ontwikkelkansen, verbetert verbindingen over het kanaal en creëert ruimte voor nieuwe groene langzaamverkeersroutes. Alternatief 4 presteert gemengd en de alternatieven 1, 2, 5 en 6 sluiten vooral aan bij de bestaande situatie. In alle alternatieven blijft de open verdiepte ligging op de Europalaan een uitdaging voor de ruimtelijke kwaliteit.

Op de navolgende pagina’s zijn de lokale positieve, neutrale en negatieve effecten op de Merwedelijn afgebeeld voor de verschillende alternatieven.



Figuur 5-3: Effecten ruimtelijke kwaliteit alternatief 1,5 (links) en 2,6 (rechts)



Figuur 5-4: Effecten ruimtelijke kwaliteit alternatief 3 (links) en 4 (rechts)

5.3.6 Externe Veiligheid

Deze notitie beschrijft de beoordeling van het aspect Externe Veiligheid. Het onderzoek geeft inzicht in de mate waarin de zes alternatieven leiden tot wijzigingen in ongevalsfrequenties met gevaarlijke stoffen. Hierbij is gebruikgemaakt van het juridische en methodische kader van de Omgevingswet en het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), waarin de beoordelings- en instructieregels voor Externe Veiligheid zijn vastgelegd.

Kwetsbare functies
Geen van de alternatieven introduceert kwetsbare functies die binnen de reikwijdte vallen van het Bkl omdat het een infrastructuurproject betreft.

Geen toevoeging of verlegging van risicobronnen
De alternatieven bevatten geen activiteiten die onder de risicobronnen van het Bkl vallen. Ook leiden zij niet tot aanpassingen aan bestaande risicobronnen in de omgeving, zoals routeringen voor gevaarlijk transport, buisleidingen of opslaglocaties.

Kruisingen met risicobronnen zijn ongelijkvloers
Een aantal alternatieven kruisen spoor- en buisleidingtracés, maar steeds ongelijkvloers. Hierdoor verandert de veiligheidspositie niet. Dit geldt onder meer voor kruisingen met de Defensieleiding en de vaarwegen zoals het Amsterdam-Rijnkanaal. Verlegging van leidingen of risicobronnen is niet voorzien.

Conclusie Externe Veiligheid
Voor geen van de zes alternatieven treedt een effect op het aspect Externe Veiligheid op. De alternatieven voegen geen kwetsbare functies toe, wijzigen geen risicobronnen en kruisen bestaande risicobronnen uitsluitend ongelijkvloers. Vanuit Externe Veiligheid zijn dan ook geen mitigerende of compenserende maatregelen nodig. De alternatieven zijn onderling gelijkwaardig en dragen niet bij aan een verandering in de externe veiligheidspositie binnen het studiegebied.

5.3.7 Gezondheid

Deze notitie beschrijft de gezondheidskundige beoordeling van de zes alternatieven. De analyse beoordeelt uitsluitend in welke mate de alternatieven aansluiten bij de gezondheidsambities van de provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht en Nieuwegein.

Gezonde en veilige leefomgeving
Alle alternatieven dragen bij aan een robuuster en veiliger mobiliteitssysteem. De ondergrondse ligging van de tram op delen van het tracé en de afname van kruisende stromen (busverkeer met voetgangers en fietsers) verbeteren de verkeersveiligheid.

De mate van lokale effecten verschilt echter. In alternatieven 1 tot en met 4 leidt de toename van tramintensiteit voor Tram 22 op specifieke locaties tot mogelijke geluidknelpunten, met name aan de Pelikaanstraat en de Vaartsestraat. Alternatieven 5 en 6 kennen deze situatie niet, waardoor zij op dit punt gunstiger scoren. Ondanks deze nuance blijven de effecten binnen beleidsmatig aanvaardbare grenzen.

Klimaatadaptatie en leefkwaliteit (zie ook notitie klimaatadaptatie)
Voor alle alternatieven geldt dat het verhard oppervlak per saldo afneemt, wat een positieve bijdrage levert aan infiltratie en een klimaatbestendig bodem- en watersysteem. Een belangrijk aandachtspunt is echter hittestress. De benodigde bomenkap in alle alternatieven vermindert schaduw en verhoogt lokaal de kans op hittestress, ondanks de verbetering van de waterhuishouding. Deze spanning tussen positieve en negatieve klimaatadaptatie-effecten komt in alle alternatieven terug.

Ruimtelijke inpassing en cultureel erfgoed (zie ook notitie Archeologie en Cultuurhistorie)
Het beleid van zowel provincie als gemeenten vraagt om een zorgvuldige inpassing van nieuwe infrastructuur. Alle alternatieven raken cultuurhistorische waarden, maar alternatieven 1 tot en met 4 hebben een extra aandachtspunt doordat zij impact hebben op het UNESCO-erfgoed van de Hollandse Waterlinie bij de Koningsweg en de Hoofddijk. Alternatieven 5 en 6 vermijden deze doorsnijding en kennen daardoor een beperkter cultureel-ruimtelijk risico.

Beweegvriendelijke omgeving en sociale gezondheid
De alternatieven dragen allen bij aan een beweegvriendelijke omgeving doordat het fietsnetwerk veiliger wordt en de OV-structuur robuuster.

Binnen het gezondheidsbeleid van Utrecht en Nieuwegein sluiten de alternatieven vooral aan op de ambities voor een gezonde leefomgeving; doelen rondom mentale gezondheid, sociale cohesie en bestaanszekerheid vallen buiten de invloedssfeer van deze ingrepen.

Conclusie Gezondheid
De alternatieven sluiten in vergelijkbare mate aan bij de gezondheidsambities van provincie en gemeenten. De beleidsmatige verschillen tussen de alternatieven zijn beperkt en worden bepaald door lokale nuanceverschillen in geluid, hittestress, cultuurhistorie en bodemgebruik. Alternatieven 5 en 6 kennen op enkele punten een iets gunstiger uitgangspositie, doordat zij geen lokale geluidknelpunten veroorzaken en het UNESCO-werelderfgoed niet doorsnijden. Deze verschillen zijn echter niet groot genoeg om tot een andere eindbeoordeling te leiden. Voor alle alternatieven geldt dat gezondheid beleidsmatig geborgd kan worden. Hierdoor worden alle alternatieven als beleidsmatig neutraal beoordeeld op het aspect gezondheid.

5.3.8 Uitvoeringshinder

Deze effectnotitie brengt de te verwachten uitvoeringshinder in beeld voor de zes alternatieven. Het betreft uitsluitend verkeershinder in de realisatiefase, gekwantificeerd als duur × aantal gehinderde reizigers per modaliteit en locatie, met scoreklassen van lichte hinder tot zeer zware hinder. De beoordeling is, gezien het uitwerkingsniveau, gebaseerd op expert judgement en verkeersmodelresultaten(VRU).

Utrecht Centraal, Croeselaan en Beatrixgebouw
De aanleg van de ondergrondse halte Beatrixgebouw veroorzaakt beperkte hinder, omdat een groot deel van de werkzaamheden binnen gebouwcontouren plaatsvindt. De belangrijkste impact ontstaat door de transfertunnel richting busperrons C/D. Door gefaseerde buitendienststelling blijft de helft van de capaciteit van de perrons behouden. Op de Croeselaan treedt tijdens de aanleg hinder voor fietsers en voetgangers op, alsmede verminderde toegankelijkheid van de parkeergarage tijdens de bouw. Deze effecten zijn in alle alternatieven identiek.

Jaarbeursboulevard en Kanaalweg
Op de Jaarbeursboulevard ontstaat ongeveer een jaar hinder voor voetgangers door de ondergrondse aanleg van het tracé. Passeren van voetgangers en hulpdiensten langs de bouwkuip blijft mogelijk. Op de Kanaalweg is eveneens een jaar afsluiting nodig voor fietsers en voetgangers. Omdat alle alternatieven hier uitgaan van dezelfde uitvoeringswijze, verschillen zij onderling niet.

Overste den Oudenlaan – Europalaan Noord
Op de noordzijde van de Overste den Oudenlaan treedt een jaar lang hinder op voor auto's en langzaam verkeer. Het raakvlak met de busonderdoorgang zorgt voor zware hinder voor busverkeer.

Tussen Anne Frankplein en Europaplein ontstaat langdurige hinder voor auto en bus; langzaam verkeer ondervindt vooral tijdelijke effecten.

Europaplein en Europalaan Zuid
De Europalaan Zuid behoort in alle alternatieven tot de meest omvangrijke hinderlocatie. De combinatie van hoge verkeersintensiteiten, beperkte ruimte en een wisselcomplex voor de invlechting van de SUNIJ-lijn veroorzaakt zeer zware hinder voor auto en bus en zware hinder voor fietsers en voetgangers, over meerdere jaren. Geen van de alternatieven kan deze impact vermijden.

Bij de intakking met de Merwedelijn met de Tram Kanaleneiland wordt een meerjarige buitendienststelling van het tramverkeer voorzien. Omdat de remise hierbij niet bereikbaar is, werkt de hinder door op het volledige tramnet, waaronder Tram 22. Deze systeemimpact treedt op in alle alternatieven waar deze intakking is voorzien. Voor deze intakking is een mogelijke ontwerpoptimalisatie voorzien (zie effectnotitie Faseerbaarheid) die de hinder kan beperken, dit dient in de vervolgfasen verder uitgewerkt te worden.

Westraven
De grootste verschillen tussen alternatieven komen naar voren in Westraven. In Alternatief 3 kan een groot deel van de bouw worden voorbereid buiten de bestaande verkeersruimte. Hierdoor blijft de hinder voor auto, bus, fiets en voetganger relatief beperkt tot weken of maanden. Het invaren van een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal veroorzaakt slechts kortdurende volledige hinder voor scheepvaart.

In Alternatieven 2, 4 en 6 is de hinder omvangrijker vanwege de langere ondergrondse ligging.

Utrecht Oost: Waterlinieweg, USP en Tram 22

In alternatieven 1 tot en met 4 worden aanpassingen gedaan op de Waterlinieweg en het USP. De hinder is hier relatief beperkt en goed te faseren. Lokaal, zoals bij de nieuwe halte Galgenwaard, is tijdelijk volledige hinder te verwachten. De inpassing van onderdoorgangen voor Tram 22 veroorzaakt tijdelijke buitendienststellingen voor tram en lokaal ook bus en auto.

In alternatieven 5 en 6 ontbreken deze maatregelen, waardoor hier geen hinder optreedt.

Mitigerende maatregelen

Er worden aanzienlijke uitdagingen verwacht bij het operationeel houden van de SUNIJ-lijn tijdens de aanleg. Uitgangspunt is dat de SUNIJ-lijn zoveel mogelijk beschikbaar blijft en dat buitendienststellingen slechts beperkt mogelijk zijn. Er is geen volwaardig alternatief voor de tram, aangezien omleidingen of vervangend vervoer (zoals extra bussen) leiden tot knelpunten op het wegennet en bij Utrecht Centraal. Buitendienststellingen zijn alleen denkbaar in weekenden, verlengde nachten (vanaf 22.00 uur) of tijdens schoolvakanties, met een maximale duur van twee weken.

Conclusie Uitvoeringshinder

Over alle alternatieven heen ontstaan de zwaarste effecten op Europaplein – Europalaan Zuid, Overste den Oudenlaan en de intakking Beneluxlaan, waar hinder langdurig, ingrijpend en voor meerdere modaliteiten tegelijk optreedt. De keuze voor een verhoogd of verdiept tracé in Westraven bepaalt het belangrijkste onderscheid tussen alternatieven: Alternatief 3 leidt tot minder hinder. Alternatieven 5 en 6 zorgen niet voor hinder op het USP.

Zelfs met intensieve fasering en gerichte mitigerende maatregelen blijft op de zwaar belaste deeltrajecten zeer zware hinder tijdens de uitvoering onvermijdelijk.

5.3.9 Bodem

Deze effectbeoordeling richt zich op de invloed van de zes alternatieven op de bodem in het projectgebied. De analyse brengt effecten in beeld op bodemopbouw, grondverzet en bodemverstoring, chemische bodemkwaliteit en aardkundige waarden.

Bodemopbouw en zettingsgevoeligheid

Voor alle alternatieven geldt dat de aanleg in verdiepte ligging effecten heeft op de bodemopbouw, omdat zettingsgevoelige lagen worden ontgraven en vervangen. Dit leidt tot negatieve tot sterk negatieve scores.

Verschillen tussen alternatieven ontstaan doordat de lengte van het ondergrondse tracé varieert:

- Alternatieven 2, 4 en 6 hebben een langere verdiepte ligging tot en met halte Westraven. Hierdoor wordt meer ondergrond verwijderd en is het effect op de bodemopbouw sterk negatief.
- Alternatieven 1, 3 en 5 eindigen ondergronds bij Kanaleneiland-Zuid. Daardoor is het effect minder omvangrijk maar nog steeds negatief.

Met technische maatregelen zoals voorbelasting of licht ophoogmateriaal kunnen deze zettingseffecten worden beperkt.

Grondverzet en bodemverstoring

De aanlegmethode, open ontgraving met damwanden en onderafdichting, veroorzaakt omvangrijk grondverzet. De mate van ingrijpen verschilt per alternatief en volgt dezelfde patronen als de zettingsgevoeligheid: hoe langer het ondergrondse deel, hoe groter het grondverzet en de bodemverstoring.

- Alternatieven 2, 4 en 6 veroorzaken aanzienlijk meer grondverzet en worden beoordeeld als sterk negatief.
- Alternatieven 1, 3 en 5 scoren minder negatief vanwege beperkter grondverzet.

Doordat de toplaag in het gebied historisch gezien al sterk verstoord is, wordt geen onderscheid verwacht in effecten op bodembiologie.

Chemische bodemkwaliteit

De alternatieven doorkruisen meerdere gebieden met historische bodem- en grondwaterverontreinigingen (o.a. minerale olie, metalen en VOCL). Het verwijderen van verontreinigde grond tijdens de aanleg leidt tot een positief tot zeer positief effect op de chemische bodemkwaliteit. Alternatieven 2, 4 en 6 hebben hierbij het grootste positieve effect vanwege het grotere volume open ontgraving. De beperkte bemaling die gepaard gaat met de bouwmethode draagt aanvullend bij aan het verwijderen van verontreinigd grondwater.

Conclusie Bodem

De alternatieven onderscheiden zich vooral door de lengte van het ondergrondse tracé. Alternatieven 2, 4 en 6 hebben de grootste negatieve effecten op bodemopbouw en grondverzet, maar ook de grootste positieve bijdrage aan verbetering van de bodemkwaliteit door sanerende werking van grootschalige ontgravingen. Alternatieven 1, 3 en 5 kennen mildere negatieve effecten én een beperkter positief effect op bodemkwaliteit. Aardkundige waarden spelen geen rol.

Per saldo ontstaat hiermee een evenwichtige afweging: meer ondergrondse aanleg betekent grotere verstoring, maar ook grotere saneringswinst.

5.3.10 Water

De effecten van de zes alternatieven zijn beoordeeld op waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterveiligheid en bodemenergiesystemen.

Waterkwantiteit

Oppervlaktewater

De Merwedelijn en Tram Kanaleneiland veroorzaken in alternatieven 1, 2, 5 en 6 weinig effecten: watergangen worden niet of nauwelijks geraakt, kruisingen vinden plaats via bestaande kunstwerken, en eventuele compenserende maatregelen (zoals extra waterberging of duikers) zijn realistisch uitvoerbaar.

In alternatieven 3 en 4 worden primaire watergangen gekruist, maar ook hier zijn de benodigde maatregelen inpasbaar, waardoor de effecten voor alle alternatieven neutraal blijven.

Voor de tracés Bus Waterlinieweg/USP en Tram 22 worden geen substantiële wijzigingen in het oppervlaktewatersysteem verwacht. Deze delen van de alternatieven scoren daarom neutraal.

Hemelwater

Bij de Merwedelijn daalt de totale hoeveelheid verhard oppervlak echter door het vervallen van delen van de busbaan en infrastructuur. De netto-afname van circa 30.000 m² verharding verbetert de waterhuishouding, waardoor alle alternatieven voor de Merwedelijn en Tram Kanaleneiland positief scoren.

Voor de Bus Waterlinieweg/USP ontstaat een geringe toename van verhard oppervlak, die leidt tot beperkte extra afvoer van hemelwater. De effecten blijven neutraal.

Grondwater

Kwantiteit

Tijdens uitvoering zijn bemalingen noodzakelijk bij de verdiepte ligging van de Merwedelijn. In de gebruiksfase vormt de tunnel een lokale obstructie in het grondwatersysteem, wat kan leiden tot vernatting aan de oostzijde en verdroging aan de westzijde. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Omdat deze effecten in alle alternatieven optreden, scoren alle alternatieven voor de Merwedelijn negatief. De overige tracédelen blijven neutraal.

Kwaliteit

De ligging van de Merwedelijn binnen de dynamische en bufferzone van grondwaterverontreinigingen brengt risico's mee op verspreiding tijdens bemaling. Daarom scoren alle alternatieven voor dit deelaspect negatief.

Voor Bus Waterlinieweg/USP en Tram 22 worden geen ondergrondse maatregelen verwacht, waardoor de effecten neutraal zijn.

Waterveiligheid

Alle alternatieven kruisen waterkeringen langs het Amsterdam-Rijnkanaal; in alternatieven 1, 2, 4, 5 en 6 gebeurt dit via de bestaande brug. Alternatief 3 introduceert een nieuwe brug. Omdat negatieve effecten kunnen worden voorkomen, scoren alle alternatieven neutraal op waterveiligheid.

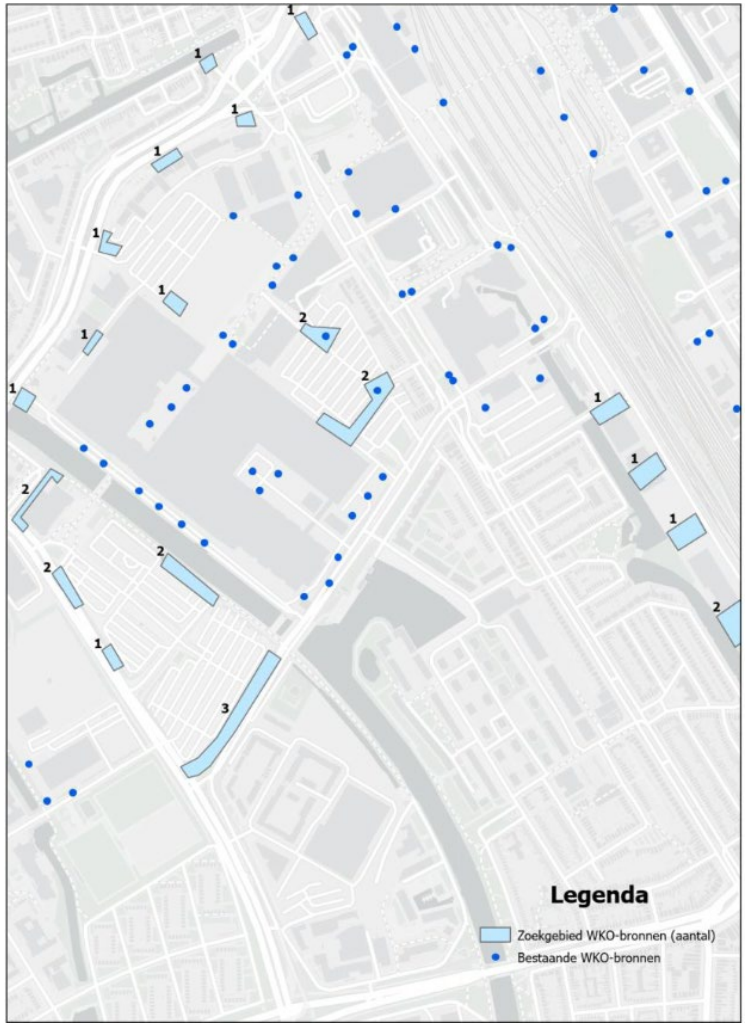
Bodemenergiesystemen

In het projectgebied bevindt zich een hoge dichtheid aan Warmte Koude Opslag (WKO)-systemen in het eerste watervoerende pakket, vooral rond de Jaarbeurs en de Merwedekanaalzone. De aanleg van de verdiepte Merwedelijn raakt deze systemen direct doordat enkele bronnen zeer dicht langs het tracé liggen en moeten worden verplaatst. De beschikbare ondergrondse ruimte is beperkt, waardoor verplaatsing complex is en zorgvuldig moet worden afgestemd om interferentie tussen warme en koude bronnen te voorkomen. Hiermee ontstaat een duidelijke ruimtelijke en technische opgave die voor alle alternatieven gelijk is.

Daarnaast worden veel systemen in een bredere zone indirect beïnvloed door de noodzakelijke bemaling tijdens de aanleg en door blijvende wijzigingen in de grondwaterstroming in de gebruiksfase. Hierdoor kunnen warme en koude bellen verschuiven en neemt het energetisch rendement structureel af. Omdat deze effecten optreden bij alle alternatieven van de Merwedelijn scoren alle alternatieven zeer negatief op dit deelaspect.

Conclusie Water

De alternatieven verschillen onderling beperkt voor waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterveiligheid: deze effecten zijn overwegend neutraal, met een positieve bijdrage door de netto-afname aan verhard oppervlak bij de Merwedelijn. De belangrijkste factor betreft de interactie met bodemenergiesystemen: alle alternatieven veroorzaken aanzienlijke negatieve effecten op bestaande WKO-bronnen en hun functioneren, zowel tijdens aanleg als in de gebruiksfase. Deze invloed vormt daarmee een belangrijk aandachtpunt in de vervolgfasen.



Figuur 5-5: Uitsnede ligging bestaande WKO-bronnen en zoekgebieden Compacte Knoop Utrecht Centraal (bron: Mott MacDonald, april 2025)

5.3.11 Archeologie en Cultuurhistorie

Deze notitie richt zich op de effecten op archeologie en cultuurhistorie. De beoordeling volgt de geldende wet- en regelgeving, inclusief provinciaal en gemeentelijk erfgoedbeleid.

Archeologie

De ondergrondse aanleg van de Merwedelijn vraagt ingrijpende grondroering in gebieden met hoge archeologische waarde en verwachting, waaronder de Limeszone, en voormalige rivierzones. Hierdoor scoren alle alternatieven zeer negatief. De mate van graafwerk bepaalt echter verschillen in impact.

Alternatieven 1, 3 en 5 komen ten noorden van de A12 op maaiveld. Daardoor is de tunnel korter en is de totale bodemverstoring geringer dan in alternatieven 2, 4 en 6. Deze laatste alternatieven blijven tot voorbij de A12 ondergronds, wat leidt tot meer grondwerk in gebieden met lage tot middelhoge archeologische verwachting.

Alternatieven 3 en 4 raken bovendien archeologische zones in Nieuwegein. In alternatief 3 betreft dit de aanlanding van een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, gelegen in een gebied met lage verwachtingswaarde; in alternatief 4 gaat het om nieuwe tracédelen in een gebied met hogere verwachting. Daardoor is de archeologische impact van alternatief 3 beperkter dan die van alternatief 4.

Ondanks de verschillen blijft het kernbeeld dat alle alternatieven aantasting veroorzaken van de Limes en andere waardevolle zones. Vroegtijdig archeologisch onderzoek blijft daarom noodzakelijk.

Cultuurhistorie

Cultuurhistorisch liggen de belangrijkste gevoeligheden bij de UNESCO-zone Hollandse Waterlinies, de provinciale Cultuurhistorische Hoofdstructuur en waardevolle historische assen. De Merwedelijn veroorzaakt relatief beperkte cultuurhistorische effecten.

De aanpassingen bij de Koningsweg en de Hoofddijk hebben impact op het UNESCO-erfgoed van de Hollandse Waterlinie en laten daarmee een negatief effect zien bij alternatieven 1 tot en met 4.

Op stads- en dorpsgezichten, rijks- en gemeentelijke monumenten is geen significant onderscheid tussen alternatieven. De binnenstad wordt niet geraakt.

Het Beatrixgebouw heeft geen beschermde status maar vertegenwoordigt wel een cultuurhistorische waarde, welke in alle alternatieven zal moeten verdwijnen.

Conclusie Archeologie en Cultuurhistorie

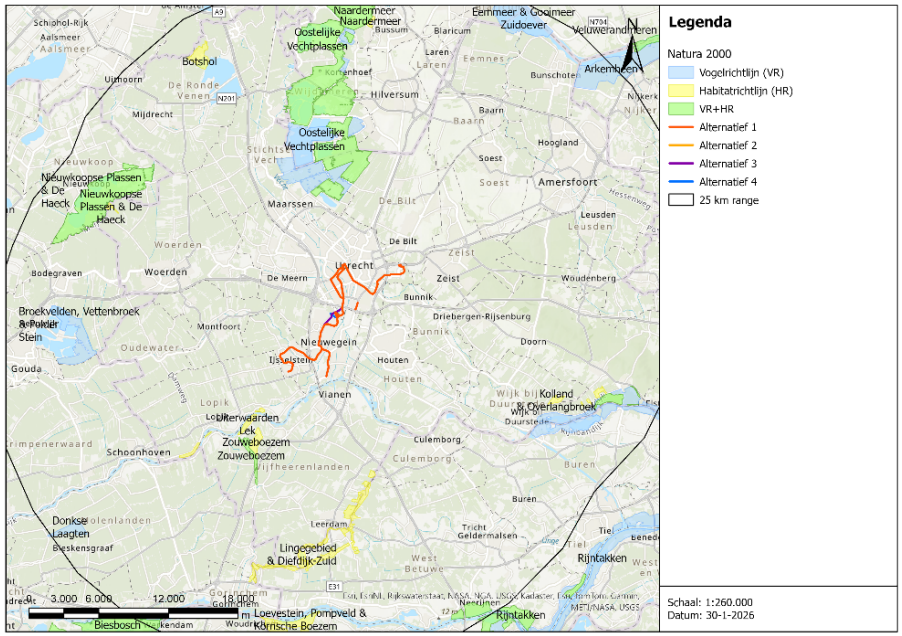
De vergelijking laat zien dat alle alternatieven substantiële effecten kennen op archeologie. Archeologisch zijn alternatieven 1, 3 en 5 het minst belastend door een kortere tunnel. Cultuurhistorisch zijn alternatieven 1 tot en met 4 negatief vanwege impact op UNESCO. Het behoud van erfgoed vraagt in alle gevallen om zorgvuldige verdere uitwerking, vroegtijdige onderzoeken en gerichte mitigatie, vooral nabij de UNESCO-zone en het Beatrixgebouw.

5.3.12 Ecologie en Natuur

Deze effectnotitie beschouwt de optredende effecten van de zes alternatieven voor het aspect ecologie en natuur. Hierbij wordt gekeken naar de effecten op beschermde gebieden, beschermde houtopstanden, beschermde soorten en biodiversiteit.

Effecten op beschermde gebieden

Geen van de alternatieven raken beschermde Natura 2000-gebieden. Wel kan in de realisatiefase beperkte stikstofdepositie optreden. Deze blijft naar verwachting onder de drempel voor significante effecten, waardoor is uitgegaan van een beperkt negatief effect. Alle alternatieven doorkruisen of raken daarnaast stedelijke groenstructuren, delen van het Natuurnetwerk Nederland en aangewezen gemeentelijke groenverbindingen.



Figuur 5-6: Ligging van de alternatieven ten opzichte van de N2000-gebieden in de omgeving van Utrecht.

Houtopstanden en groenstructuren

De effecten op bomen en houtopstanden zijn beperkt, maar treden op ter plaatse van de Europalaan waar laanbomen verdwijnen en alleen in alternatief 3 en 4 bij natuurcompensatiegebied Dwelfsloot.

Effecten op soorten en leefgebieden

In alle alternatieven kunnen beschermde soorten worden beïnvloed door verstoring, het verloren gaan van foerageergebied, barrièrevorming of het verdwijnen van nest- en verblijfplaatsen. De grootste effecten ontstaan bij alternatieven 3 en 4, waar nieuwe tracés door groenstroken of door het natuurcompensatiegebied Dwelfsloot lopen. Door de combinatie van oppervlakteverlies, versnippering en verstoring worden hier zeer negatieve effecten op soorten verwacht.

In alternatieven 5 en 6 zijn de effecten op soorten en leefgebieden minder negatief omdat er geen maatregelen zijn voorzien in Utrecht Oost.

Biodiversiteit en ecologische samenhang

De aanleg van ondergrondse en verdiepte delen van de Merwedelijn geeft in alle alternatieven een barrièrewerking op grondgebonden fauna. Dit verstoort de samenhang tussen stedelijke groenstructuren en beperkt migratiemogelijkheden.

Bij alternatieven 3 en 4 doorsnijdt het tracé bestaande groengebieden waardoor de biodiversiteit sterker afneemt dan in de overige alternatieven.

Alternatieven 5 en 6 hebben het geringste effect op biodiversiteit doordat ze geen maatregelen voor Utrecht Oost bevatten.

Conclusie Ecologie en Natuur

De alternatieven verschillen voornamelijk in de mate waarin nieuwe infrastructuur groene gebieden doorsnijdt. Dit maakt alternatieven 3 en 4 ecologisch het minst gunstig. Alternatieven 5 en 6 bieden, vanuit ecologisch perspectief, de minste negatieve impact. Voor alle alternatieven geldt dat nadere uitwerking, aanvullende natuurtoetsen en mitigerende maatregelen essentieel zijn om negatieve effecten te beperken en juridische uitvoerbaarheid te borgen.

5.3.13 Duurzaamheid

Deze notitie beschrijft de beoordeling van de alternatieven op het gebied van duurzaamheid en richt zich op de mate waarin de voorgestelde OV-infrastructuur bijdraagt aan de nationale, provinciale en gemeentelijke duurzaamheidsdoelen. Het Rijk stuurt daarbij op forse CO_2-reductie en een volledig circulaire economie in 2050. De provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht en Nieuwegein sluiten hierop aan met beleid gericht op circulair bouwen en duurzame mobiliteit.

Milieu-impact van de materialisatie

De mate van milieu-impact wordt vooral gevormd door de verdiepte ligging van de Merwedelijn. Alternatieven 2, 4 en 6, met de langste verdiepte ligging, laten hierdoor de hoogste Milieukostenindicator (MKI)-waarden zien. Alternatief 3, met een verhoogd deel en een nieuwe brug, ligt iets lager maar nog altijd in dezelfde orde van grootte.

Alternatieven 1 en 5 kennen een korter ondergronds tracé en scoren daardoor beter dan de hiervoor genoemde alternatieven. Ondanks deze verschillen scoren alle alternatieven zeer negatief, omdat de totale materiaalhoeveelheden ruim boven de drempelwaarde liggen.

Mitigerende maatregelen, zoals efficiëntere ontwerpen, biobased toepassingen, hergebruik van spoor en circulaire betonmengsels, bieden zicht op substantiële reducties, maar nemen de onderlinge verschillen niet weg.

Circulariteit en materiaalgebruik

Verdiept of verhoogd aangelegde delen hebben structureel lagere circulariteitskansen door het grotere aandeel beton en staal, terwijl tracés op maaiveld beter scoren door inzet van secundaire materialen en meer losmaakbaarheid. Daarom scoren alternatief 1 en 5 het best door een hoger aandeel bovengrondse aanleg met kansen voor hergebruik.

Mobiliteitsbeïnvloeding en CO_2-effecten

De verschuiving in mobiliteit ten opzichte van de referentiesituatie (2040) leidt tot beperkte veranderingen in CO_2-emissies. Alternatieven 3, 5 en 6 laten een lichte afname van automobiliteit zien; de andere alternatieven een lichte toename. De verschillen zijn echter gering, waardoor alle alternatieven uiteindelijk een neutrale score krijgen op dit thema.

Het onderzoek laat daarmee zien dat naast hoogwaardige OV-verbindingen eveneens aanvullend autoremmend beleid noodzakelijk is.

Conclusie Duurzaamheid

Wanneer de CO_2-effecten van aanleg en gebruik worden gecombineerd, blijkt dat alle alternatieven een netto CO_2-emissie vertonen. Vooral alternatieven met langer ondergronds tracé (2, 4, 6) hebben de hoogste netto emissies. Alternatief 5 heeft de laagste netto CO_2-emissie, gevolgd door alternatieven 3 en 6.

De analyse maakt twee structurele conclusies zichtbaar: (1) ondergrondse infrastructuur is zeer CO_2-intensief en bepaalt in sterke mate de duurzaamheidsscore, en (2) OV-aanleg alleen leidt onvoldoende tot een modal shift richting duurzame mobiliteit zonder aanvullend flankerend beleid. Verdere optimalisaties in materiaalgebruik, levensduur en ontwerp kunnen de milieu-impact verlagen.

5.3.14 Klimaatadaptatie

Deze effectnotitie beoordeelt de zes alternatieven op het gebied van klimaatadaptatie. Dit aspect wordt onderverdeeld in: wateroverlast, overstromingen, droogte en hitte.

Wateroverlast

In het studiegebied komen op meerdere locaties bestaande knelpunten voor wateroverlast voor, vooral in sterk verhard stedelijk gebied zoals de Europalaan, het Jaarbeursplein, de Overste den Oudenlaan en delen van Kanaleneiland. Alle alternatieven leiden tot een afname van verhard oppervlak ter hoogte van de Europalaan door het vervallen van de busbaan, wat de waterdoorlatendheid in dit gebied vergroot.

Het belangrijkste onderscheid tussen alternatieven ontstaat bij Westraven: alternatieven 2, 4 en 6 zijn hier ondergronds voorzien en kunnen daardoor lokaal een lichte verbetering geven doordat er minder hinder ontstaat van waterophoping rond infrastructuur.

Op de Waterlinieweg neemt in alternatieven 1 t/m 4 de hoeveelheid verhard oppervlakte toe door de extra busstrook bij verkeersplein Laagraven en de nieuwe halte Galgenwaard bij de Herculeslaan. Dit kan lokaal leiden tot verslechtering van waterafvoer, vooral in lagergelegen delen. In alternatieven 5 en 6 worden geen infrastructurele maatregelen getroffen dus treedt geen effect op.

Overstromingen

De overstromingskans wordt volledig bepaald door de regionale waterveiligheid en is in 2050 zeer klein door versterking van de waterkeringen. De gevolgen van een doorbraak blijven echter groot, met waterdieptes van meer dan een meter in grote delen van het gebied. Alle alternatieven omvatten ondergrondse delen die bij een overstroming vollopen, waardoor het onderscheidend vermogen tussen alternatieven gering is. Alternatief 3 heeft weliswaar een verhoogde ligging over het Amsterdam-Rijnkanaal, maar ook hier blijft de ondergrondse component bepalend. De alternatieven scoren daarom gelijkwaardig en neutraal.

Droogte

Droogte gerelateerde risico's spelen vooral in bodemdalingsgevoelige gebieden zoals Rijnsweerd, USP en delen van Nieuwegein. De Merwedelijn en Tram 22 hebben hier weinig directe raakvlakken. De

Waterlinieweg (waar in alternatieven 1 t/m 4 aanpassingen worden gedaan) doorkruist wel bodemdalingsgevoelige zones, maar zonder ingrepen in het maaiveld die het effect verergeren.

Alle alternatieven profiteren van de afname van verharding op de Europalaan, waardoor infiltratie toeneemt. Hierdoor worden alle alternatieven positief beoordeeld.

Hitte

Het stedelijk hitte-eilandeffect is sterk in het studiegebied, met gevoelstemperaturen van meer dan 45 °C op warme dagen. Bomen spelen een cruciale rol bij het temperen van hittestress. Omdat bij alle alternatieven bomen moeten wijken, kent dit thema een negatief effect.

Er ontstaan wel verschillen in de mate van impact:

- Alternatieven 3 en 4 kennen door de extra werkzaamheden in Nieuwegein en langs het kanaal een grotere aantasting van bomenrijen.
- Alternatieven 5 en 6 raken minder bomen doordat maatregelen aan de Waterlinieweg, USP en Tram 22 ontbreken.

Conclusie Klimaatadaptatie

De klimaatadaptieve effecten van de alternatieven liggen dicht bij elkaar. Voor wateroverlast en overstromingen is de invloed gering en neutraal. Droogte laat in alle alternatieven een positief beeld zien door afname van verhard oppervlak. Hittestress verslechtert bij alle alternatieven door verlies aan bomen, met een iets grotere impact bij alternatieven 3 en 4. In de totale beoordeling komen alle zes alternatieven uit op een neutraal eindoordeel, met beperkte onderlinge verschillen die geen doorslaggevende invloed hebben op het thema klimaatadaptatie.

5.4 Aanlegkosten

Op basis van de ontwerpen van de zes alternatieven is een SSK-raming van de investeringskosten gemaakt. Voor de raming zijn de eenheidsprijzen en kengetallen aangevuld met beschikbare prijsinformatie. Om de alternatieven zo goed als mogelijk met elkaar te kunnen vergelijken zijn alle gehanteerde uitgangspunten en methodes gelijk gehouden tussen de alternatieven. In de tabel hieronder zijn de investeringskosten weergegeven voor de maatregel Merwedelijn (inclusief Tram Kanaleneiland) en de bouwstenen Bus Waterlinieweg + Tram 22 (maatregelen Oost). Een uitgebreide uiteenzetting en uitleg over de kostenraming is te vinden in de bijbehorende kostennotitie.

Probabilistische Investeringskosten (€ mln.) *

Alt.	Merwedelijn	Maatregelen Oost	Test- en proefbedrijf	Totaal
Alt. 1	€ 1.477	€ 124	€ 48,5	**€ 1.649,5**
Alt. 2	€ 1.731	€ 124	€ 48,5	**€ 1.903,5**
Alt. 3	€ 1.976	€ 124	€ 48,5	**€ 2.148,5**
Alt. 4	€ 1.948	€ 124	€ 48,5	**€ 2.120,5**
Alt. 5	€ 1.477	N.v.t.	€ 48,5	**€ 1.525,5**
Alt. 6	€ 1.731	N.v.t.	€ 48,5	**€ 1.779,5**

** De ramingen voor de Merwedelijn zijn probabilistisch doorgerekend (P=85) met een volledig onafhankelijke simulatie. De geactualiseerde raming voor de Merwedelijn is opgesteld met januari 2025 als prijspeil, exclusief BTW.*

5.4.1 Risico's

Bij het opstellen van de kostenraming voor de aanleg zijn potentiële risico's die zich gedurende de uitvoering van het project kunnen voordoen, zorgvuldig meegenomen. In de raming is een standaard

percentage opgenomen voor risico's, maar daarnaast is voor een aantal specifieke risico's is een extra reservering opgenomen. Hierdoor kunnen mogelijke financiële tegenvallers in de toekomst goed worden opgevangen. Niet alle risico's treden in alle Alternatieven op. De tabel hieronder geeft een overzicht van de opgenomen risico's en de alternatieven waarin deze voorkomen.

Risico	Gevolg	Komt voor in?
Het alignement tussen de A12 en de P+R / nieuwe brug is onhaalbaar.	Raakvlak tracé met P+R Westraven; P+R moet gesloopt worden en elders gerealiseerd.	Alt. 3 en 5
Uitvoeringscomplexiteit van bouwen onder viaduct A12: Bestaande funderingen worden aangetast.	Aanvullende maatregelen moeten genomen worden om schade aan het bestaande viaduct te voorkomen.	Alt. 2, Alt. 4, Alt. 6
Buitendienststelling van SUNIJ voor bouw ter hoogte van Westraven en Europalaan duurt langer dan gedacht.	Veroorzaakt langere stremming van de SUNIJ-lijn en aansluiting Remise.	Alle
Schade aan bus onderdoorgang en belendingen door bouw van verdiepte ligging nabij het Anne Frankplein	Aanvullende maatregelen moeten genomen worden om schade aan bus onderdoorgang/belendingen te voorkomen/herstellen	Alle
Aanvullende maatregelen nodig voor geluid en trillingen in Beatrixgebouw	Meer aanvullende maatregelen nodig voor goede fasering en geluids- en trilling arme uitvoering	Alle
Aanwezige WKO putten die verplaatst moeten worden	Verplaatsen blijkt zeer complex	Alle
Conflicten met ondergrondse obstakels	Ondergrondse obstakels moeten verwijderd/verplaatst worden	Alle
Huidige ARK-Brug (Jutphasebrug) is niet toereikend (zoals geluid in relatie tot ontwikkeling)	Meer constructieve aanpassingen nodig aan bestaande ARK-Brug	Alt. 4
Tracédeel bij Europaplein moet overdekt worden uitgevoerd	Bouwwerk wordt gezien als tunnel, waardoor toepassing van tunnelveiligheidssystemen noodzakelijk wordt, incl. de daar bijkomende kosten	Alle

5.5 Operationele kosten

Naast de aanlegkosten heeft het realiseren van de maatregelen impact op de operationele kosten. Deze bestaan uit twee verschillende kostencomponenten: directe en indirecte kosten. De directe kosten bestaan uit kosten voor de diensteregeling en zijn een saldo van omzet (OV-gebruik) en kosten (bijvoorbeeld personeel) voor het uitvoeren van dienstregeling. De indirecte kosten bestaan uit kapitaallasten van het trammaterieel en beheer- en onderhoudskosten voor zowel materieel als infrastructuur.

De alternatieven zijn vergeleken met de situatie in 2040 waarin het OV-gebruik in de regio sterk toeneemt. Hierdoor is extra OV-capaciteit nodig in de referentiesituatie 2040. Met name het aantal in te zetten bussen stijgt sterk, wat resulteert in diverse knelpunten. Voor tramlijn 22 betekent dit dat extra businzet nodig is om de vervoervraag van en naar het USP op te vangen. Het gevolg is een structurele stijging van de exploitatiesubsidie met circa € 20 miljoen per jaar voor de regio Utrecht (concessie U-OV).

Merwedelijn in combinatie met USP-maatregelen (alternatieven 1 t/m 4)

In de alternatieven wordt meer ingezet op tram en minder op de bus. Daarbij wijzigen routes en worden nieuwe haltes gerealiseerd. Deze wijzigingen hebben gevolgen voor de verschillende kostencomponenten van het OV-systeem. Een belangrijk effect betreft de dienstregelingskosten. Deze nemen in alle alternatieven af ten opzichte van de referentie 2040, door de inzet van meer trams en minder bussen. De verschillen tussen de alternatieven zijn beperkt; alternatieven 3 en 4 laten daarbij het gunstigste resultaat zien. Een belangrijke verklaring hiervoor is de trambediening van Galecopperzoom en het verder beperken van businzet.

Daartegenover staat dat de keuze voor een tramsysteem en de aanleg van nieuwe infrastructuur structurele financiële consequenties met zich meebrengt. Zo is de aanschaf van nieuw trammaterieel noodzakelijk. In alternatieven 3 en 4 liggen deze kapitaalkosten hoger, omdat voor het rijden van hogere frequenties meer trams nodig zijn. Dit werkt ook door in de beheer- en onderhoudskosten van het trammaterieel, die evenredig toenemen met het aantal voertuigen.

De kosten voor beheer en onderhoud van de infrastructuur liggen in de verschillende alternatieven relatief dicht bij elkaar. In alternatieven 3 en 4 zijn de infrastructurele maatregelen omvangrijker. Bij alternatief 3 liggen de onderhoudskosten van de infrastructuur het laagst doordat er veel bestaand spoor wordt opgeheven en er minder nieuw tramspoor wordt aangelegd. In alternatief 4 liggen de kosten het hoogst omdat er het meest tramspoor wordt toegevoegd en minder spoor wordt verwijderd.

Bij optelling van de verschillende kostencomponenten heeft alternatief 3 het meest gunstige resultaat. Dit wordt verklaard door lagere dienstregelingskosten ten opzichte van alternatieven 1 en 2 en door een efficiënter tramnetwerk ten opzichte van alternatief 4 (lagere beheer- en onderhoudskosten en minder benodigd trammaterieel).

Merwedelijn zonder USP-maatregelen (alternatieven 5 en 6)

De verschillen tussen de situatie met en zonder de USP-maatregelen zijn klein. Zonder maatregelen is er meer businzet nodig wat de dienstregeling duurder maakt. Tegelijkertijd is het OV van/naar USP minder aantrekkelijk en is er minder reizigersgroei. Hierdoor is er ook minder uitbreiding nodig. Het minder vaak kunnen rijden met de tram naar USP heeft ook gevolgen voor de traminzet in Kanaleneiland. De inzet van kortere trams is dan niet mogelijk omdat deze trams doorrijden naar USP en de capaciteit daar nodig is. Zonder USP-maatregelen is er minder nieuwe infrastructuur en geen toename van B&O-kosten voor bus en andere infra-aanpassingen (categorie: overige infrastructuur). Dit zorgt onder de streep tot een klein voordeel t.o.v. andere alternatieven.

Resultatentabel

Hieronder staan de structurele kosten per alternatief weergegeven. Een positief effect betekent minder uitgaven dan in de referentiesituatie 2040. Een negatief (-) effect betekent extra uitgaven.

Structurele effecten Ov-systeem (€ mln. per jaar)

Kostensoort	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6
Dienstregelingskosten	15,8	15,5	18,2	18,4	15,0	14,9
Kapitaallasten materieel	-3,8	-3,8	-4,8	-5,3	-3,3	-3,8
Beheer & onderhoudskosten Trammaterieel	-3,2	-3,2	-4,2	-4,6	-2,7	-3,2
Beheer & onderhoudskosten Traminfrastructuur	-2,0	-2,0	-1,8	-2,4	-1,9	-2,0
Beheer & onderhoudskosten Overige infrastructuur	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	n.v.t.	n.v.t.
Totaal	€ 6,0	€ 5,7	€ 6,6	€ 5,4	€ 7,0	€ 5,8

Naast de structurele kosten zijn er ook incidentele kosten (zie tabel hieronder). Deze hebben betrekking op de aanloopfase bij de start van de nieuwe tramlijn. Een deel van de reizigers bestaat uit bestaande OV-gebruikers die bij de ingebruikname van de Merwedelijn direct overstappen op de tram. Daarnaast trekt de nieuwe tramlijn extra reizigers aan. Deze zogenoemde trambonus komt naar verwachting geleidelijk tot stand tijdens een ingroeiperiode van enkele jaren. In deze periode liggen de dienstregelingskosten tijdelijk hoger. Deze aanloopkosten worden geraamd op circa € 2 mln. en zijn voor alle alternatieven gelijk.

Verder is een test- en proefbedrijf noodzakelijk voorafgaand aan de start van de reguliere exploitatie. De eerder opgestelde ramingen hiervoor zijn geïndexeerd en komen uit op € 48,5 mln. Deze kosten vallen binnen het project onder van de investeringskosten (zie 5.4).

Incidentele kosten Ov-systeem (€ mln.)

Kostensoort	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6
Aanloopkosten dienstregeling	-2	-2	-2	-2	-2	-2

5.6 Effecten MKBA

De MKBA laat zien dat in geen van de combinaties van de beoogde ov-maatregelen de baten de kosten overstijgen. De alternatieven zorgen weliswaar voor flinke baten, maar deze zullen naar verwachting de benodigde investeringen en andere kosten niet overstijgen. Alle alternatieven hebben een negatief kosten-batensaldo en hebben een B/K-ratio < 1 (0,3–0,4).

De uitkomsten van de MKBA zijn robuust. Er zijn verschillende gevoeligheidsanalyses uitgevoerd waarbij gevarieerd is met aannames die van invloed zijn op de omvang van belangrijke kosten en baten. De richting van de uitkomsten verandert niet bij de gewijzigde aannames.

Alternatief 5 is het economisch meest gunstig omdat het de laagste totale kosten kent (en daarmee het minst negatieve kosten-batensaldo), ondanks lagere baten. Alternatief 4 scoort het minst goed door een combinatie van hoge kosten en (relatief) lagere baten dan alternatief 3.

De investeringskosten vormen veruit de grootste kostenpost en variëren aanzienlijk tussen de alternatieven. De verschillen worden vooral veroorzaakt door de kosten van de Merwedelijn (incl. Tram Kanaleneiland). De kosten van de Merwedelijn vormen het grootste deel van de totale investeringskosten. Deze zijn het laagst in alternatieven 1 en 5 en het hoogst in alternatief 3.

De kosten van de andere maatregelen (Tram 22, Bus Waterlinieweg en USP) zijn gelijk in alternatieven 1-4 en zijn niet opgenomen in alternatieven 5 en 6. Een uitgebreide onderbouwing van de cijfers is te vinden in de MKBA-rapportage.

In lijn met de richtlijnen voor MKBA is er geen koppeling gemaakt met het aantal woningen en arbeidsplaatsen die worden ontwikkeld in samenhang met de Merwedelijn.

Kosten en maatschappelijke effecten (€ mln.)

	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6
Directe effecten	€ 450	€ 345	€ 580	€ 425	€ 234	€ 140
Indirecte effecten	€ 22	€ 17	€ 27	€ 20	€ 11	€ 6
Externe effecten	€ 306	€ 293	€ 310	€ 297	€ 438	€ 432
Totale effecten	€ 777	€ 655	€ 917	€ 742	€ 683	€ 578
Totale kosten	-€ 1.766	-€ 2.069	-€ 2.313	-€ 2.343	-€ 1.576	-€ 1.912
BK-saldo	-€ 989	-€ 1.415	-€ 1.396	-€ 1.601	-€ 893	-€ 1.334
BK-ratio	**0.4**	**0.3**	**0.4**	**0.3**	**0.4**	**0.3**

5.7 Conclusies effectbeoordeling

In de tabel op de volgende pagina wordt een overzicht gegeven van de geaggregeerde scores die uit elke effectbeoordeling naar voren komen. De belangrijkste verschillen tussen de zes alternatieven worden in de laatste kolom kort toegelicht.

In de tabel is te zien dat alle alternatieven eigen voor- en nadelen kennen. Het is daarom van belang om niet alleen een objectieve beoordeling te doen, maar eveneens een waardeoordeel te geven over welke aspecten zwaarder wegen dan anderen.

Dit gebeurt in het volgende hoofdstuk, waarin het voorkeursalternatief wordt voorgesteld en deze keuzes worden beargumenteerd.

Effect t.o.v. referentiesituatie	A1	A2	A3	A4	A5	A6	Onderscheidende verschillen tussen de alternatieven
Doelbereik	+	+	+	+	0	0	Alternatieven 3 & 4 hebben sterkste doelbereik (incl. maatregelen USP, nieuwe woongebieden, halte Galecopperzoom, hoge capaciteit); 5 & 6 missen USP-maatregelen en hebben daardoor minder doelbereik. Alternatieven 1 en 2 zitten daar tussenin.
Toekomstvastheid	+	+	+	+	+	+	Alle alternatieven verbeteren t.o.v. de referentiesituatie.
Technische haalbaarheid & maakbaarheid	-	-	-	-	-	-	De grootste uitdagingen maken deel uit van alle alternatieven. Alternatieven 3 en 4 zijn iets complexer vanwege langer tracé en kruising met het Amsterdam-Rijnkanaal .
Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid	+	+	+	+	0	0	Alternatieven 1 en 2, en in nog iets hogere mate 3 & 4 scoren het best: kortere routes, hogere frequenties, robuuster netwerk. 5 & 6 minder positief (geen frequentie verhoging lijn 22, geen USP-maatregelen).
Trillingen	--	--	--	--	--	--	Zowel exploitatie als bouwfase negatief impact op trillingen, maar mitigeerbaar in vervolgstappen, eindscore is tussen de alternatieven niet onderscheidend.
Geluid	0	0	0	0	0	0	Marginaal verschil met de referentiesituatie omdat verkeersgeluid maatgevend is. Alternatief 3 scoort lokaal beter in Galecop (booggeluid verdwijnt), 1,2, 3 en 4 veroorzaken geluidstoename bij Pelikaanstraat/Vaartsestraat (door hogere frequentie).
Luchtkwaliteit	0	0	0	0	0	0	Nergens toename van normoverschrijdingen. Marginale verschillen tussen alternatieven
Ruimtelijke Kwaliteit	0	0	+	-	+	+	Zowel positieve impact als negatieve impact binnen de alternatieven zelf. Geaggregeerd biedt alternatief 3 meeste ontwikkelkansen en ruimtelijke kwaliteit. Alternatieven 5 en 6 tasten kwaliteit in Utrecht Oost niet aan. Alternatief 4 scoort minder gunstig in Nieuwgein.
Externe Veiligheid	0	0	0	0	0	0	Geen impact of onderscheid; geen nieuwe kwetsbare functies, geen mitigatie nodig.
Gezondheid	0	0	0	0	0	0	Alle alternatieven scoren voldoende; 5 & 6 licht gunstiger (geen geluidknelpunten, geen doorsnijding UNESCO), maar dit is niet onderscheidend in eindoordeel.
Uitvoeringshinder	-	--	-	--	-	--	In alle alternatieven substantiële hinder, met name alternatieven 2, 4 en 6 vanwege het langere ondergrondse tracé. Zwaarste effecten rond Europaplein–Europalaan Zuid, Overste den Oudenlaan, Beneluxlaan. In 5 en 6 geen hinder op USP, maar op geheel is dit marginaal
Bodem	-	--	-	--	-	--	In alle alternatieven vergelijkbaar, maar vanwege langere ondergrondse ligging van 2, 4 en 6 scoren deze negatiever.
Water	-	-	-	-	-	-	Geen onderscheid tussen alternatieven. Verstoring WKO is aanwezig in alle alternatieven; nadere uitwerking nodig.
Archeologie & Cultuurhistorie	-	-	-	-	0	0	Impact op archeologie is groot, 5 en 6 scoren gunstiger op cultuurhistorie (geen raakvlakken in 5 en 6 met UNESCO op USP).
Ecologie & Natuur	-	-	--	--	-	-	Grootste effecten treden op ten westen van Amsterdam-Rijnkanaal en in Utrecht Oost. Daarom scoren 3 en 4 het minst gunstig; 5 en 6 gunstigst.
Duurzaamheid	--	--	--	--	--	--	Alle alternatieven veroorzaken netto CO_2-emissie (met name door ondergrondse aanleg). Kortere ondergrondse tracés (1, 3 en 5) scoren daarom iets minder negatief, maar niet voldoende om onderscheidend te kunnen zijn.
Klimaatadaptatie	0	0	0	0	0	0	Zowel positieve effecten op waterinfiltratie en droogte, als negatieve impact op hittestress. Waterveiligheid neutraal. Per saldo scoren alle alternatieven neutraal en zijn de verschillen marginaal.
Investeringskosten	+	0	-	-	+	+	De investeringskosten voor 3 en 4 zijn het hoogste; alternatieven 1 en 2 significant lager vanwege korter tracé. Alternatieven 5 en 6 kennen de laagste investeringskosten vanwege ontbreken maatregelen Utrecht Oost.
Operationele kosten	+	+	++	+	++	+	Het effect op de toekomstige OV-exploitatiekosten is voor alle alternatieven positief, waarbij alternatieven 3 en 5 het meest gunstig scoren.

6 Het Voorkeursalternatief

Op basis van alle voorgaande beslissingen en beoordelingen wordt in dit hoofdstuk het voorkeursalternatief voorgesteld.

Wat is het voorkeursalternatief?
Het voorkeursalternatief bestaat uit een snelle verdiept gelegen tramverbinding (de Merwedelijn) van halte Utrecht Centraal tot en met de halte Kanaleneiland-Zuid en een zoekgebied tussen de halte Kanaleneiland-Zuid en Westraven. Het VKA geeft invulling aan de doelstellingen “Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder” en “Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal". Er zijn voldoende financiële middelen beschikbaar om het VKA te realiseren.

Halte Utrecht Centraal

Een soepele en snelle overstapbeweging op trein en bus is van groot belang voor een goed functionerende tramhalte. Daarom is bij Utrecht Centraal een ondergrondse halte aan de Jaarbeurszijde onder het Beatrixgebouw voorzien. Deze haltelocatie noodzaakt tot het (deels) slopen van het Beatrixgebouw. Voor het Beatrixgebouw bestaan al langer ideeen voor herontwikkeling. In het vervolg van de planvorming worden deze ideeën samen met de inpassing van de halte verder uitgewerkt.

De halte kan direct worden gekoppeld aan het nieuwe gebouw, de stationshal en het busstation. Dit zorgt voor optimale overstapbewegingen en daarmee hoog doelbereik (aantallen reizigers). De halte is technisch maakbaar en scoort goed op OV-kwaliteit en op ruimtelijke kwaliteit. Om deze redenen heeft deze halte bij de U Ned partijen het grootste draagvlak.

Tracé ongelijkvloers in verdiepte ligging

Om de toekomstige woningbouwambitie mogelijk te kunnen maken is op termijn een tramfrequentie van 24x per uur nodig. Een frequentie van 24x per uur rijden is alleen mogelijk als het tracé tussen Utrecht Centraal en de kruising met de A12 ongelijkvloers is, omdat de tram en het overige verkeer (voetgangers, fiets en auto) elkaar anders te veel in de weg zitten.

Om aantrekkelijke reistijden te realiseren moet de snelheid optimaal zijn (70 km/u), waarvoor een ongelijkvloerse oplossing nodig is.

Een tram in een verdiepte ligging is een ongelijkvloerse oplossing die past binnen het beschikbare budget en bestuurlijk draagvlak heeft. De verdiepte ligging is technisch maakbaar en te combineren met de halte bij het Beatrixgebouw. Bij het Europaplein is het mogelijk om de tram Kanaleneiland met een hellingbaan aan te sluiten op de Merwedelijn. Daarnaast biedt een verdiepte ligging mogelijkheden tot flexibiliteit bij de passage van de A12. Ook is de verdiepte ligging te combineren met zowel de nieuwe als de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, wat flexibiliteit biedt in relatie tot definitieve keuzes over het tracé ten zuiden van de halte Kanaleneiland-Zuid. Aanvullend hierop biedt de verdiepte ligging de mogelijkheid tot een gefaseerde aanleg van de Merwedelijn tot de halte Kanaleneiland-Zuid of tot en met de halte Westraven. Vanwege deze redenen heeft een verdiepte ligging de voorkeur.

Verdiepte ligging deels overdekt en deels open

Over de exacte ligging en inpassing van de Merwedelijn wordt in de volgende fase uitgewerkt. Vertrekpunt voor de planuitwerking is een verdiepte ligging die voor ongeveer 70% overdekt en voor ongeveer 30% open is tussen Utrecht Centraal en de A12. Ter hoogte van Utrecht Centraal loopt de overdekte verdiepte ligging onder de Jaarbeursboulevard door richting het Anne Frankplein. Op de straat behouden voetgangers, fietsers en automobilisten daardoor voldoende ruimte. Na het Anne Frankplein vervangt de tram in een verdiepte ligging de huidige busbaan op de Europalaan tot aan Europaplein. Langs de Europalaan-Zuid tot aan de passage met de A12 bij Westraven ligt de verdiepte ligging in het midden van de weg tussen de rijrichtingen. Ten zuiden van het Anne Frankplein is de verdiepte ligging over langere stukken open. Om kruisend verkeer mogelijk te maken is de verdiepte ligging op een aantal plaatsen overdekt, waardoor oversteken voor voetgangers, fietsers en automobilisten mogelijk wordt. Met deze combinatie van overdekte en open verdiepte ligging met oversteekmogelijkheden is een afweging gemaakt om een balans te vinden tussen kosten, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en maakbaarheid.

Haltes ondergronds
Tussen Utrecht Centraal en Westraven komen twee of drie ondergrondse haltes. Het precieze aantal hangt af van het veiligheidsconcept (vluchtroutes als een tram ondergronds stil komt te staan), de uitwerking van verstedelijkingsplannen nabij het tracé en technische (on)mogelijkheden. Over de exacte locaties van deze haltes wordt op dit moment geen besluit genomen.

De eerste mogelijke halte ligt onder de Overste den Oudenlaan tussen Transwijk Noord en de Nieuwe Defensie. Vanaf daar volgt het tracé de Europalaan. De volgende mogelijke halte is onder de Europalaan tussen Transwijk Zuid en de Merwedekanaalzone (deelgebied 5). Verder naar het zuiden heeft de Merwedelijn nog een halte Kanaleneiland-Zuid bij de huidige Woonboulevard en Merwedekanaalzone deelgebied 6. Deze haltes zijn allen ondergronds, en verbeteren de bereikbaarheid van zowel de bestaande als de toekomstige gebiedsontwikkelingen. In alternatief 6 is ook de halte Westraven ondergronds, waar deze in alternatief 5 nog op maaiveld blijft liggen.

Tram Kanaleneiland sluit aan op halte Kanaleneiland-Zuid
De Tram Kanaleneiland blijft tussen Utrecht Centraal en Kanaleneiland-Zuid rijden volgens het bestaande tracé (SUNIJ-lijn), met als uitgangspunt dezelfde frequentie als nu: acht keer per uur in beide richtingen. Daarmee blijft ook een verbinding met USP in tact. De Tram Kanaleneiland zakt voor het Europaplein via een hellingbaan onder de grond om op de ondergrondse halte Kanaleneiland-Zuid aan te sluiten.

De effectbeoordeling van het voorkeursalternatief
Uit de effectbeoordeling van de alternatieven blijkt dat alle alternatieven hun eigen voor- en nadelen hebben. Bij de keuze voor het VKA zijn met name doelbereik, investeringskosten en flexibiliteit naar de toekomst van invloed geweest.

Daarnaast zijn de specifieke onderwerpen waarop een verdiepte ligging minder goed scoort (technische maakbaarheid, uitvoeringshinder, trillingen, ruimtelijke kwaliteit, bodem, water, ecologie en duurzaamheid) aspecten die onvermijdelijk zijn bij een dergelijk omvangrijk project ofwel onderwerpen zijn waarvoor in de planuitwerking extra aandacht nodig is. Het is bijvoorbeeld goed mogelijk om in de planuitwerking mitigerende maatregelen uit te werken om trillingen en uitvoeringshinder te verminderen. Of ecologische impact te beperken of te compenseren. De effecten op bodem, water en duurzaamheid zijn door de omvang van het project maar zeer beperkt te mitigeren.

Zoekgebied ten zuiden van halte Kanaleneiland-Zuid
Met de keuze voor dit voorkeursalternatief wordt een eerste belangrijke stap gezet voor het mogelijk maken van de gebiedsontwikkelingen in Groot Merwede en Rijnenburg. In de toekomst moet de tram vanaf Westraven worden doorgetrokken via de Galecopperzoom naar Rijnenburg. Daar is nu nog geen budget voor.

Voor het doortrekken van de Merwedelijn zijn twee opties: via een nieuwe brug of via de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. De wijze van passeren van de A12 is bepalend voor het gebruik van de nieuwe of de bestaande brug. Uit de ontwerpen blijkt immers dat een onderdoorgang van de A12 op maaiveld nodig is om met een haalbaar hellingspercentage een nieuwe brug te kunnen bereiken. Vanuit een verdiepte ligging onder de A12 is dat niet mogelijk. In dat geval dient de bestaande brug gebruikt te worden.

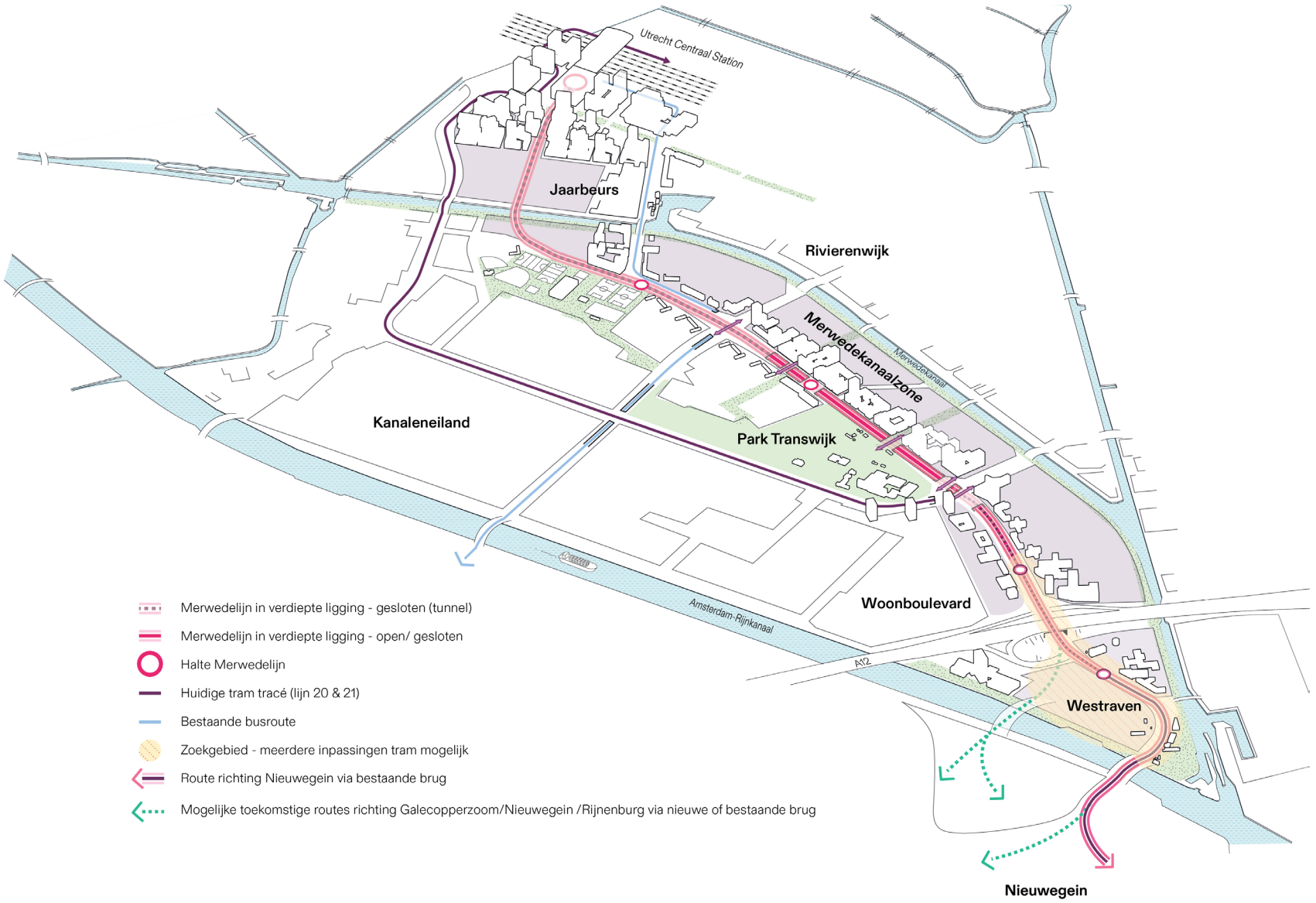
Met de keuze voor dit voorkeursalternatief blijft er daarmee flexibiliteit rond de passage van de A12, om in de vervolguitwerking te kunnen kiezen wat de voorkeur heeft: bovenkomen uit de verdiepte ligging ten noorden ofwel ten zuiden van de A12, zodat de keuze voor de brug in samenhang met de nog te ontwikkelen stedenbouwkundige plannen voor Westraven en Galecopperzoom kan worden gemaakt. Voordat hier over beslist kan worden is verdere planvorming nodig. Daarom worden momenteel mogelijke tracés voor het doortrekken van de Merwedelijn nader onderzocht.

Maatregelen USP zijn geen onderdeel van het voorkeursalternatief
Voor het verbeteren van de bereikbaarheid van USP en om de groei van Utrecht Oost mogelijk te maken zijn de samenwerkende partijen het eens over een pakket aan maatregelen. Door dit pakket wordt het USP beter en robuuster bereikbaar met het OV. Het pakket bestaat uit:

- Maatregelen voor de frequentieverhoging van Tram 22, inclusief maatregelen om dit mogelijk te maken.
- Maatregelen om de busverbindingen over de Waterlinieweg naar USP te verbeteren, inclusief een nieuwe bushalte Galgenwaard.

Voor dit maatregelenpakket is onvoldoende budget beschikbaar. Het pakket maakt daarom geen onderdeel uit van het voorkeursalternatief.

Er wordt hiermee geen invulling gegeven aan de doelstelling “Het beter bereikbaar maken per OV van USP”. Ten aanzien van het doel “Voorkomen overbelasting bij Utrecht Centraal” blijven enkele knelpunten aan de oostkant bestaan. De U Ned partijen blijven daarom actief zoeken naar mogelijkheden om in de toekomst een pakket maatregelen uit te voeren om deze doelstellingen alsnog te verwezenlijken.



Figuur 6-1: Het voorkeursalternatief: een verdiepte ligging met halte Beatrixgebouw; met de optie voor een nieuwe brug ofwel de bestaande brug handhaven.

7 Vervolg

De samenwerkende overheden hebben een financiële bijdrage aan het project toegezegd. Met deze toezegging is zicht op 100% financiering van het voorkeursalternatief voor de planuitwerking en de realisatie. De afspraken over financiering en samenwerking worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst, die na het nemen van de Voorkeursbeslissing wordt bekrachtigd. Hierna start de planuitwerking die ongeveer drie jaar duurt.

7.1 De planuitwerkingsfase

Het doel van de planuitwerking is om de voorkeursbeslissing verder uit te werken tot een projectbeslissing. Hierin wordt de scope van het project, de realisatieperiode, de bekostiging en de rolverdeling tussen partijen vastgesteld.

De planuitwerking bevat op hoofdlijnen de volgende stappen en werkzaamheden:

- Uitwerken Voorkeursalternatief in een bouwtechnisch ontwerp inclusief spoor- en halteontwerp, aantal en locatie van de haltes, ontwerp openbare ruimte, verleggen kabels en leidingen en tijdelijke maatregelen.
- Opstellen van het juridisch-planologisch kader (zoals aanpassing Omgevingsplan), inclusief nader onderzoek naar de effecten voor milieu en leefomgeving.
- Uitwerking grondverwervingsstrategie en gesprekken over grondverwerving.
- Uitwerking van hoe de uitvoering wordt aanbesteed (strategie voor contracteren en gaat plaatsvinden.
- Voorbereiding aanbesteding trammaterieel en opstellen eisen voor het test- en proefbedrijf
- Ook tijdens de planuitwerking speelt participatie, samenspraak en samenwerking met de omgeving, een belangrijke rol in het proces.

Na de projectbeslissing volgt de aanlegfase die ongeveer tien jaar duurt.

De volgende stap voor de invulling van het zoekgebied

Parallel aan de planuitwerkingsfase wordt onderzocht of het de voorkeur heeft om het Amsterdam-Rijnkanaal met een nieuwe of de bestaande trambrug te passeren. En wordt eveneens onderzoek uitgevoerd naar het behouden of weghalen van de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland.

De volgende stap van Westraven naar Galecopperzoom en Rijnenburg

Voor het deel van de Merwedelijn tussen Westraven, de Galecopperzoom en Rijnenburg is het voornemen om met de samenwerkende partijen een nieuwe MIRT-verkenning te starten. De uitkomst van het onderzoek naar de nieuwe of bestaande trambrug en snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland wordt ingebracht in de nieuwe MIRT-verkenning. Daarnaast wordt de inpassing en voorkeursroute naar Rijnenburg onderzocht.

Om een MIRT-verkenning voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Galecopperzoom en Rijnenburg te starten is voldoende budget nodig. Dit budget is op dit moment nog niet beschikbaar.

7.2 Aandachtspunten planuitwerking en leemten in kennis

In de verdere planuitwerking is het belangrijk om rekening te houden met aandachtspunten en leemten in kennis die in de verdiepingfase binnen het voorkeursalternatief zijn geïdentificeerd. De belangrijkste aandachtspunten worden hieronder toegelicht.

Private gronden

Een deel van de gronden waar het tracé van de Merwedelijn is gepland, is niet in handen van publieke partijen. Het merendeel van deze gronden is eigendom van Koninklijke Jaarbeurs (vol eigendom of in erfpacht uitgegeven). Voor de verdere planuitwerking wordt ingezet op een constructieve en intensieve samenwerking met Jaarbeurs en andere betrokken partijen om tot tijdige en minnelijke grondverwerving te komen. Indien minnelijke verwerving niet tot het beoogde resultaat leidt, kan de gemeente of provincie, binnen de wettelijke kaders en na een zorgvuldige

belangenafweging, overgaan tot het toepassen van haar bevoegdheid tot onteigening ten behoeve van realisatie van het publieke belang.

Bodemenergiesystemen

In de ondergrond van de gemeenten Utrecht en Nieuwegein bevinden zich bodemenergiesystemen. Het tracé van de Merwedelijn kruist meerdere van deze zogenaamde WKO-bronnen, vooral in het gebied rond het Utrecht Centraal en de Jaarbeurs. Hierdoor ontstaat het risico op een fysiek conflict tussen de WKO-bron, of het bijbehorende invloedsgebied, en de Merwedelijn. Ook bestaat het gevaar dat nabijgelegen WKO-bronnen minder goed gaan functioneren. Dit kan betekenen dat bronnen verplaatst moeten worden of dat hun werking afneemt. Op dit moment bestaan er nog te veel onzekerheden om een goede inschatting te kunnen maken hoe de effecten en mitigerende maatregelen er precies uitzien. Dit moet in de planning- en studiefase verder worden onderzocht. Voor dit risico is een reservering opgenomen in de kostenraming.

Uitvoeringshinder

De bouw van de Merwedelijn zal aanzienlijke overlast veroorzaken. Tijdens de realisatie zullen diverse locaties langdurig beïnvloed worden, waarbij voetgangers, fietsers, trams, bussen en auto's in grote hinder kunnen ondervinden. De omvang van de hinder in het gehele gebied moet nader worden onderzocht, evenals mogelijke maatregelen om de impact te beperken.

Daarnaast geldt het zo veel als mogelijk operationeel houden van de SUNIJ-lijn als een belangrijk uitgangspunt. In het gebied tussen Europaplein en de aansluiting op de remise bevinden zich enkele complexe conflictpunten waar de Merwedelijn raakt aan de bestaande SUNIJ-lijn. Op deze locaties moeten mogelijk ontwerpoptimalisaties worden uitgevoerd om lange buitendienststellingen te beperken. Toch blijft er een risico dat deze buitendien stellingen langer duren dan gepland. Dit risico is daarom meegenomen als risicoreservering in de kostenraming.

Busonderdoorgang Anne Frankplein

Het inpassen van de tram in een verdiepte ligging vormt een complexe technische uitdaging tussen de busonderdoorgang bij het Anne Frankplein en de bebouwing aan de Ru Parélaan. Door de beperkte afstand tussen de funderingen van zowel de onderdoorgang als de aangrenzende gebouwen bestaat het risico dat de stabiliteit van deze constructies wordt beïnvloed door de aanleg van de Merwedelijn. Deze complexe ruimtelijke opgave is mitigeerbaar door middel van mogelijke ontwerpaanpassingen. Het bijbehorende risico is gedeeltelijk opgenomen als reservering in de kostenraming.

OV-netwerk binnen Nieuwegein

Het OV-netwerk binnen Nieuwegein verandert van opzet. Met de ingebruikname van de Merwedelijn krijgt de tram een belangrijkere rol binnen Nieuwegein met korte reistijden en een snelle overstap bij Utrecht Centraal. De routes van buslijnen binnen, van en naar Nieuwegein gaan hierdoor ook veranderen. Deze nieuwe netwerkopzet verbetert de bereikbaarheid voor veel inwoners, maar niet voor iedereen. Met name aan de randen van Nieuwegein, waar tramhaltes minder goed bereikbaar zijn, krijgen bewoners en bezoekers soms te maken met een langere reisafstand of een extra overstap. Dit is een belangrijk aandachtspunt in het kader van inclusiviteit, vooral voor kwetsbare groepen. Inzet is om de bestaande haltes in dienst te houden. Bij start van de nieuwe vervoerconcessies in 2035 wordt het OV-netwerk verder vormgegeven en gekeken naar een zo goed mogelijke invulling van het OV-netwerk voor zoveel mogelijk reizigers en verschillende doelgroepen.

Geluid en trillingen

Het realiseren van een eindhalte onder het Beatrixgebouw brengt potentiële uitdagingen met zich mee op het gebied van geluid en trillingen, mede gezien de huidige functie van het gebouw als theater. Het tramsysteem veroorzaakt door stalen wielen op stalen rails zowel trillingen als geluid, welke via de kolommen naar het gebouw worden overgedragen. Dit effect is ongewenst, waardoor de toepassing van speciale geluiddempende spoorconstructies noodzakelijk kan zijn. Aangezien een deel van het Beatrixgebouw waarschijnlijk zal moeten worden gesloopt, kunnen bij nieuwbouw geluidsbeperkende maatregelen worden gerealiseerd. Daarnaast is de toekomstige bestemming van het gebouw nog niet vastgesteld, wat ertoe leidt dat het risico op overlast mogelijk kleiner is. Voor dit risico is in de kostenraming een reservering opgenomen.

Daarnaast bestaan er op de rest van het tracé ook de nodige aandachtspunten met betrekking tot geluid en trillingen. Bij de appartementen bij het Europaplein en nieuwe gebouwen langs de Merwedelijn moet onderzocht worden of geluidsabsorberende materialen nodig zijn, zodat er geen extra geluid naar de woningen wordt weerkaatst. Om geluidshinder langs het tracé te verminderen kunnen bijvoorbeeld hogere geluidsschermen, speciale raildempers, een spoor met ballastbed of een lagere tramsnelheid worden toegepast.

Ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit verbetert op de plekken waar de verdiepte ligging overdekt is. Alle alternatieven zorgen ervoor dat de verdiepte trambaan, waar deze open is, meer negatieve effecten heeft dan de huidige busbaan. Bij de open stukken en bij hellingbanen ontstaat er een grotere barrière, vanwege noodzakelijke afschermingen en technische elementen. Dit staat haaks op de gebiedsvisies en ambities om barrières juist te verminderen. Waar de verdiepte ligging open is, ontstaat een fysieke scheiding, bijvoorbeeld tussen de Merwedekanaalzone en Transwijk. Daardoor gaat de ruimtelijke kwaliteit bij de open delen achteruit. Met de verwachte toekomstige verdichting in dit gebied neemt de behoefte aan aantrekkelijke verbindingen tussen wijken alleen maar toe. In de verdere uitwerking moet daarom extra aandacht besteed worden aan een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de verdiepte ligging, om deze negatieve effecten zo veel mogelijk te beperken.

Doorkoppelbaarheid bij Utrecht Centraal

Met het oog op toekomstvastheid is het belangrijk om ervoor te zorgen dat de Merwedelijn later eventueel kan worden verbonden met een ondergrondse Binnenstadsas. Het huidige voorkeursalternatief biedt die mogelijkheid niet. Door de eindhalte onder het Beatrixgebouw in een gedraaide positie aan te leggen, zou aansluiting op de Binnenstadsas wél kunnen plaatsvinden, zonder dat dit de fundering van de OV-terminal Utrecht Centraal aantast. Deze keuze zorgt echter voor aanzienlijke hinder voor reizigers tijdens zowel de bouw van de Merwedelijn als bij de eventuele aanleg van de Binnenstadsas. In een volgende fase zullen aanvullende analyses nodig zijn om het effect en de haalbaarheid van deze mitigerende maatregel verder te onderzoeken.

Verklarende woordenlijst

Alternatief
Een andere manier om de voorgenomen activiteit uit te voeren. De Wet milieubeheer schrijft voor dat in een MER alleen alternatieven moeten worden beschouwd die redelijkerwijs in de besluitvorming een rol kunnen spelen.

Analysefase
In de analysefase van de MIRT-verkenning – ook wel zeef 1 genoemd – wordt er toegewerkt naar een selectie van kansrijke oplossingsrichtingen. De oplossingen worden onder andere onderzocht op hun bijdrage aan de doelstellingen, op hun technische haalbaarheid, of ze goed in te passen zijn en wat de kosten zijn. De selectie kansrijke oplossingen zijn meegenomen naar de onderzoeksfase waarin we ons nu bevinden: de Beoordelingsfase. Daarin wordt de selectie verder in detail onderzocht, waarna er opnieuw een selectie wordt gemaakt.

Aspect
Aspecten zijn de onderwerpen die binnen een milieuthema worden onderzocht. Elk aspect is vertaald naar één of meerdere criteria op basis waarvan de effectbeoordeling plaatsvindt.

Autonome ontwikkeling
Veranderingen die zich zullen voltrekken als noch de voorgenomen activiteit, noch één van de alternatieven worden gerealiseerd. Zie ook ‘referentiesituatie’.

Beoordelingsfase
In de Beoordelingsfase van de MIRT-verkenning – ook wel zeef 2 genoemd- wordt een selectie aan kansrijke oplossingen die uit de analysefase zijn gekomen onderzocht.

Bereikbaarheid
De mate waarin een locatie (binnen acceptabele tijd) te bereiken is.

Bevoegd gezag
Het bevoegd gezag bestaat uit een of meer overheidsinstanties, die bevoegd zijn om over het project besluiten te nemen. Het bevoegd gezag van de MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht zeef 2 is het Ministerie van IenW.

Capaciteit
De maximale hoeveelheid voertuigen die in een bepaalde tijdsperiode kan passeren op een bepaald wegvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer)
De Commissie mer is een Commissie van onafhankelijke deskundigen die het bevoegd gezag adviseert over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport en in een latere fase in het toetsingsadvies over de kwaliteit van het milieueffectrapport.

Doelbereik
De mate waarin het probleem wordt opgelost.

Emissie
Hoeveelheden stoffen of geluid die door bronnen in het milieu worden gebracht.

Expert judgement
Een expert maakt op basis van kennis en ervaring opgedaan bij vergelijkbare projecten, een zo objectief mogelijke inschatting van de effecten.

Fauna
Verzameling van diersoorten die in een gebied wordt aangetroffen.

Gelijkvloerse kruising
Ontmoetingspunt van twee of meer niet-stroomwegen waarbij het verkeer vanuit alle richtingen geen vrije doorgang heeft en er bijvoorbeeld verkeersregelinstallaties nodig zijn.

Gevoeligheidsanalyse
Beschouwen en onderzoeken van kleine aanpassingen binnen een alternatief om daarmee inzicht te krijgen in de veranderingen van de resulterende effecten.

Grenswaarde
Waarde die tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd als gevolg van normering (vaak een concentratie).

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)
'Hoogwaardig openbaar vervoer' betekent snel, comfortabel openbaar vervoer met een hoge frequentie.

I/C verhouding
Verhouding tussen de Intensiteit en de Capaciteit van een wegvak. Dit is een maat voor de doorstroming. Een hoge IC-verhouding kan duiden op congestie.

Initiatiefnemer
Een of meerdere partijen die een plan willen opstellen of een project willen uitvoeren.

Intensiteit
Aantal voertuigen dat in een bepaalde tijdsperiode een bepaald wegvak passeert.

Kansrijke oplossingen
Kansrijke oplossingen zijn een maatregel of een combinatie van maatregelen die naar verwachting een grote bijdrage kan/kunnen leveren aan het realiseren van de doelstelling van de MIRT-verkenning.

Leefbaarheid
Term waarmee de kwaliteit van de woon- en leefomgeving van mensen en andere organismen worden aangeduid.

Maaiveld
Het aardoppervlak van het natuurlijk of aangelegde terrein.

MER (Milieueffectrapport)
Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven.

Meekoppelkans
Meekoppelkansen zijn ontwikkelingen of wensen die eventueel (en onder voorwaarden) meegenomen zouden kunnen worden in het project, omdat het maatschappelijke meerwaarde heeft ('een beter plan') en/of omdat het (extra) bijdraagt aan de projectdoelen. Het project is echter altijd uitvoerbaar zonder de meekoppelkans. De voorwaarden zijn efficiëntie bij het realiseren van de betreffende kans ('werk met werk') en/of synergie met projectdoelen. Een meekoppelkans kan gekoppeld worden aan verschillende fases van het project. Hieronder worden de meekoppelkansen beschreven, waarom dit een meekoppelkans is en welke opdrachtgevers betrokken zijn bij de te zetten stappen om deze kans te benutten.

Milieueffectrapport (mer)
De procedure van de milieueffectrapportage; een hulpmiddel bij de besluitvorming om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in die besluitvorming. De procedure bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieueffectrapport en het evalueren van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van de activiteit waarvoor een milieueffectrapport is opgesteld.

MIRT
MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In dit programma werkt de rijksoverheid samen met provincies, gemeenten en de vervoersregio's aan ruimtelijke projecten. De afspraken over de financiële investeringen in deze projecten vindt plaats binnen het MIRT.

MIRT-verkenning
De MIRT-verkenning is een fase in het MIRT-traject. In de verkenning worden verschillende oplossingen gezocht. Deze oplossingen worden beoordeeld op verschillende thema's, zoals effecten op het milieu, effecten op de doorstroming, kosten en baten. Deze informatie moet leiden tot één oplossingsrichting die de voorkeur heeft. Die heet het voorkeursalternatief.

Mitigerende maatregelen
Verzachtende maatregelen, waardoor een milieueffect wordt afgezwakt.

Mobiliteitshub
Een mobiliteitshub (ook wel aangeduid als hub) is een centrale locatie in de straat of de wijk, waar verschillende mobiliteitsvormen worden aangeboden. Denk hierbij aan een centrale stallingsruimte, de beschikbaarheid van deelfietsen, vrachtfietsen en eventueel deelauto's.

Mobiliteitstransitie
De mobiliteitstransitie is de overstap van de auto als belangrijkste vervoermiddel naar ander vormen van verplaatsen. Binnen de mobiliteitstransitie is er meer ruimte voor lopen, fietsen, het openbaar vervoer, MaaS (Mobility as a Service) en (elektrische) deelmobiliteit. De mobiliteitstransitie levert een bijdrage aan doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid (bijvoorbeeld minder CO2-uitstoot of meer ruimte voor groen) en duurzaamheid.

Modal split
Modal split is de verdeling van de (personen) verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten). De modal split wordt in de meeste gevallen op twee verschillende manieren berekend: modal split naar voertuigkilometers en de modal split naar aantal verplaatsingen.

Natura 2000-gebieden
Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Het netwerk omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992).

Natuurnetwerk Nederland-gebied (NNN)
Samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden. Het vormt de basis voor het Nederlandse natuurbeleid. Het is de basis van een beleidsplan dat tot doel heeft de natuurwaarden in Nederland te stabiliseren.

Netwerk
Het totaal van wegen en/of verbindingen binnen een bepaald gebied.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)
In de NRD wordt beschreven met welke diepgang (detailniveau) de alternatieven onderzocht en beschreven moeten worden in het milieueffectrapport (MER). Het MER wordt vastgesteld door het bevoegd gezag op basis van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de daarop ontvangen zienswijzen, reacties en adviezen.

NO^2
Stikstofdioxide (NO2) is een gas dat in Nederland voor een groot gedeelte door het autoverkeer wordt geproduceerd. Het is daarom een belangrijke indicator voor de luchtverontreiniging door verkeer. Voor NO2 gelden wettelijke grenswaarden.

Omgevingswet
Een nieuwe wet die vanaf januari 2024 onder andere de Wet ruimtelijke ordening en tientallen andere wetten heeft vervangen. In deze wet is in ruimtelijke plannen veel meer ruimte voor flexibiliteit opgenomen om beter om te kunnen gaan met onzekerheid van de toekomst.

Ongelijkvloerse kruising
Een ongelijkvloerse kruising is een kruising van twee of meerdere vervoersstromen (weg, waterweg, spoorweg) waarbij gebruikgemaakt wordt van kunstwerken (zoals bruggen, viaducten en tunnels) zodat de stroom of het verkeer niet gehinderd wordt en waarbij het verkeer vanuit alle richtingen vrij doorgang heeft. Dit dus in tegenstelling tot een gelijkvloerse kruising. De verhoogde ligging van de kruising (of het tracé) wordt ook wel aangeduid als +1 en een verdiepte ligging als -1.

Plangebied
Het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit, of één van de alternatieven, kan worden gerealiseerd.

PlanMER
Brengt in beeld wat de milieueffecten zijn van de alternatieven (en varianten) die voorliggen. De PlanMER heeft een globaal karakter, passend bij het abstractieniveau van de huidige fase. De PlanMER levert MER-milieu-informatie op die gebruikt wordt in de alternatievenafweging om uiteindelijk tot een Voorkeursalternatief te komen.

ProjectMER
Een ProjectMER onderzoekt milieueffecten op een concreter detailniveau dan de planMER. Op deze manier krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming.

Raming
Een berekening met als resultaat de te verwachten kosten voor de realisatie van een project of object.

Referentiesituatie
Dit is de situatie waarin er geen projectmaatregelen worden gerealiseerd en bestaat dus uit de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen.

Ruimtebeslag
De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.

Startbeslissing
Het formele besluit om te starten met de MIRT-verkenning. Daarmee ligt vast over welk zoekgebied de MIRT-verkenning gaat en waar de focus van het onderzoek op ligt.

Stikstofdepositie
Verontreiniging door stikstofoxiden en ammoniak. Deze stoffen kunnen de natuur beïnvloeden. Zo kunnen de stoffen planten en bomen vatbaarder maken voor ziekten, stormschade en droogte. Door verandering in bodemcondities kan ook de natuurlijke soortensamenstelling van de vegetatie veranderen.

Studiegebied
Het gebied waarbinnen de milieugevolgen dienen te worden beschouwd. Dit is veelal groter dan het plangebied. De omvang van het studiegebied kan per milieuaspect verschillen.

Verzadigingsgraad
De mate waarin de intensiteit binnen de ingestelde groeifasen kan worden afgewikkeld.

Voorgenomen activiteit
Geheel van handelingen, ingrepen en dergelijke bedoeld ter realisatie van bepaalde doelstellingen of ter oplossing van bepaalde opgaven.

Voorkeursalternatief
Het alternatief waarvoor, op basis van de planMER, uiteindelijk de voorkeur naar uitgaat. Het Voorkeursalternatief is een oplossing op hoofdlijnen welke in de vervolgfase nog verder wordt uitgewerkt.

Voorkeursbeslissing
De laatste stap van de MIRT-verkenning is een Voorkeursbeslissing. Dit is een bestuurlijke beslissing (go/no go beslismoment) aan het einde van de verkenning om al dan niet het Voorkeursalternatief in de volgende fase verder uit te werken. Daarin zijn de zienswijzen verwerkt, wordt het Voorkeursalternatief vastgelegd en staat hoe het Voorkeursalternatief financieel en wettelijk uitgevoerd kan worden. Met het vaststellen van het voorkeursalternatief wordt de MIRT-verkenning afgesloten.

VRU-model
Een verkeersmodel is een instrument dat de hoeveelheid verkeer in de toekomst beschrijft. Hierdoor wordt inzicht verkregen in wat er gaat gebeuren, wanneer er nieuwe woonwijken of kantoren worden gebouwd. Of wanneer op het gebied van verkeer en vervoer maatregelen nodig of wenselijk zijn. Het verkeersmodel bevat een schatting van de hoeveelheid (vracht)auto's, fietsen en het gebruik van bussen/trams.

WLO-scenario's
De Welvaart en Leefomgeving scenario's (WLO-scenario's) betreffen een scenariostudie voor Nederland tot en met 2040. Dit zijn over het algemeen de scenario's die worden gebruikt als toekomstscenario's om projecteffecten in te schatten. Doorgaans worden het scenario 'laag' een 'hoog' gebruikt. Laag en hoog verwijzen naar de economische groeiscenario's van Nederland.

Zeef 1
Zeef 1 Binnen de MIRT-systematiek wordt gewerkt middels opeenvolgende stappen (zeven). Zeef 1 betreft de analysefase in het proces. Betrof de voorgaande fase.

Zeef 2
Binnen de MIRT-systematiek wordt gewerkt middels opeenvolgende stappen (zeven). Zeef 2 betreft de beoordelingsfase in het proces. Betreft de huidige fase.

Zetting
Oxidatie en klink van de bodem, wat leidt tot bodemdaling.

Zienswijze
Een zienswijze is een ingezonden reactie op een officieel document. In een zienswijze schrijf je wat je van bepaalde punten in de publicatie vindt en waarom. Je kunt tot 6 weken na een officiële publicatie een zienswijze indienen.

Lijst met afkortingen

Afkorting	Beschrijving
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
Ministerie van IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) (sinds juli 2024 ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening)
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse
NO_2	Stikstofdioxide
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
OV	Openbaar vervoer
PFAS	Poly- en perfluoralkylstoffen
USP	Utrecht Science Park
VKA	Voorkeursalternatief
VRU	Verkeersmodel Regio Utrecht
WKO	Warmte- en koudeopslag
WLO	Welvaart en Leefomgeving

Bijlagen

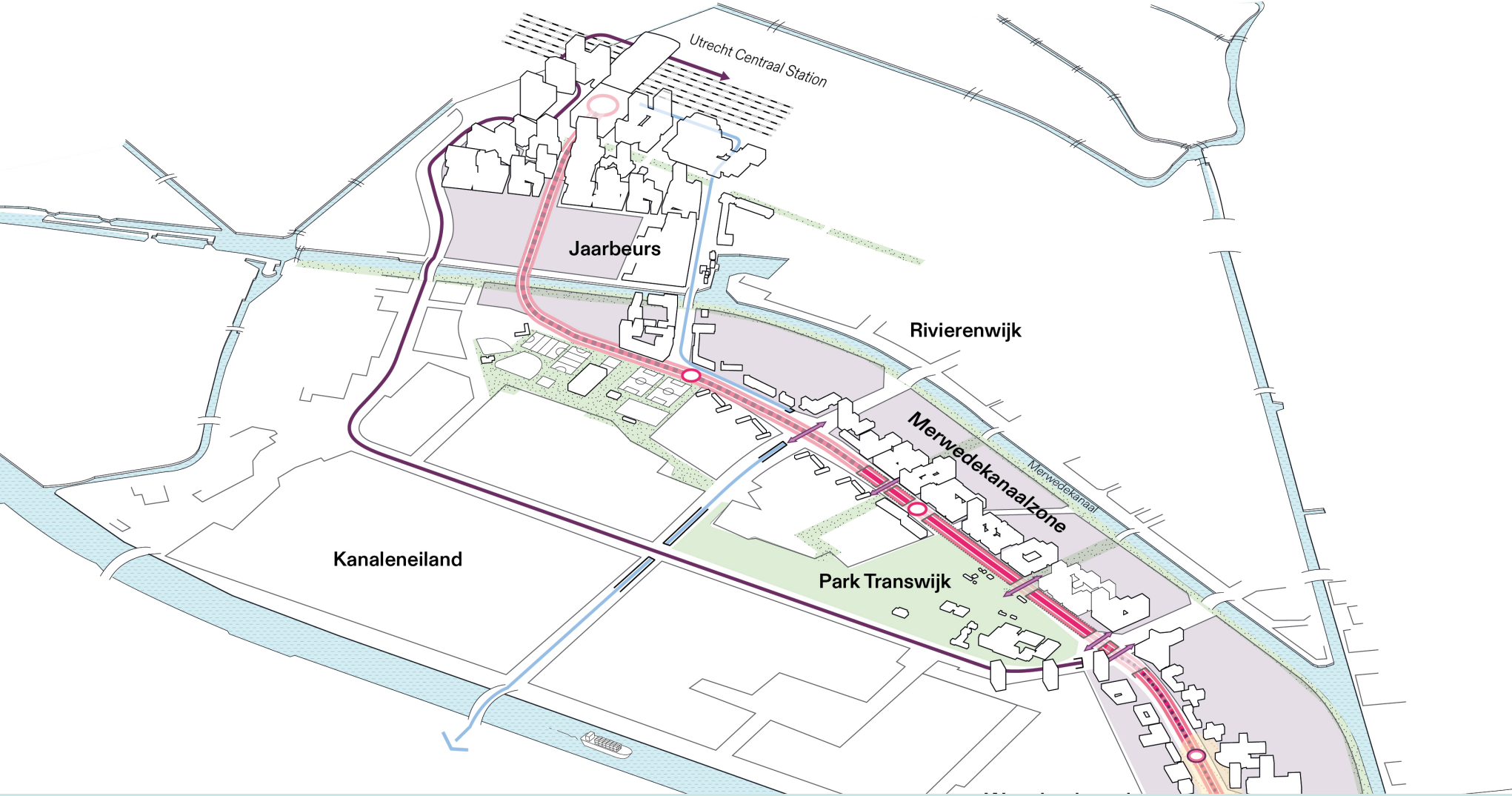
Bijlage nr.	Beschrijving
Bijlage A	Milieueffectrapportages Details en Wettelijke Eisen
Bijlage B	Beoordelingskader NRD
Bijlage C	Ontwerpen Alternatieven 1 t/m 6
Bijlage D	Scores effectbeoordelingen

Colofon

Opdrachtgever	U Ned
Uitgave	Mott MacDonald B.V en Movares Nederland B.V.
Ondertekenaar	Willem Snel
Projectteam	Willem Snel Thymo Vlot Rutger Meester Karsten Hilbrands Martin Wink
Projectnummer	207100372 / M0007542
Kenmerk	-
Versie	Definitief na inspraak
Datum	10-09-2026

© 2026, Mott MacDonald B.V., Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mott MacDonald B.V en Movares Nederland B.V.



MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht

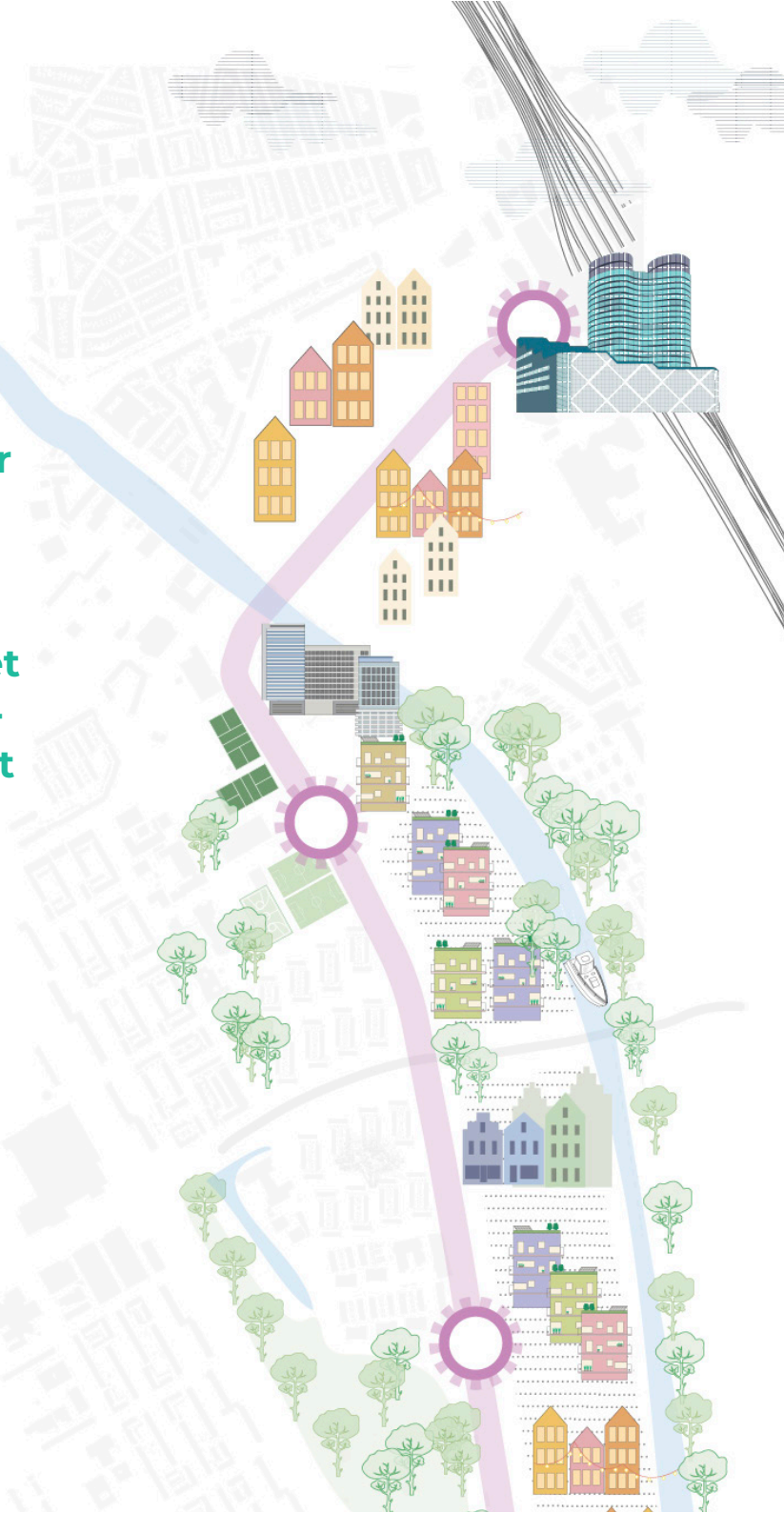
Samenvatting

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

augustus 2026

In het kort

Rijk en regio hebben de afgelopen jaren gezamenlijk gestudeerd op de vraag hoe regio Utrecht kan groeien en ook bereikbaar en leefbaar blijft. Er is sprake van groei van 165.000 woningen en 110.000 arbeidsplaatsen in de Metropooolregio Utrecht (MRU), waarvan circa 75.000 woningen in Groot Merwede Rijnenburg. Tegelijkertijd loopt het bestaande OV-systeem, en in het bijzonder de OV-routes van en naar Utrecht Centraal en het Utrecht Science Park (USP), richting 2040 vast. Zonder gerichte investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer ontstaat een rem op woningbouw, neemt de drukte op de weg en in het OV verder toe en verslechtert de kwaliteit van de openbare ruimte.



Resultaat van de verkenning

Het belangrijkste resultaat van de verkenning is dat Rijk en regio kiezen voor de Merwedelijn en hier definitief budget voor reserveren om zo te starten met de planuitwerkingsfase (formeel de planning en studiefase). De Merwedelijn is een nieuwe verdiepte tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein/ IJsselstein via de Europalaan. Deze lijn vormt de ruggengraat voor de verstedelijking in Groot Merwede en in de toekomst voor Rijnenburg.

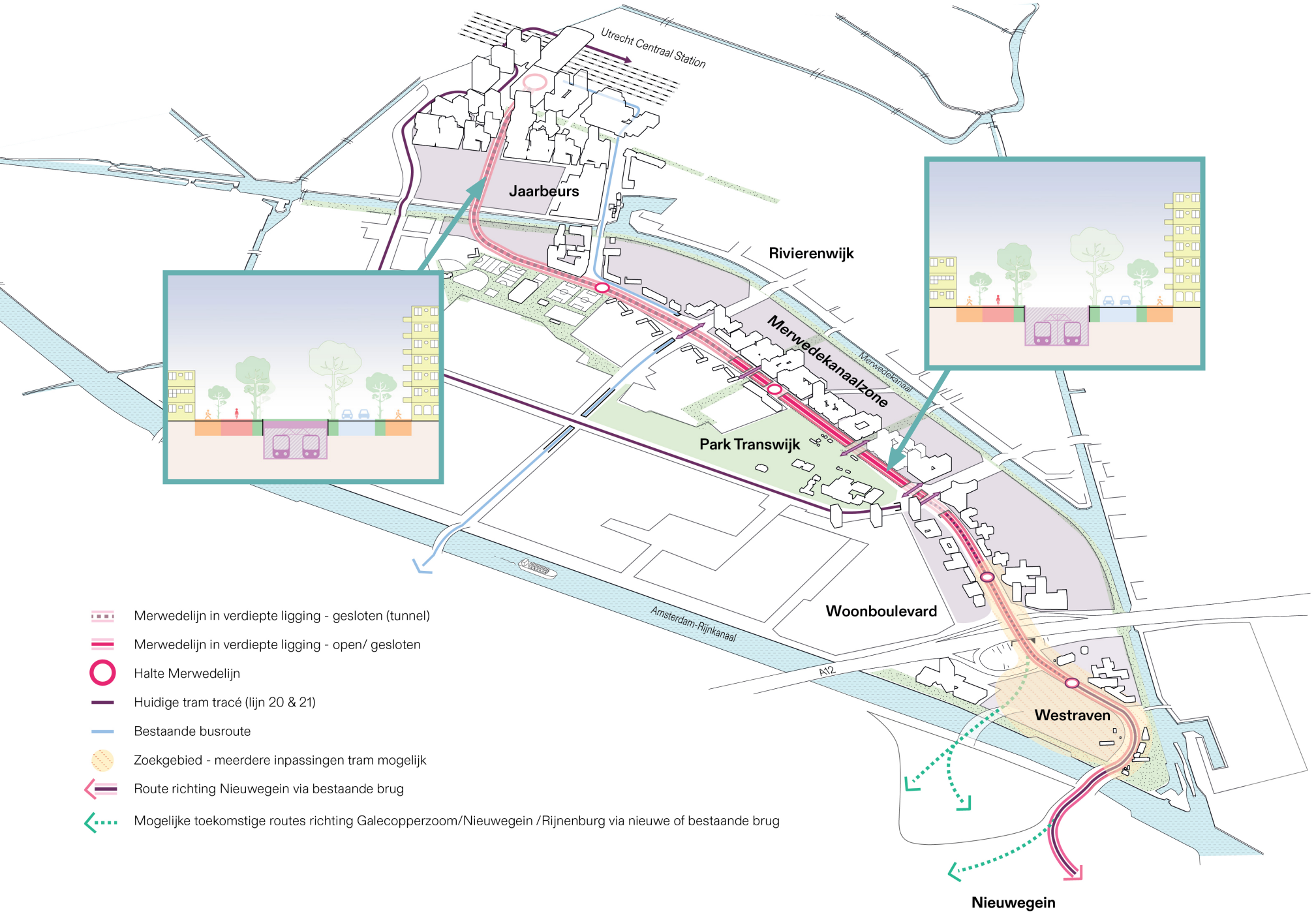
De Merwedelijn maakt woningbouw in hoge dichtheden en in nabijheid van banen mogelijk, en biedt een goed alternatief voor de auto. De huidige SUNIJ-lijn (USP-Utrecht Centraal - Nieuwegein /Ijsselstein) wordt ingekort tot de tram USP-Kanaleneiland met een eindpunt aan de Merwedelijn ter hoogte van Kanaleneiland zuid-Westraven en in de toekomst Galecopperzoom.

Voor het eerste deel van de Merwedelijn, tussen Utrecht Centraal en Westraven, is een voorkeursalternatief bepaald, waarover nu besluitvorming plaatsvindt. Over dit deel is zowel technisch als financieel nu duidelijkheid en de gebiedsontwikkelingen in het stationsgebied vragen om tijdige keuzes.

Voor het tweede deel van de Merwedelijn (van Westraven via de Galecopperzoom naar Rijnenburg) is eerst vervolgonderzoek en budget nodig. Als de resultaten hiervan bekend zijn, zal ook hierover besluitvorming plaatsvinden.

Naast de Merwedelijn is er voor het Utrecht Science Park (USP) binnen de verkenning een aanvullend pakket aan OV-maatregelen (voor bus en tram) uitgewerkt. Hiermee blijft het USP bereikbaar bij de groei van studenten en werknemers en verbetert het de robuustheid van OV-verbindingen.

Inhoudelijk is hierover brede overeenstemming en dit pakket geeft voldoende vertrouwen om naar een planuitwerkingsfase te gaan, maar er is nog geen financiering. Er wordt over deze maatregelen nu dus geen besluit genomen. Zodra er budget beschikbaar is, zal gestart worden met de uitwerking richting realisatie in overleg met de omgeving. Hierin worden ook keuzes gemaakt over exacte inpassing van de maatregelen.


Utrecht Centraal Station
Jaarbeurs
Rivierenwijk
Merwedekanaalzone
Merwedekanaal
Park Transwijk
Amsterdam-Rijnkanaal
A12
Woonboulevard
Westraven
Nieuwegein
Merwedelijn in verdiepte ligging - gesloten (tunnel)
Merwedelijn in verdiepte ligging - open/ gesloten
Halte Merwedelijn
Huidige tram tracé (lijn 20 & 21)
Bestaande busroute
Zoekgebied - meerdere inpassingen tram mogelijk
Route richting Nieuwegein via bestaande brug
Mogelijke toekomstige routes richting Galecopperzoom/Nieuwegein /Rijnenburg via nieuwe of bestaande brug

Het voorkeursalternatief: Merwedelijn in verdiepte ligging

Het voorkeursalternatief gaat uit van een verdiepte tramverbinding vanaf Utrecht Centraal, met een ondergrondse halte aan de Jaarbeurszijde bij het Beatrixgebouw. Van daaruit loopt het tracé in de richting van de Europalaan, met haltes die de bestaande en toekomstige woon- en werkgebieden in Transwijk en de Merwedekanaalzone bedienen. Bij Westraven ontstaat een belangrijk overstappunt waar de nieuwe lijn aansluit op het bestaande busnetwerk en waar ruimte is voor verdere gebiedsontwikkeling.
In de toekomst is het mogelijk om de lijn vanaf Westraven door te trekken naar Rijnenburg. Van Utrecht Centraal tot het Anne Frankplein is de tram geheel ondergronds. Daarna ligt de tram in een deels open, deels gesloten ligging.

Rond de passage van de A12 (bij Westraven) is nog onderzoek nodig om te bepalen waar de tram precies op straatniveau komt. In de vervolguitwerking wordt uitgezocht wat de voorkeur heeft: boven komen ten noorden of ten zuiden van de A12.

Deze keuze hiervoor hangt geheel samen met een besluit over een eventuele nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze vragen hebben een sterke relatie met de gebiedsontwikkeling in Westraven en Galecopperzoom (oa. programma, stedenbouwkundig concept en mobiliteitsprofiel).

Het voorkeursalternatief voor het eerste deel van de Merwedelijn (van Utrecht Centraal tot Westraven) kost € 1,8 miljard.

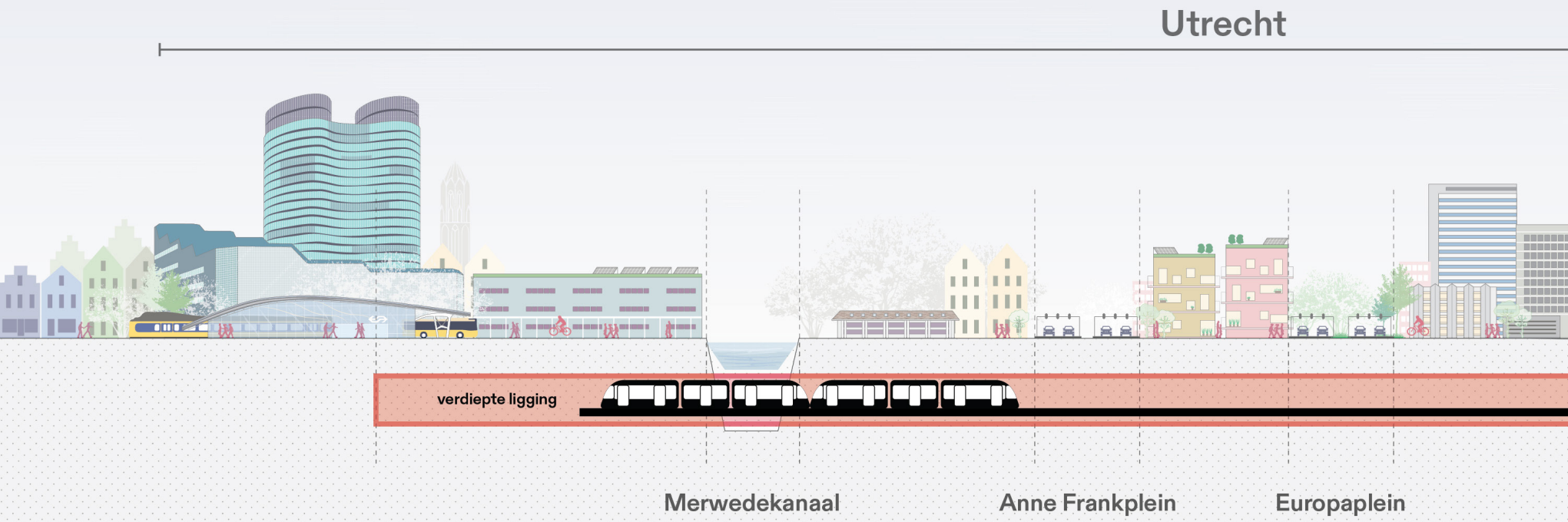
Het voorkeursalternatief is als onderdeel van de ontwerp-voorkeursbeslissing, inclusief alle rapportages, waaronder deze samenvatting, ter inzage gelegd van 22 mei tot en met 2 juli 2026.
In de Nota van Antwoord zijn alle ingediende zienswijzen beantwoord en is aangegeven welke wijzigingen naar aanleiding daarvan zijn aangebracht in de rapportages, deze samenvatting en de voorkeursbeslissing.



Wat levert dit op?

Doelbereik

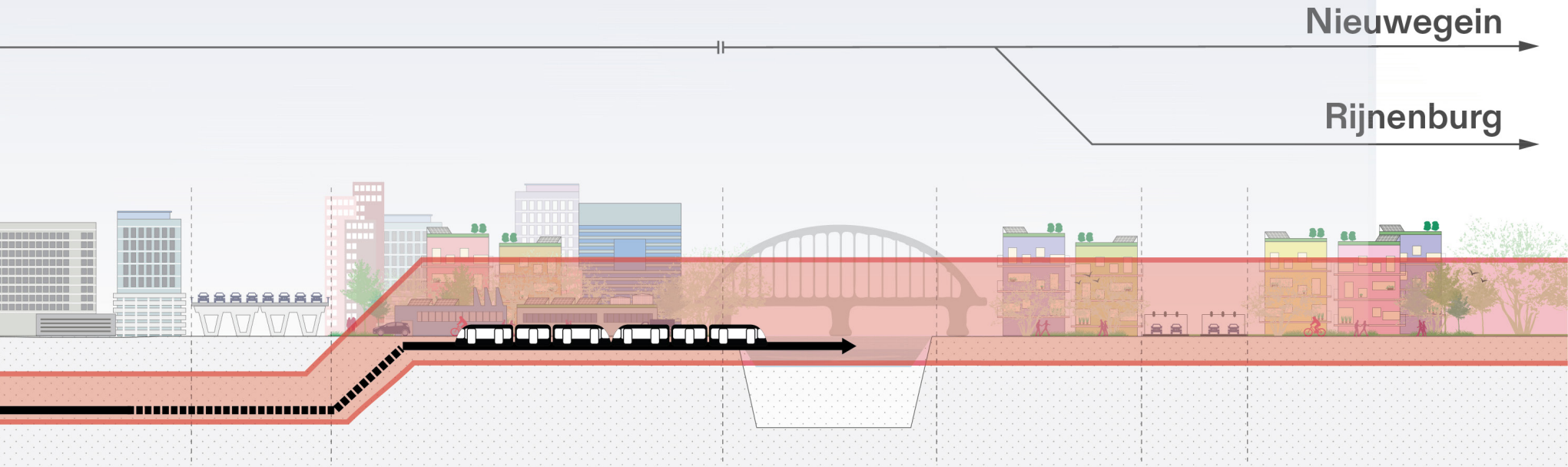
De Merwedelijn zorgt voor een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid en betrouwbaarheid van het OV in de regio. De Merwedelijn maakt het mogelijk om richting 2040 verder te verstedelijken in Utrecht en Nieuwegein (groei van ca. 75.000 woningen en 45.000 banen). Zonder Merwedelijn is het niet mogelijk om deze woningbouwopgave in Groot Merwede volledig te realiseren. De druk op Utrecht Centraal door overstappende reizigers wordt verminderd en het voorziene busknelpunt op de Van Zijstweg verdwijnt. Ook kunnen fietsers en voetgangers gemakkelijker oversteken op de route van de Merwedelijn (daar waar de Merwedelijn de busbaan op maaiveld vervangt).



Effect voor de reiziger

Het grootste deel van de inwoners gaat er qua bereikbaarheid op vooruit. De reistijd tussen Nieuwegein City en Utrecht Centraal wordt teruggebracht tot circa 15 minuten. Een klein deel van de inwoners van Nieuwegein krijgt te maken met een langere reistijd en een extra overstap. Om deze negatieve effecten te verminderen, blijft een deel van de bussen vanuit Nieuwegein via Papendorp doorrijden naar Utrecht Centraal.

Effect voor andere reizigers
Het gehele OV-systeem wordt betrouwbaarder, daarvan profiteren alle reizigers in de regio. Daarnaast zorgt de afname van bussen voor een verkeersveiliger situatie voor met name overstekende fietsers en voetgangers.



Effecten voor de omgeving
Waar de tram overkapt is vermindert de barrièrewerking van infrastructuur, kan de openbare ruime aantrekkelijker worden ingericht en wordt de visuele hinder beperkt. Waar de tram open en verdiept ligt, neemt de barrierewerking toe en verslechtert de ruimtelijke kwaliteit.

Bouwhinder
Tijdens de bouw van de verdiepte ligging krijgen omwonenden te maken met bouwhinder. De hinder verschilt per fase en locatie en verplaatst zich tijdens de aanleg langs het tracé. Door slim te plannen en uit te voeren, wordt de hinder zo veel mogelijk beperkt. De huidige tram en ook de bussen blijven wel zoveel mogelijk rijden.

Openstaande keuzes en vervolg

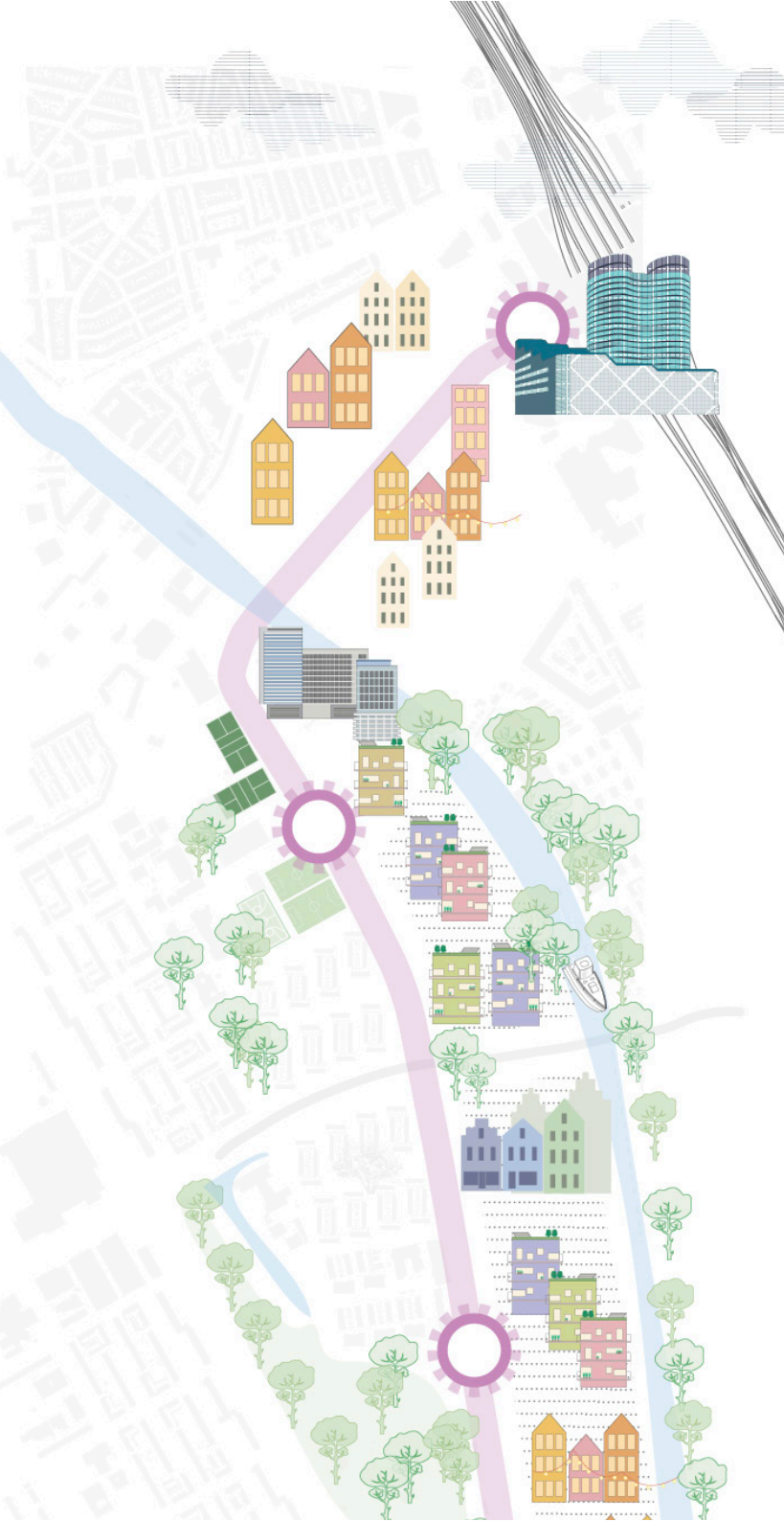
Het voorkeursalternatief voor Utrecht Centraal – Westraven is bepaald. Er is nog extra onderzoek nodig voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Galecopperzoom en Rijnenburg.

Rijk en regio leggen het voorkeursalternatief formeel vast in de voorkeursbeslissing. In een Bestuursakkoord staan de afspraken over financiering, fasering en uitvoering van de Merwedelijn, zodat de samenhang tussen OV-investeringen en verstedelijking ook op de langere termijn geborgd blijft. Na instemming van Kamer, Staten en Raden met de voorkeursbeslissing eindigt de verkenningsfase.

De Minister publiceert de voorkeurs-beslissing in de Staatscourant. De Minister, Gedeputeerde en Wethouders ondertekenen de Bestuursovereenkomst.

De planning en studiefase start. Rijk en regio maken hiervoor opnieuw een aanpak om bewoners, bedrijven, verenigingen en gebruikers van de openbare ruimte te betrekken en informeren.

De verwachting is dat rond 2030 een projectbesluit genomen wordt en daarna de realisatie van start gaat. Uiteindelijk is de verwachting dat de Merwedelijn rond 2040 kan gaan rijden.




21
IJsselstein
via Utrecht CS
OV
U
Utrain

Inhoudsopgave

01. Inleiding p.12
02. De opgave p.14
03. Resultaat van de verkenning p.20
04. Het vervolg p.30
05. Bijlage 1: Wat ging hieraan vooraf? p.32

Disclaimer
Deze samenvatting herhaalt een aantal bevindingen uit andere (meer gedetailleerde) rapporten binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen. De reden hiervoor is dat deze rapportages zeer complex en vaak technisch van aard zijn. In deze samenvatting hebben we geprobeerd om deze begrijpelijk en toegankelijk samen te vatten. Mochten er echter na het lezen van dit document nog vragen zijn, verwijzen wij u graag door naar de site van U Ned, waar alle relevantie informatie en rapportages te vinden zijn: https://programma-uned.nl/ov-en-wonen/

Inleiding

De metropoolregio Utrecht groeit en wordt drukker. De regio kent een grote vraag naar nieuwe woon- en werklocaties en een sterke toename in mobiliteit, zowel in, van, naar als door de regio. Om de gezonde groei van de regio te ondersteunen onderzoekt de MIRT-verkenning OV en Wonen een van de rand-voorwaarden: een schaalsprong in het Utrechtse OV-systeem. Deze verkenning is daarmee een belangrijk puzzelstuk om de bredere verstedelijkingsopgave in de regio mogelijk te maken.

Metropoolregio Utrecht: aantrekkelijk wonen, werken en recreëren
Utrecht is een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een sterke en innovatieve economie. De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland.

Met de andere metropoolregio's Amsterdam en Eindhoven is Utrecht de economische motor van Nederland. De Metropoolregio Utrecht werkt samen aan een gezondere duurzamere toekomst en is koploper in gezondheidsinnovatie. Bijna de helft van alle banen in de regio relateert aan het gezondheidscluster wat vooral huist op het grootste en snelst groeiende Science Park van Nederland.

De regio is bovendien een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van auto-, spoor- en vaarwegen. Geen wonder dat deze regio de afgelopen decennia zowel demografisch als economisch snel is gegroeid. Het is een plek waar mensen graag wonen, werken, studeren en recreëren.

De regio groeit en wordt drukker
In Utrecht Zuidwest en Nieuwegein-Noord (Groot Merwede Rijnenburg) willen de regio en het Rijk tot en met 2040 circa 75.000 woningen bouwen en 45.000 nieuwe arbeidsplaatsen mogelijk maken. Dit is een forse opgave; alles bij elkaar is dat grofweg een stad zo groot als Den Bosch.

Zonder maatregelen ontstaan knelpunten op de weg en in het openbaar vervoer. Er is niet genoeg ruimte op het busstation van Utrecht Centraal en de toeleidende wegen voor alle bussen. Om de bereikbaarheid in de toekomst te garanderen, gaan we het OV-netwerk uitbreiden. De benodigde maatregelen hiervoor zijn in de 'MIRT-verkenning OV en Wonen' onderzocht (hierna MIRT-verkenning genoemd).

Wat lees je in dit document?
Dit is de samenvatting van het resultaat van de MIRT-verkenning. De concept-samenvatting heeft ter inzage gelegen van 22 mei tot en met 2 juli 2026. Reacties zijn verwerkt en voor u ligt de definitieve versie. In hoofdstuk 2 leggen we de opgave uit en waarom er maatregelen worden genomen. Hoofdstuk 3 beschrijft het resultaat van de verkenning; het zogenoemde voorkeursalternatief. En tenslotte in hoofdstuk 4 laten we zien hoe het vervolg eruitziet en wat er de komende jaren gaat gebeuren. In bijlage 1 is beschreven hoe het proces van de MIRT-verkenning er uit heeft gezien.

Wat is een MIRT-verkenning?
Voor het realiseren van grootschalige infrastructuurprojecten werken we in Nederland met de MIRT-systematiek (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Er zijn meerdere fases, zie voor een toelichting bijlage 1. Dit document beschrijft het resultaat van de tweede fase, de MIRT-verkenning. In een verkenning besluiten Rijk en regio of ze de onderzochte maatregelen willen uitvoeren. Als het antwoord hierop ja is dan volgt een definitieve reservering van het volledige budget en start de uitwerking van het plan.
De MIRT-verkenning OV en Wonen wordt uitgevoerd in U Ned-verband, een samenwerking van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, provincie Utrecht, gemeente Utrecht en gemeente Nieuwegein en de gemeenten in de regio Amersfoort en de MRU West gemeenten. Het resultaat van de verkenning is een pakket van maatregelen. Dit pakket heet het voorkeursalternatief (VKA). Voordat hier een besluit over wordt genomen, vindt inspraak plaats.



De opgave

In dit hoofdstuk schetsen we voor welke uitdaging de Metropoolregio staat. De maatregelen uit de MIRT-verkenning zijn namelijk geen doel op zich, maar dragen bij aan gezonde groei van de regio.

Faciliteren van de woningbouwopgave
Utrecht staat in de top 10 van 'meest verhitte' gemeenten met betrekking tot de woningmarkt. De gemeenten Utrecht en Nieuwegein bouwen samen tot en met 2030 25.550 woningen in Groot Merwede. Na 2030 ligt er potentie voor de bouw van circa 37.000-47.000 woningen in de rest van Groot Merwede en Rijnenburg. Dit gebied is daarmee één van de grootste verstedelijkingslocaties van Nederland. Het 'MIRT-Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg' (2025) beschrijft hoe de deelgebieden er in de toekomst uit zouden kunnen te zien (zie kaart op pag. 9 voor de locatie van de gebieden):

- De A12-zone (het gebied rondom de snelweg A12 tussen knooppunten Oudenrijn en Lunetten) wordt ontwikkeld tot een stedelijk woon-werkgebied. Als werkgebied moet de A12-zone ruimte bieden voor kantoren, voorzieningen, retail en bedrijven.
  - Stadseiland Zuid, bestaande uit de gebieden Westraven, Woonboulevard en Merwedekanaalzone deelgebied 6 worden tot een hoogstedelijke multimodale knoop met woningen en werkgelegenheid.
  - In Galecopperzoom is hoogstedelijke ontwikkeling voorzien.
  - In Laagraven zijn mogelijkheden voor een uitbreiding en versterking van groen, water en andere voorzieningen.
- Voor Rijnenburg wordt een duurzaam en volwaardig nieuw stadsdeel voorzien, verbonden met de omliggende gebieden.



Grote woningnood in Utrecht, maar wie heeft de grootste nood?

Marc van Rossum du Chattel 4 december 20
5 december 2025, 06:28 • 5 minuten leestijd

Foto ter illustratie.
© RTV Utrecht / Marc van Rossum du Chatte

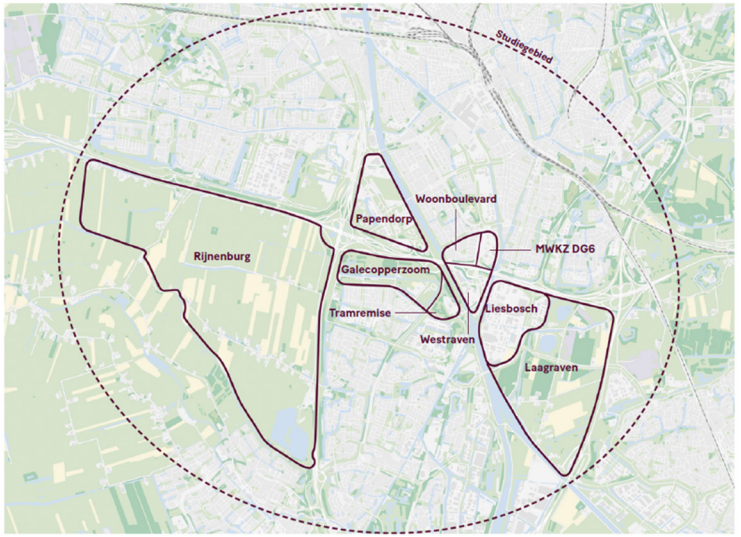
Utrecht - Vandaag discussieerde de Utrechtse gemeenteraad over de vraag wie het meeste recht heeft een woning in Utrecht te bemachtigen. "Studenten", zegt Student & Starter. "Mensen met een kleine beurs", zegt GroenLinks-PvdA.

Hoeveel huizen kunnen er nog bij in Nieuwegein? Groeistad loopt tegen grenzen aan

Annemarie de Wit 8 maart 2022, 06:00 • Aangepast 8 maart 2022, 09:51 • 4 minuten leestijd

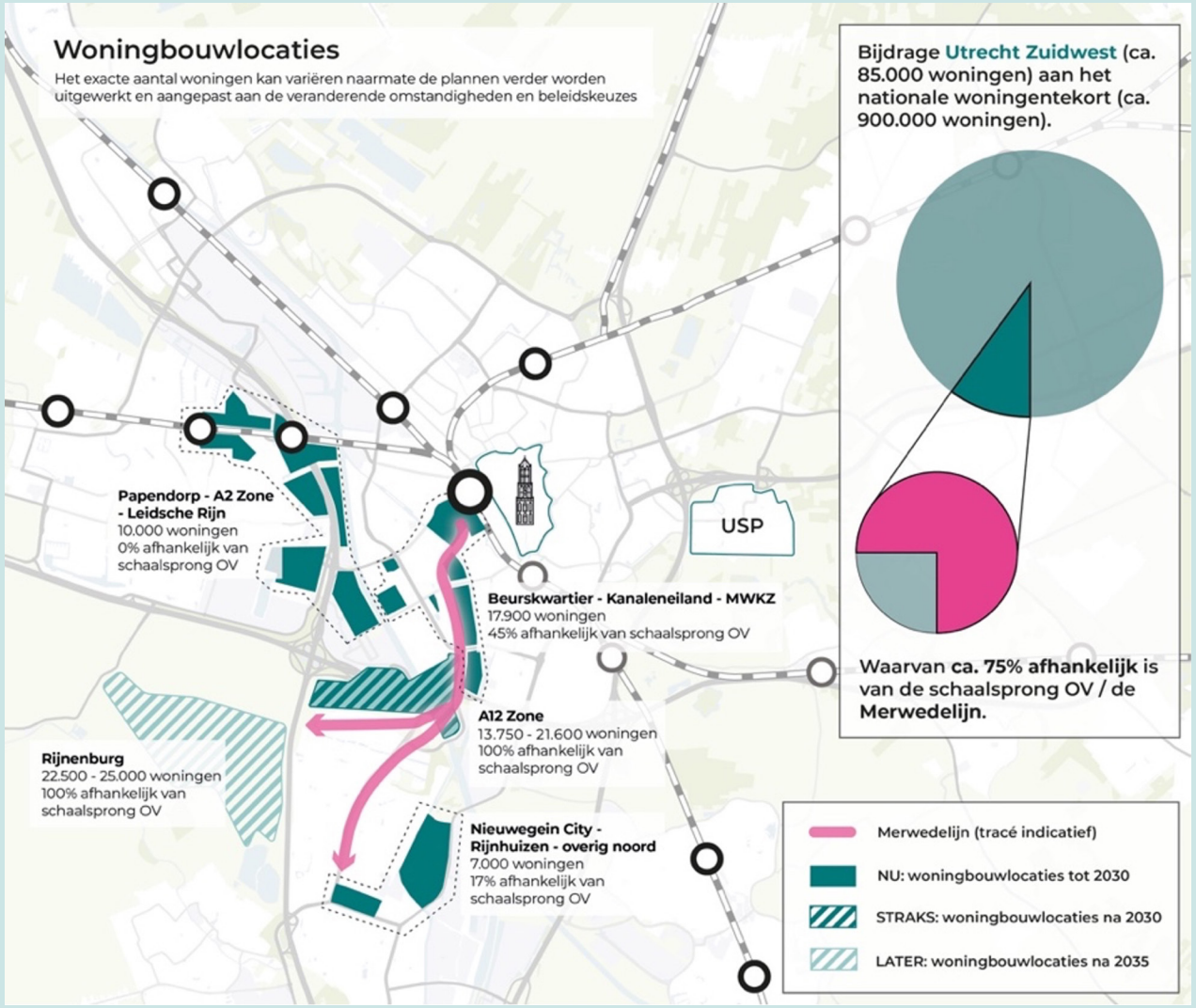
NIEUWEGEIN - 'Niet mauwen maar bouwen' is het motto als Nieuwegein vijftig jaar geleden ontstaat. Om de vele woningzoekenden uit vooral Utrecht een dak boven het hoofd te bieden, schieten de huizen er op dat moment als paddenstoelen uit de grond. Nu opnieuw woningnood heerst, is een van de grote vragen in verkiezingstijd: hoe kan Nieuwegein gezond verder groeien?

Bron: RTV Utrecht, 5 december 2025 & 8 maart 2022



-Deelgebieden plangebied en studiegebied binnen het MIRT-Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg

Ongeveer 75% van de te bouwen woningen tot en met 2030 in Groot Merwede is afhankelijk van de toekomstige schaalsprong van het openbaar vervoer en daarmee van de maatregelen die in deze MIRT-verkenning zijn onderzocht, zoals de Merwedelijn. Zonder een schaalsprong in het OV-netwerk is onvoldoende ruimte in het mobiliteitssysteem om deze nieuwe inwoners van A naar B te brengen. Met het realiseren van deze extra woningen blijft het voor midden- en lage inkomens ook in de toekomst mogelijk een betaalbare woning te vinden in de omgeving van Utrecht. Zo woont men in de buurt van werk en hoeft men hiervoor niet ver te reizen, wat de druk op ons mobiliteitssysteem verlaagt.



Minder auto's door beter OV
Door te bouwen in nabijheid van voorzieningen en met goede OV-kwaliteit is het mogelijk om autoluwe wijken te ontwikkelen. De Merwedelijn zorgt er daarmee niet alleen voor dát de woningen ontwikkeld kunnen worden, maar ook dat dit met zo min mogelijk extra autoverkeer gebeurt. Dat is nodig, omdat het (hoofd)wegennet rondom Utrecht vastloopt. De OV-kwaliteit die de Merwedelijn biedt, zorgt ervoor dat er in de toekomst naar verwachting 45.000 minder autoritten per dag gemaakt worden ten opzichte van woningen ontwikkelen op andere plekken in de provincie. Om een beeld te krijgen hoeveel autoritten dit zijn: van de snelweg A12 bij Utrecht maken in de toekomst per dag zo'n 330.000 auto's gebruik. In dit aantal is nog niet meegenomen dat een hoge OV-kwaliteit ook deelauto's en meer fietsreizigers (met overstap) mogelijk maakt, zodat het autogebruik nog verder af zou kunnen nemen.

Schaalsprong OV nodig voor een leefbare stad
Om Utrecht een aantrekkelijke en leefbare stad te houden, zowel voor de nieuwe als de bestaande inwoners, en de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten zetten de regio en het Rijk in de eerste plaats in op vormen van mobiliteit die gezond en ruimte-efficiënt zijn: lopen, fietsen en OV. Het aantal bussen van en naar Utrecht Centraal is enorm en kan op een aantal locaties niet verder groeien, zonder negatieve gevolgen voor met name fietsers en voetgangers. Tegelijkertijd is een mobiliteitstransitie met een grotere rol voor OV en fiets noodzakelijk om een groeiende stad leefbaar en bereikbaar te houden (zie ook U Ned Mobliteitsstrategie 2040)

Versterken van de economie
In 2024 wees de Europese Commissie de Metropoolregio Utrecht aan als Europese koploper op het gebied van gezondheidsinnovatie. Op dit moment zijn al 150.000 banen in de regio gerelateerd aan zorg (innovatie en onderzoek) met als zwaartepunt het Utrecht Science Park (USP). Het USP is hiermee de grootste en snelst groeiende campus van Nederland en een van de grootste banenmotors in de regio. Mede hierdoor is er sprake van druk op de snel- en stedelijke wegen. Daarom is het nodig dat meer reizigers met openbaar vervoer naar het USP gaan.

Een ander belangrijk werkgebied is Utrecht Centraal, na Amsterdam het tweede kantorengebied van Nederland. Het is belangrijk dat de werkplekken in Utrecht Science Park (zowel via de weg als het OV) en rondom Utrecht Centraal (zie volgende paragraaf) bereikbaar blijven. Daarnaast is het belangrijk dat mensen in de buurt van hun werk kunnen wonen. Hierdoor lopen personeelstekorten niet verder op en wordt drukte op de weg en het spoor voorkomen doordat mensen minder lange afstanden afleggen.

Bereikbaarheid van Utrecht op orde
Utrecht is op de weg en via het spoor de schakel voor verbindingen vanuit Noord-, Oost- en Zuid-Nederland en de Randstad. Als er veel nieuwe woningen en arbeidsplaatsen komen in Utrecht en daarbuiten, dan zijn investeringen in het openbaar vervoer onmisbaar. Dat voorkomt dat nieuwe bewoners, werknemers of studenten de auto kiezen in plaats van het OV, en voorkomt dat het nog drukker wordt op de weg en de Ring Utrecht vaker of heviger vastloopt.



Utrecht is de draaischijf van Nederland, zowel de Ring Utrecht voor het snelwegennet als Utrecht Centraal voor het spoor.

Ook de druk op het stedelijk OV-systeem neemt toe. Het aantal reizigers op belangrijke OV-lijnen in Utrecht Zuidwest verdubbelt tussen 2022 en 2040. Tussen Utrecht Centraal en het USP is in dezelfde periode sprake van een groei van ruim 70% van het aantal OV-reizigers. Deze toename van reizigers leidt zonder maatregelen tot overvolle bussen en trams naar Utrecht Centraal en er ontstaan rondom Utrecht Centraal busfiles. Waardoor reizigers niet of met veel vertraging op hun bestemming komen. Ter illustratie: reizigers moeten mogelijk meerdere bussen voorbij laten gaan omdat ze er niet meer in passen, de bus zelf doet er langer over door de files.

Groei van het OV zorgt voor knelpunten
Als er geen maatregelen genomen worden, dan ontstaan er door de toename van het aantal OV-reizigers een aantal knelpunten op (in de omgeving van) de landelijke knoop Utrecht Centraal. Rond het station komen veel verkeersstromen samen (voetgangers, fietsers, bussen en auto's). Het is hier straks nóg drukker, met als gevolg dat een aantal kruispunten en wegen vastlopen. Dit betekent dat het aantal bussen naar Utrecht Centraal niet kan groeien, terwijl de reizigers niet meer in de bussen passen. Belangrijke knelpunten zijn de corridor Van Zijstweg, Europalaan, busbaan Transwijk (van/naar Papendorp) en de binnenstadsas. Daarnaast zorgt ook de de piekafvoer van reizigers uit tram 22 richting het treinstation voor een knelpunt voor voetgangers.

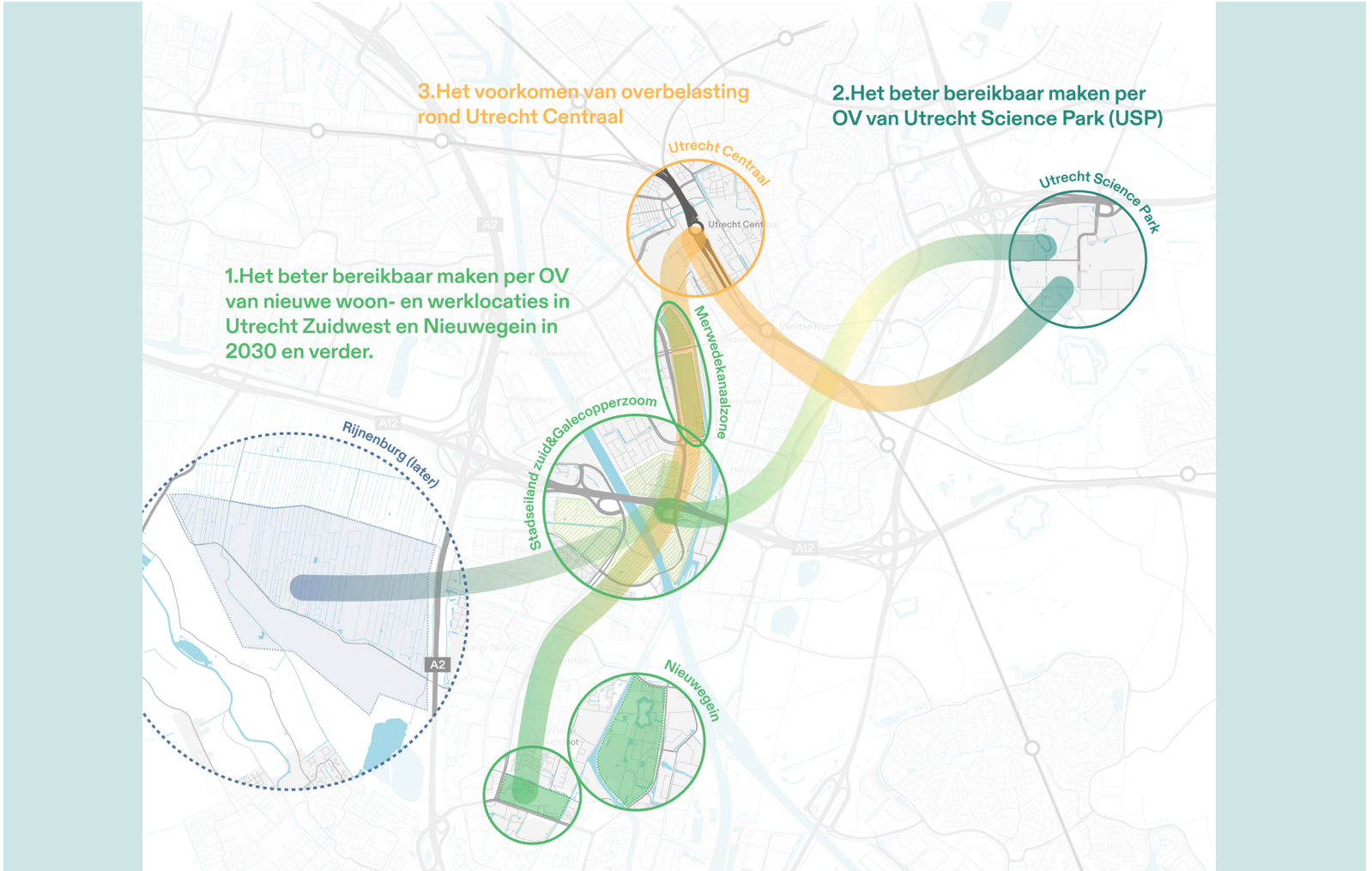
Niet alleen OV-reizigers, maar ook fietsers en voetgangers komen in de knel. Groeiende fiets- en voetgangersstromen, vooral in de buurt van Utrecht Centraal, kruisen met de grote OV-stromen. Op de kruising Croeselaan – Van Zijstweg kruisen straks (in 2040) 120 bussen per uur met 1.500 auto`s, 4.200 fietsers en voetgangers. Hierdoor komt niet alleen het stedelijk netwerk steeds meer onder druk te staan, maar de algehele leefbaarheid van Utrecht (Zuidwest).

Op de huidige tram-busbaan op het USP worden de trams te vol en gaan bussen en trams elkaar in de weg zitten. Daardoor wordt het OV onbetrouwbaar en het oversteken van de Heidelberglaan door voetgangers en fietsers lastiger en onveiliger. De drukte bij het in- en uitstappen van tram 22 op het USP zorgt ook voor minder veilig oversteken rondom de haltes.


Nieuwegein
Zuid
asn bank
ROOKVRIJ

Samengevat: drie doelen staan centraal
Op basis van de ontwikkelingen en knelpunten die hiervoor beschreven zijn, volgen de doelen van de MIRT-verkenning. Er is een oplossing ontwikkeld die bijdraagt aan:

1. Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder;
2. Het beter bereikbaar maken per OV van Utrecht Science Park (USP);
3. Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal.



Resultaat van de verkenning

In dit hoofdstuk staat het resultaat van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Centraal staat het voorkeursalternatief voor het Utrechtse deel van de Merwedelijn en de wijze waarop dit past binnen de bredere OV- en verstedelijkingsopgave in de regio.

Resultaat: de Merwedelijn als ruggengraat voor de verstedelijking
Om de groei van wonen en werken in de Metropoolregio Utrecht mogelijk te maken kiezen Rijk en regio voor de Merwedelijn als eerste stap in de schaalsprong naar het toekomstige OV-systeem. De Merwedelijn is een nieuwe tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein. In Utrecht komt de tram in een verdiepte ligging die deels open en deels gesloten (tunnel) is. Met deze keuze leggen Rijk en regio een stevige basis voor de bereikbaarheid en verdere verstedelijking van de regio.

De Merwedelijn is noodzakelijk voor de ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg. De tram kan veel reizigers vervoeren, heeft korte reistijden en rijdt ongelijkvloers. Hierdoor ontstaat er ruimte op straat, wat bijdraagt aan een veiligere en aantrekkelijkere openbare ruimte. De snelheid van de lijn (en daardoor kortere reistijd) maakt het mogelijk om op grote afstand van Utrecht Centraal hoog stedelijk te bouwen.

Daarnaast draagt de Merwedelijn bij aan het oplossen van knelpunten op en rondom Utrecht Centraal. De nieuwe verbinding vervangt een deel van de bestaande busroutes, vermindert de druk op het stationsgebied door de verdiepte ligging en zorgt voor een beter functionerend OV-netwerk als geheel. Hierdoor blijft het OV ook bij verdere groei van reizigersstromen betrouwbaar en goed uitvoerbaar.

Met de Merwedelijn investeren Rijk en regio in een toekomstvast OV-systeem waarvan niet alleen nieuwe woon- en werkgebieden profiteren, maar ook de bestaande stad en haar inwoners.

Omgeving
In alle fasen is gecommuniceerd met de omgeving. Dit leidde tot aanvullingen op de kansrijke oplossingsrichtingen, aandachtspunten voor de beoordelingen en aanscherpingen op de resultaten. In Bijlage 1 beschrijven we per fase van de verkenning ook globaal wat de belangrijkste inbreng van de omgeving was.

Maatregelpakket USP
Naast de Merwedelijn is er voor het Utrecht Science Park (USP) binnen de verkenning een aanvullend pakket aan OV-maatregelen (voor bus en tram) uitgewerkt. Hiermee blijft het USP bereikbaar bij de groei van studenten en werknemers en verbetert het de robuustheid van OV-verbindingen. Inhoudelijk is hierover brede overeenstemming en dit pakket geeft voldoende vertrouwen om naar een planuitwerkingsfase te gaan, maar er is nog geen financiering. Er wordt over deze maatregelen nu dus geen besluit genomen.

Zodra er budget beschikbaar is, start de uitwerking in overleg met de omgeving. Hierin worden nog keuzes gemaakt over exacte inpassing van de maatregelen ter voorbereiding van de planologische procedures. Het is dan ook mogelijk om een zienswijze op deze plannen in te dienen.

Wat bedoelen we met het resultaat, het voorkeursalternatief (VKA) en de voorkeursbeslissing?

Resultaat van de verkenning
Het resultaat van de verkenning is het totale pakket aan informatie en inzichten dat de verkenning heeft opgeleverd. Het eindresultaat is beschreven in het integrale verkenningenraport (met bijlagen) en de millieueffecten van de aanleg van de Merwedelijn zijn gerapporteerd in de PlanMER.

Voorkeursalternatief (VKA)
Dit is het alternatief wat technisch, financieel en bestuurlijk realistisch is en verder wordt uitgewerkt in de volgende MIRT-fase (de planning en studiefase).

Voorkeursbeslissing
De voorkeursbeslissing is het formele document waarin het voorkeursalternatief wordt beschreven en gemotiveerd. Hierop kunt u formeel reageren in de inspraak.



Het voorkeursalternatief



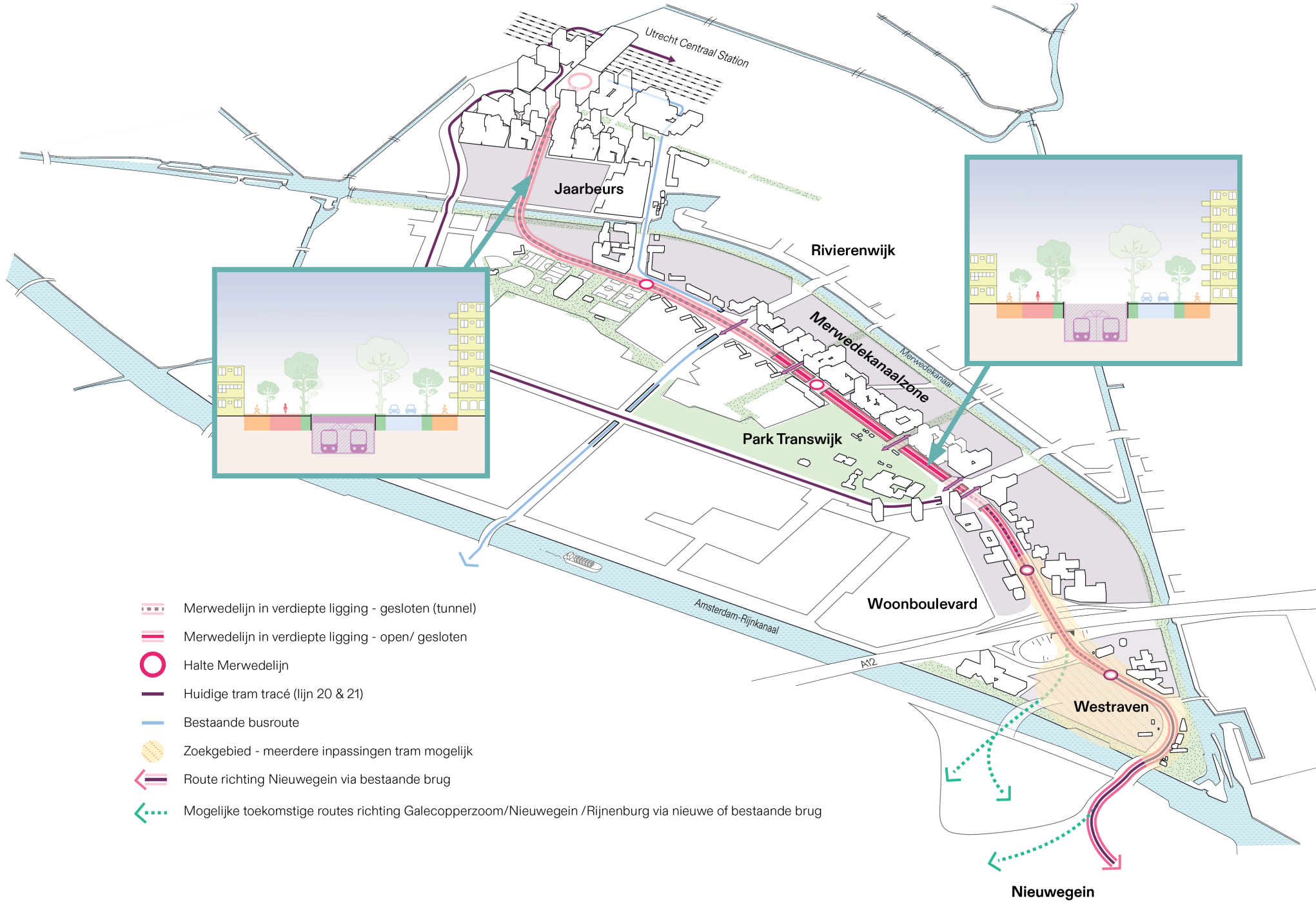
Het voorkeursalternatief: van Utrecht Centraal naar Westraven
Voor het eerste deel van de Merwedelijn, tussen Utrecht Centraal en Westraven, is een voorkeursalternatief bepaald, waarover nu besluitvorming plaatsvindt (zie het figuur links). Over dit deel is technisch en financieel duidelijkheid, en de gebiedsontwikkelingen in het stationsgebied vragen om tijdige keuzes.

Rond Utrecht Centraal is het erg druk en wordt komende jaren nog drukker. Hier komen dagelijks veel reizigersstromen samen en vindt veel gebiedsontwikkeling (nieuwe woningen en werklocaties) plaats. Uitstel van keuzes zou hier leiden tot toenemende knelpunten en het risico dat toekomstige ontwikkelingen elkaar in de weg gaan zitten. Tijdige besluitvorming is daarom noodzakelijk om de verstedelijking rond het station en in Utrecht Zuidwest mogelijk te blijven maken.

Tweede deel Merwedelijn: noodzakelijk, maar nog geen keuze/ besluit
Voor het vervolg van de Merwedelijn vanaf Westraven, richting Nieuwegein en een mogelijke doortrekking naar Rijnenburg, bestaan nog verschillende varianten en uitzoekvragen. Ook is voor dit deel de financiering nog niet rond. Over dit vervolgtraject wordt in deze fase dan ook nog geen keuze gemaakt. Daarvoor is nog extra onderzoek nodig, bijvoorbeeld naar het gebruik van de bestaande trambrug of een nieuwe trambrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook zijn er nog technische vragen. Rijk en regio hebben afgesproken zich hier samen voor in te zetten.

Er zijn nog twee tracés richting Nieuwegein mogelijk. Een via de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en het huidige tracé. De woningbouwontwikkeling in Galecopperzoom kan met een los takje worden ontsloten. Deze kan op termijn doorgetrokken worden naar Rijnenburg. Het andere tracé via een nieuwe brug. Deze heeft ook een nieuw tracé aan de Nieuwegeinse kant via de Galecopperzoom en west kant van Blokhoeve. Deze kan ook naar Rijnenburg worden verlengd.




Utrecht Centraal Station
Jaarbeurs
Rivierenwijk
Merwedekanaalzone
Merwedekanaal
Park Transwijk
Woonboulevard
Amsterdam-Rijnkanaal
A12
Westraven
Nieuwegein
Merwedelijn in verdiepte ligging - gesloten (tunnel)
Merwedelijn in verdiepte ligging - open/ gesloten
Halte Merwedelijn
Huidige tram tracé (lijn 20 & 21)
Bestaande busroute
Zoekgebied - meerdere inpassingen tram mogelijk
Route richting Nieuwegein via bestaande brug
Mogelijke toekomstige routes richting Galecopperzoom/Nieuwegein /Rijnenburg via nieuwe of bestaande brug

Het voorkeursalternatief van noord naar zuid
Het voorkeursalternatief is een snelle, verdiepte tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Westraven. Het eerste deel (van het station tot het Anne Frankplein rijdt de tram in een tunnel (gesloten verdiepte ligging). Ter hoogte van Utrecht Centraal loopt de tunnel onder de Jaarbeursboulevard door richting het Anne Frankplein. Dit past tussen de bebouwing bij Wonderwoods, de Galaxy Tower, de nieuwe bouwblokken van Beurskwartier en de hallen van de Jaarbeurs, maar vereist wel sloop/herbouw van de verbindingsgebouwen tussen de hallen in. Het Merwedekanaal wordt vervolgens doorkruist ter hoogte van de huidige Expobrug van Jaarbeurs. Bij het tracé op het Jaarbeursterrein is er een relatie met de inhoud en het tempo van de herontwikkelingsplannen van Jaarbeurs zelf. Dit wordt in de planuitwerkingsfase verder afgestemd.

Na het Anne Frankplein vervangt de tram in een verdiepte ligging de huidige busbaan op de Europalaan tot aan Europaplein. Langs de Europalaan-Zuid tot aan de passage met de A12 bij Westraven ligt de verdiepte ligging in het midden van de weg tussen de rijrichtingen in. Hiervoor moet de verkeersstructuur aangepast worden. Deze verdiepte ligging is een open bak van 7 meter diep en 15 meter breed. Om kruisend verkeer (met name fietsers, voetgangers en bussen) mogelijk te maken zal op een aantal plaatsen de bak overdekt zijn, waardoor oversteken mogelijk wordt.

Na Westraven rijdt de Merwedelijn over het bestaande tramtracé verder naar Nieuwegein en IJsselstein en biedt op termijn ruimte voor een mogelijke doortrekking richting Rijnenburg via de bestaande of nieuwe brug.

Keuze voor graven in plaats van boren
De boortunnel en de verdiepte ligging (gegraven tunnel) hebben beide voldoende ruimtelijk en verkeerskundig oplossend vermogen. De verdiepte ligging kan zowel met een nieuwe als de bestaande brug gecombineerd worden en biedt dus de meeste flexibiliteit voor verdere uitwerking in de volgende fase. De boortunnel biedt minder mogelijkheden tot kostenoptimalisaties en is niet te combineren met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ondanks de gunstigere effecten langs een groot deel van het tracé, valt de boortunnel daarom af.

De verdiepte ligging is voor ongeveer 70% overdekt en voor ongeveer 30% open tussen Utrecht Centraal en de A12.

Met deze combinatie van grotendeels tunnel en deels verdiepte open bak met oversteekmogelijkheden is een balans gevonden tussen kosten, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en maakbaarheid, passend bij een hoogstedelijke omgeving.

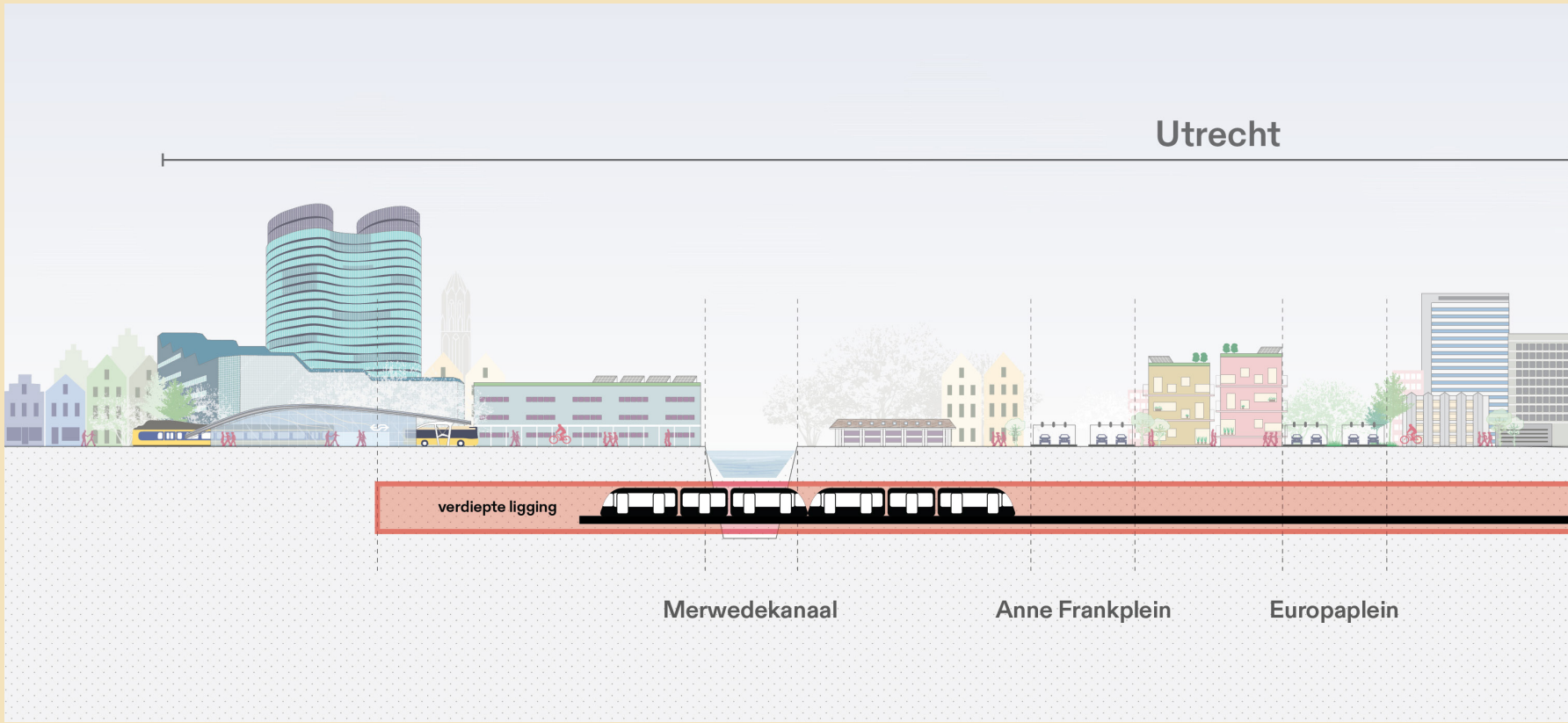
Haltes
Bij Utrecht Centraal komt een ondergrondse halte aan de Jaarbeurszijde, onder het Beatrixgebouw. Op deze halte kun je snel en comfortabel overstappen naar de trein, bus en andere tramverbindingen. De halte bij Utrecht Centraal is via het platform, de stationshal en ondergronds verbonden met het trein- en busstation. Om deze halte te kunnen bouwen moet het Beatrixgebouw deels of geheel gesloopt worden. Voor het Beatrixgebouw bestaan al langer ideeen voor herontwikkeling. In het vervolg van de planvorming worden deze ideeen samen met de inpassing van de halte verder uitgewerkt.

Tussen Utrecht Centraal en Westraven komen twee of drie ondergrondse haltes. Het precieze aantal hangt af het veiligheidsconcept (vluchtroutes als een tram ondergronds stil komt te staan), de uitwerking van verstedelijkingsplannen nabij het tracé en technische (on)mogelijkheden. Ook over de exacte locaties van haltes wordt op dit moment nog geen besluit genomen.

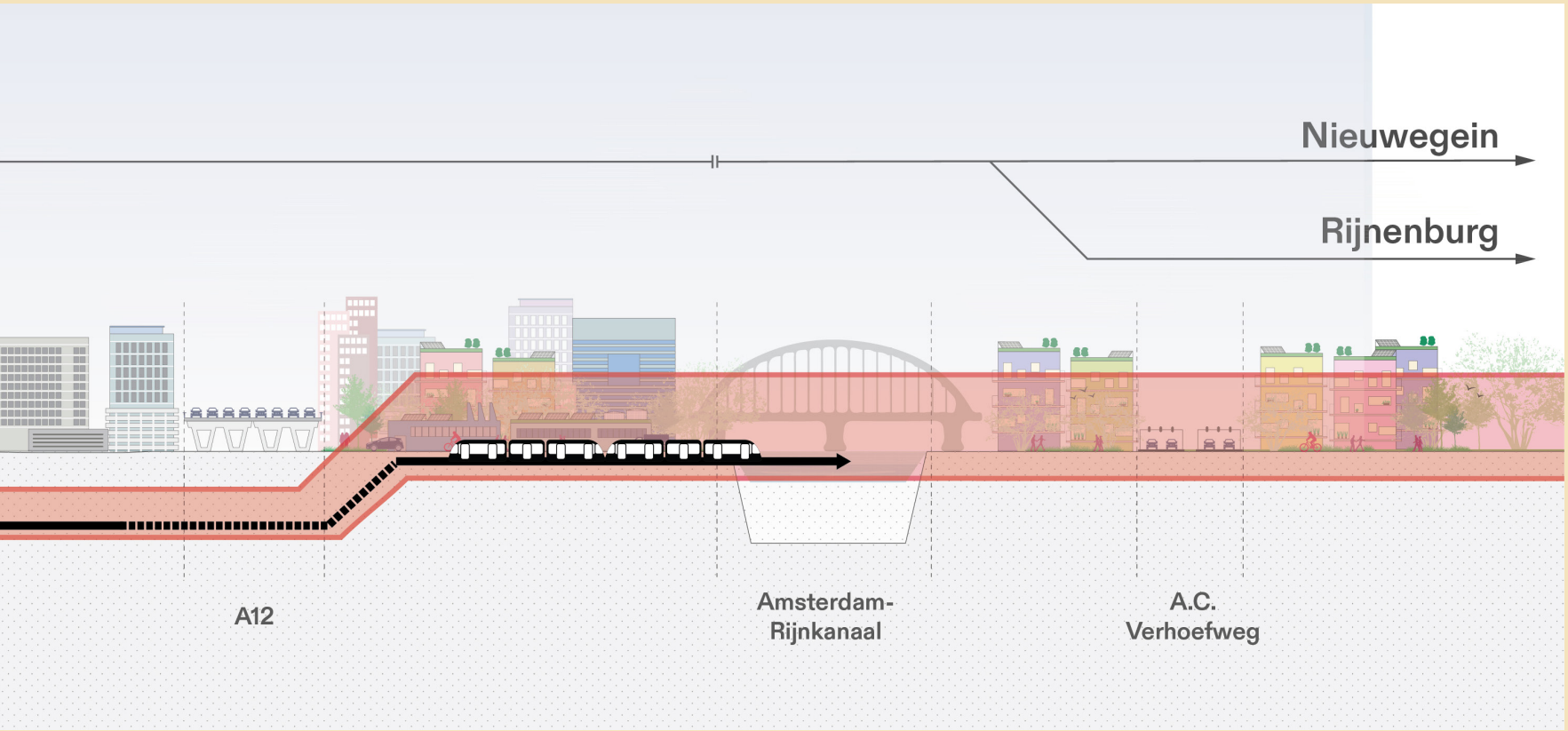
De eerste mogelijke halte ligt aan de Overste den Oudenlaan tussen Transwijk Noord en de Nieuwe Defensie. Vanaf daar volgt het tracé de Europalaan. De volgende mogelijke halte is onder de Europalaan tussen Transwijk Zuid en de Merwedekanaalzone (deelgebied 5). Verder naar het zuiden heeft de Merwedelijn nog een halte bij de huidige Woonboulevard en Merwedekanaalzone deelgebied 6. Deze haltes verbeteren de bereikbaarheid van zowel de bestaande als de toekomstige wijken.

Passage A12 en richting Nieuwegein en IJsselstein
In Westraven is de definitieve inpassing van de Merwedelijn nog niet bekend. Hiervoor zijn twee opties: of in verdiepte ligging of op straatniveau. Een ligging van de Merwedelijn op straatniveau is hier mogelijk bij de aanleg van een nieuwe brug via het Amsterdam-Rijnkanaal of het verwijderen van de op- en afritten van de snelweg. De uiteindelijke keuze heeft gevolgen voor de ligging en overstapfunctie van de halte Westraven en de ruimte voor gebiedsontwikkeling in Westraven en de Galecopperzoom.

Het VKA: straks reizen van Nieuwegein naar Utrecht Centraal
In Nieuwegein City zal de tramreiziger van de Merwedelijn gewoon kunnen instappen bij de nu al bestaande haltes, alleen zal de tram sneller op zijn bestemming zijn dan nu. Ter hoogte van Westraven en de A12 rijdt de tram verder in verdiepte ligging. De tram gaat sneller rijden en in plaats van wachten voor kruisingen, rijd je onder de overstekende fietsers door. Hierdoor weet je zeker dat je op tijd op je bestemming bent. Je passeert 1 (of 2) en ter hoogte van het Anne



Frankplein rijdt de tram de tunnel in. Na nog 1 halte kom je aan bij de eindhalte Utrecht Centraal (onder het Beatrixgebouw en Jaarbeurs-plein). Vanaf hier stappen reizigers gemakkelijk over op bus of trein via het platform of een looptunnel.



Wat levert het voorkeursalternatief op?
Hieronder een korte samenvatting van de effecten van het VKA. In het verkenningenrapport worden deze en de effecten van de andere onderzochte maatregelen (bijv. USP) uitgebreid beschreven.

Doelbereik van het VKA op de drie doelen van de verkenning

Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.
Met het voorkeursalternatief wordt het afgesproken woningbouwprogramma tot en met 2030 mogelijk gemaakt. In Utrecht Zuidwest en Nieuwegein gaat het om circa 25.500 woningen, waarvan ongeveer 75% deel direct afhankelijk is van een schaalsprong in het OV. Het voorkeursalternatief biedt hiervoor voldoende capaciteit en kwaliteit om hoogstedelijk en autoluw te ontwikkelen. Na 2030 ligt er een aanvullende woningbouwpotentie van circa 34.500 tot 44.500 woningen in Groot Merwede en Rijnenburg. Als de Merwedelijn wordt doorgetrokken naar Galecopperzoom en Rijnenburg zijn die woningen ook te ontwikkelen.

Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal
Zonder maatregelen ontstaat overbelasting van het stationsgebied van Utrecht Centraal, doordat het aantal bussen niet verder kan groeien terwijl de vervoervraag blijft toenemen. Het voorkeursalternatief ontlast de busroutes naar Utrecht Centraal doordat reizigersstromen worden gebundeld op de Merwedelijn. Hierdoor voorkomen we busknelpunten op onder andere de Van Zijstweg, en verbetert de betrouwbaarheid van het stedelijk OV. Ook beperkt het VKA de groei van automobiliteit door een alternatief voor nieuwe en huidige inwoners te bieden.

Het beter bereikbaar maken per OV van werklocaties en USP
Voor Utrecht Zuidwest en het stationsgebied verbetert de Merwedelijn de bereikbaarheid van huidige werklocaties en maakt het mogelijk dat er nieuwe werklocaties ontwikkeld worden. Voor de maatregelen voor USP wordt op dit moment nog geen besluit genomen. Deze knelpunten worden daarom nog niet opgelost. Wel is er inmiddels zicht op een mogelijk maatregelenpakket.



Effecten voor de reiziger, stad en directe omgeving

Effect voor de reiziger: forse verbetering
- Er ontstaat een snelle en frequentere verbinding tussen Utrecht Centraal, Utrecht Zuidwest en Nieuwegein; de reistijd tussen Nieuwegein en Utrecht Centraal wordt verkort tot circa 15 minuten;
- In het voorkeursalternatief ervaren circa ruim 60.000 inwoners significante bereikbaarheidswinst; potentie bij doortrekking naar Galecopperzoom en realisatie van voorkeurspakket Oost+USP is een toename tot circa 160.000 inwoners (zowel nieuwe als bestaande inwoners);
- Voor circa 17.000 mensen verslechtert de OV-bereikbaarheid door extra overstappen (vanwege verdwijnen van directe busverbindingen); bij doortrekking naar Galecopperzoom en realisatie van voorkeurspakket oost daalt het aantal mensen met verslechterde bereikbaarheid tot minder dan 3.000.

Capaciteit en gebruik: voldoende capaciteit om de groei op te vangen
- In het voorkeursalternatief maken circa 37.000–39.000 reizigers per werkdag gebruik van de lijn; potentie bij doortrekking naar Galecopperzoom groeit dit tot ruim 41.000–42.000 instappers per werkdag;
- De grotere capaciteit zorgt ervoor dat ook later instappende reizigers voldoende plek hebben.

Betrouwbaarheid: vaker en op tijd
- De Merwedelijn verbetert de betrouwbaarheid van het OV. Doordat de lijn grotendeels ondergronds rijdt, is deze minder gevoelig voor verkeersdrukte en vertragingen dan busverbindingen;
- De overstap op Utrecht Centraal wordt sneller en de reizigersstromen worden beter gespreid.



Effecten voor andere reizigers, fietsers, voetgangers en automobilisten

- Door het afvangen van grote reizigersstromen wordt het stedelijke OV-systeem als geheel betrouwbaarder, hiervan profiteren alle OV-reizigers in de regio;
- Door minder bussen op straatniveau (o.a. bij Croeselaan) hoeven fietsers en voetgangers minder lang te wachten; oversteken wordt overzichtelijker en veiliger;
- De raad van state besloot in maart 2026 dat het Tracébesluit van de A27/ A12 Ring Utrecht niet uitgevoerd mag worden. Dit heeft weinig impact op het functioneren van de Merwedelijn.



Effecten voor de omgeving

- Waar de tram overkapt is, vermindert de barrièrewerking van infrastructuur en wordt de visuele hinder beperkt;
- Waar de tram open en verdiept ligt, neemt de barrierewerking toe en verslechtert de ruimtelijke kwaliteit met name door benodigde constructies, afschermingen en technische elementen.
- Waar de tram open en verdiept ligt, verslechtert dit de kwaliteit van de leefomgeving, met name door geluid en trillingen. Dit blijft binnen de normen, en is te beperken door maatregelen.
- Het verdwijnen van bussen en businfrastructuur op straatniveau biedt ruimte voor kwalitatief betere inrichting van de openbare ruimte en vergroot de veiligheid en betere oversteekbaarheid;



Effecten voor de omgeving – bouwfase: lokaal hinder tijdens de bouw

- De bouwperiode duurt ongeveer 10 jaar en gebeurt grotendeels via de open bouwmethode (bouw in open sleuven) met hinder rondom het bouwterrein;
- De bouw vindt gefaseerd plaats; hinder (geluid, trillingen en omrijden) verplaatst zich langs het tracé. Uitgangspunt is dat bestaande tramverbindingen zoveel mogelijk in dienst blijven;
- Voor de halte bij Utrecht Centraal moet het Beatrixgebouw aan het Jaarbeursplein gedeeltelijk of geheel worden gesloopt;
- Aandachtspunt voor de uitwerking zijn de circa 20 warmte-koudeopslagen (WKO) in het gebied die mogelijk geraakt worden.



Investeringskosten en exploitatie

- De investeringskosten bedragen €1,8 miljard (inclusief risicoreservering en testen van de lijn);
- De Merwedelijn heeft impact op beheer- en onderhoudskosten en de OV-exploitatie: een snelle tram is efficiënter dan extra bussen, dit beperkt de stijging van OV-exploitatiekosten door groei van stad en regio.

Het vervolg

Voor de Merwedelijn is een voorkeursbeslissing opgesteld, waarop inspraak heeft plaatsgevonden. De betrokken partijen (ministerie van I&W, ministerie van VRO, provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht en Nieuwegein) nemen naar verwachting eind 2026 een besluit over de voorkeursbeslissing. Op basis van deze besluitvorming wordt een bestuursovereenkomst (BOK) opgesteld. Hierin organiseren de partijen de samenwerking voor de volgende fase. Bijvoorbeeld door af te spreken hoe ze besluiten nemen en omgaan met risico's.

Hierna start de MIRT planning- en studiefase. In deze fase wordt het VKA technisch verder uitgewerkt. Het VKA geeft een richting op hoofdlijnen aan, maar hierbinnen moet nog veel worden uitgezocht en zijn nog vele keuzes te maken. In samenhang met de technische uitwerking kunnen omgevingspartijen (bewoners, belanghebbenden) meedenken over het ontwerp in een participatieproces. Ook wordt er een planologische procedure doorlopen en wordt de aanbesteding voor de realisatie voorbereid.

In de planning- en studiefase worden de volgende onderwerpen bijvoorbeeld uitgewerkt:

- Precieze ligging van het tracé
- Locatie, toegankelijkheid en vormgeving van de haltes
- Locatie en breedte van de dichte delen van de open bak
- Aanvullende maatregelen voor beperken van geluidshinder ter hoogte van de open bak

Daarnaast wordt het technisch ontwerp van het VKA uitgewerkt om de risico's beter in beeld te brengen en daarmee ook aanzienlijk te verminderen. Het gaat hierbij onder andere om risico's voor de grondverwerving, mogelijke obstakels in de ondergrond (kabels & leidingen of archeologie), maar ook de al eerdergenoemde WKO's. De aandachtspunten die tijdens de inspraakperiode naar voren zijn gekomen, waaronder geluid- en trillingshinder, krijgen nadrukkelijk aandacht.

Vervolgstappen voor het 2e deel van de MWL
Voor het deel van de Merwedelijn tussen Westraven, de Galecopperzoom en Rijnenburg is het voornemen om een nieuwe MIRT-verkenning op te starten. Om ook voor dit deel van de route de voorkeursroute en -inpassing te bepalen en daarna verdere stappen te zetten richting uitvoering. Om een MIRT-verkenning op te starten is voldoende budget nodig. Dit budget is op dit moment nog niet beschikbaar.

Samenhang met Groot Merwede en Rijnenburg
De Merwedelijn en de gebiedsontwikkelingen in Groot Merwede en Rijnenburg zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De Merwedelijn is een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van nieuwe woningen en arbeidsplaatsen in deze gebieden. Tegelijkertijd bepalen de omvang, fasering en ruimtelijke inrichting van de gebiedsontwikkelingen de vervoersvraag en daarmee de vervoerswaarde en businesscase van de Merwedelijn.

Daarom worden de uitwerking van de Merwedelijn en de gebiedsontwikkelingen continu op elkaar afgestemd. Daarbij worden keuzes over programma, fasering, stedenbouwkundige opzet, mobiliteitsprofiel en de inpassing van het tracé in onderlinge samenhang gemaakt. In de planuitwerkingsfase worden deze afhankelijkheden verder uitgewerkt, zodat investeringen in openbaar vervoer en de groei van wonen en werken elkaar versterken en op de langere termijn een samenhangende en toekomstbestendige ontwikkeling van het gebied mogelijk maken.

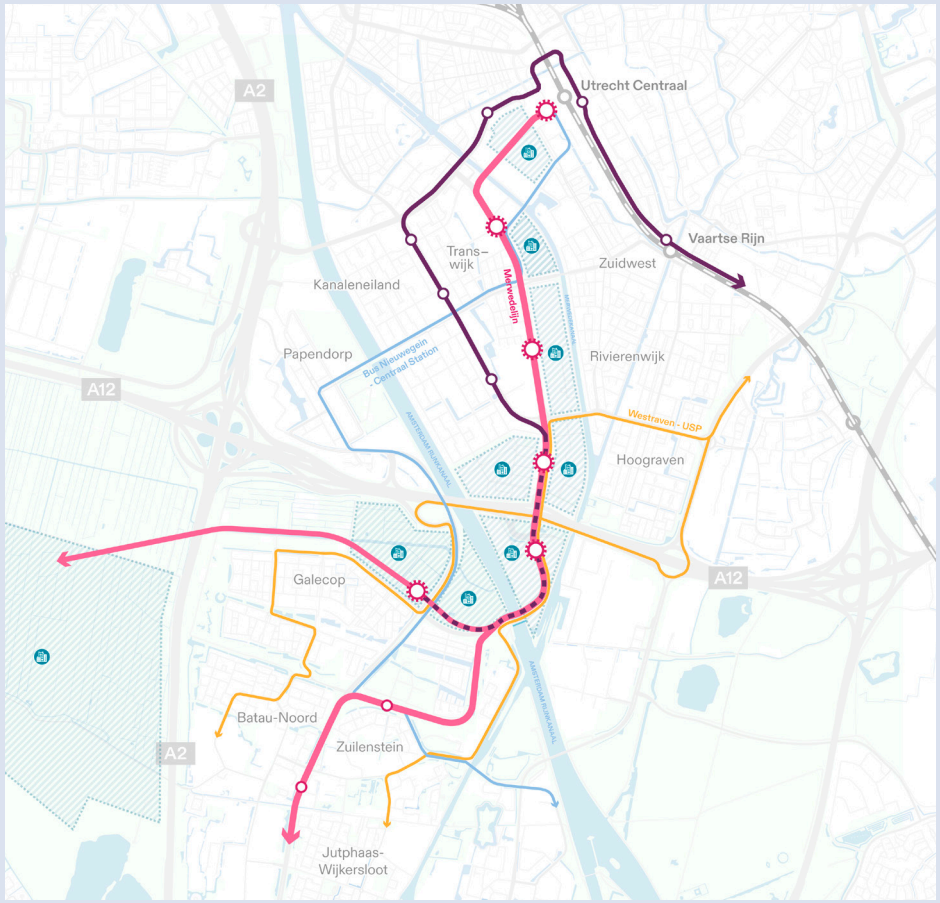
Het voorkeursalternatief is echter niet afhankelijk van besluitvorming over het vervolgtraject. De effecten en maatschappelijke baten van het voorkeursalternatief zijn in de MIRT-verkenning beoordeeld op basis van het tracé waarvoor in deze fase een voorkeursbeslissing wordt voorbereid. Daarbij is geen sprake van een doortrekking van de Merwedelijn richting Galecopperzoom en Rijnenburg. Het vervolgtracé kan in de toekomst leiden tot aanvullende reizigersgroei en extra maatschappelijke baten, maar is niet noodzakelijk om de positieve effecten van het nu voorliggende voorkeursalternatief te realiseren.

Voor het deel van de Merwedelijn tussen Kanaleneiland-Zuid en Westraven, het zoekgebied in het huidige VKA, zijn twee toekomstige keuzes bepalend. Vooruitlopend op de nieuwe MIRT-verkenning starten Rijk en regio een onderzoek naar twee mogelijke maatregelen:

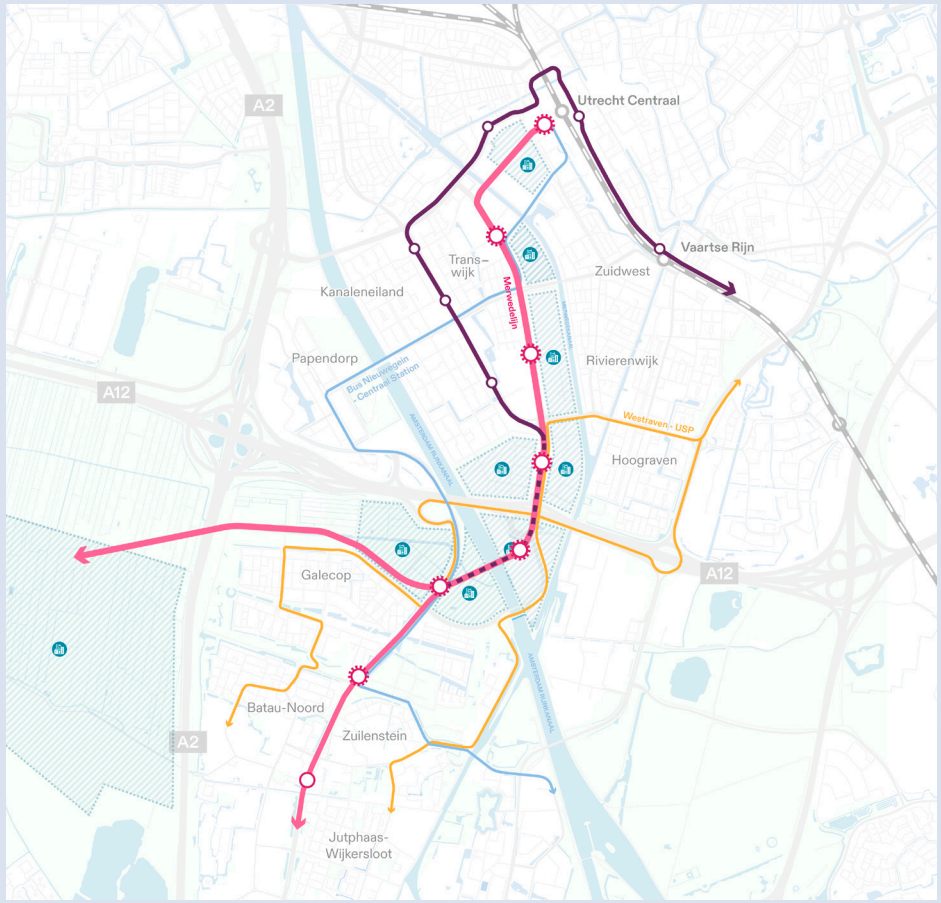
1. het passeren van het Amsterdam-Rijnkanaal (via een nieuwe trambrug of via de bestaande trambrug);
2. de effecten van behoud of weghalenvan de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland.

Uit onderzoek blijkt dat het wenselijk is om de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland te verwijderen om de volledige verstedelijkingspotentie van Groot Merwede en Rijnenburg te benutten. Daarvoor is ook een nieuwe trambrug wenselijk. Er is aanvullend onderzoek nodig om te bepalen wat dit betekent voor de bereikbaarheid enleefbaarheid van bestaande woonwijken in Utrecht en Nieuwegein. Uit dat onderzoek moet blijken of de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland kan worden verwijderd en onder welke voorwaarden.

Doortrekking van de Merwedelijn naar Galecopperzoom en Rijnenburg via bestaande brug



Doortrekking van de Merwedelijn naar Galecopperzoom en Rijnenburg via een nieuwe brug



Bijlage 1: Wat ging hieraan vooraf?

In dit hoofdstuk beschrijven we het proces van de MIRT-verkenning. Deze beschrijving is op hoofdlijnen. Meer informatie over specifieke resultaten staat in de eerder gepubliceerde rapportages (link website)

Voor het realiseren van grootschalige infrastructuurprojecten werken we in Nederland met de MIRT-systematiek (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). In onderstaand schema zijn de verschillende stappen binnen de MIRT-systematiek beschreven.



In de Verkenning (de huidige fase) is gekeken welke maatregelen het beste passen bij de doelstellingen. Het resultaat van de Verkenning is een door Rijk en regio vastgesteld pakket van maatregelen. Dit pakket heet het voorkeursalternatief (VKA). De beschrijving van dit pakket staat in de ontwerp voorkeursbeslissing. Na de inspraak en besluitvorming daarover is er een definitieve Voorkeursbeslissing. In de Voorkeursbeslissing staan de belangrijkste maatregelen en keuzes beschreven die verder uitgewerkt gaan worden. Voordat het project naar de volgende fase – de MIRT planning- en studiefase– kan, maken Rijk en regio afspraken over onder andere de financiering, exploitatie en onderlinge rolverdeling. Deze afspraken worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

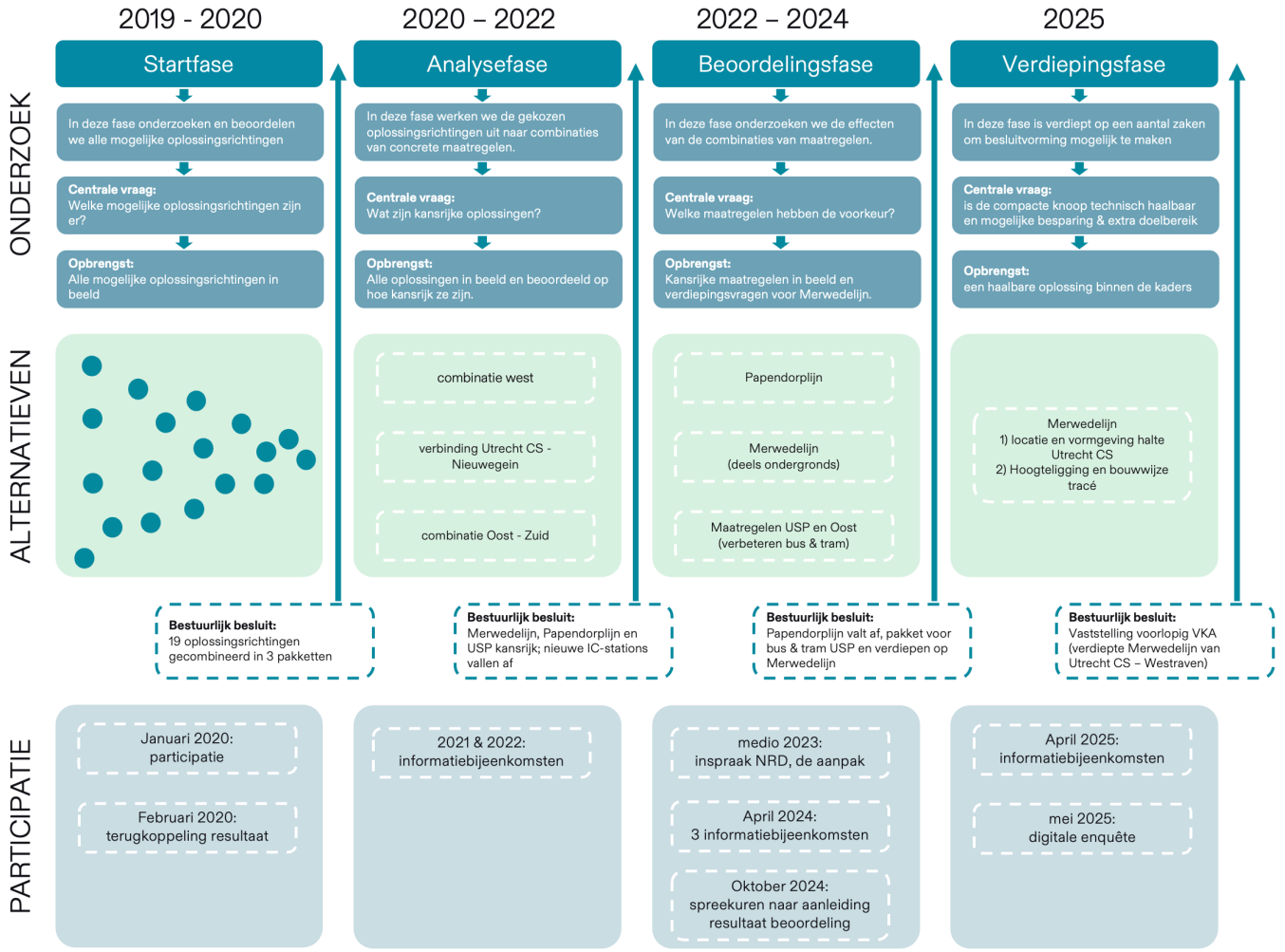
Proces MIRT-verkenning in het kort
In de Startfase onderzochten en beoordeelden we alle oplossingsrichtingen. In de Analysefase werkten we de meest kansrijke oplossingsrichtingen uit tot concrete oplossingen, die we samenbrengen in verschillende combinaties. Van deze combinaties van oplossingen hebben we de effecten uitgebreid onderzocht in de Beoordelingsfase, bijvoorbeeld door te kijken naar effectiviteit en impact op het milieu. Medio 2024 bleek dat het niet mogelijk was om met deze combinaties van oplossingen een voorlopig voorkeursalternatief vast te stellen dat binnen het gereserveerde bedrag bleef en voldeed aan de doelen (doelbereik) voor de Merwedelijn. Daarom is een verdiepingsfase gestart, specifiek gericht op de Merwedelijn.

Omgeving
In alle fasen is gecommuniceerd met de omgeving. In de startfase organiseerden we een aantal (online) bijeenkomsten voor bewoners en belangenorganisaties. Ook gaven mensen ideeën en aandachtspunten door via een online platform. Dit leidde tot aanvullingen op de kansrijke oplossingsrichtingen.

In de analysefase werkten we deze oplossingsrichtingen uit tot concrete oplossingen. Om reacties te verzamelen, organiseerden we in 2022 en 2023 informatiebijeenkomsten en medio 2023 de zienswijze voor de NRD (de aanpak) en in november een extra informatiebijeenkomst voor inwoners van Nieuwegein. In april 2024 organiseerden we wederom een drietal informatiebijeenkomsten. In het najaar van 2024 hebben we een aantal spreekuren georganiseerd. In de verdiepingsfase hebben we in april 2025 informatiebijeenkomsten georganiseerd.

Belangrijke aandachtspunten vanuit de omgeving zijn:

- Sociale veiligheid en toegankelijkheid haltes tunnel en onder viaduct
- Zorgen over geluidsoverlast
- Behoud openbare ruimte en groen, leefbaarheid stad
- Voorkeur voor ongelijkvloers kruisen i.v.m. verkeersveiligheid
- Behoud SUNIJ-lijn en zorgen over verdwijnen buslijnen
- Kosten-baten (te weinig inzicht in kosten)

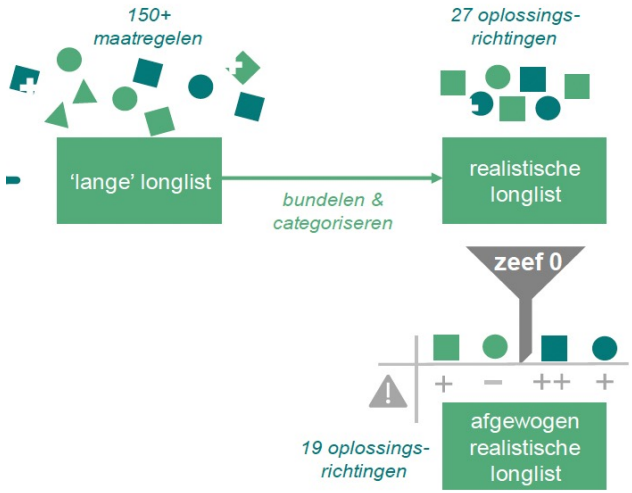


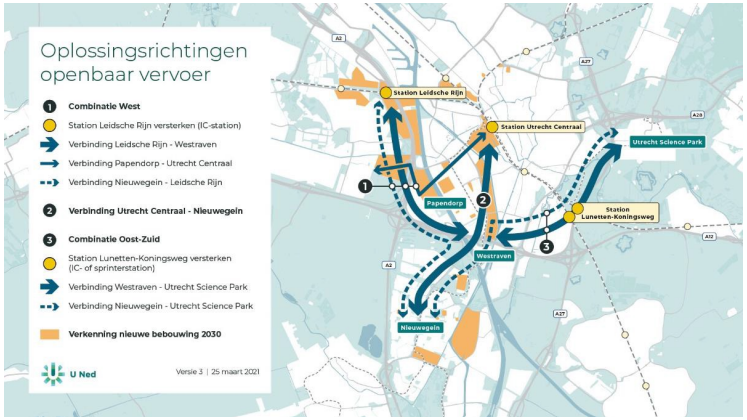
Samenvatting startfase
Bij aanvang van de verkenning waren 3 oplossingsrichtingen in kaart gebracht: 1) Een versterkt station Lunetten-Koningsweg, 2) een oost-west HOV-verbinding en 3) een (HOV-)ontsluiting gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht Zuidwest. Dit vormt het startpunt voor deze fase.

Onderzochte maatregelen in deze fase
Er zijn in deze fase in totaal 153 mogelijke maatregelen en oplossingsrichtingen geïdentificeerd. De maatregelen zijn opgesplitst in de thema's: knooppunten (zoals stations, P+R of OV-hubs), verbindingen (vooral stads- en streekvervoer, spoor), andere modaliteiten (fiets en vervoer over water), wonen (programmering nabij OV-hubs en stations) en overig (=maatregelen die niet direct in eerdergenoemde thema's passen). Hieruit zijn 19 oplossingsrichtingen naar voren gekomen als mogelijk kansrijk voor de doelen van de MIRT Verkenning (zie schema hiernaast).

Resultaat
Het afwegen heeft geleid tot **drie combinaties van oplossingsrichtingen**, *als weergegeven in de afbeelding hiernaast:*
1. *- combinatie OV-verbindingen en knopen Oost - Zuid;*
2. *- combinatie OV-verbindingen en knopen West;*
3. *- een snelle OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein.*

BO MIRT 2019: start MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht
- De MIRT-verkenning kent de volgende opgaven (1) het beter bereikbaar maken van USP, (2) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal, (3) de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties en (4) de bouw van extra woningen. Met de verkenning wordt een stap gezet in de realisatie van een OV-ring Utrecht.
- Een aantal oplossingsrichtingen wordt verkend:
  - Een versterkt station Lunetten-Koningsweg.
  - Een oost-west HOV-verbinding.
  - (HOV-) Ontsluiting en gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht Zuid-West.

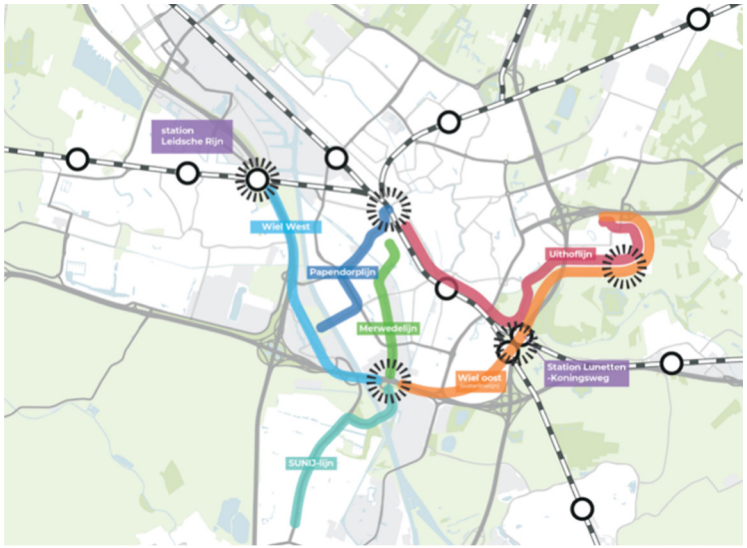




Samenvatting analysefase

Onderzochte maatregelen in deze fase
De drie combinaties van oplossingsrichtingen zijn vertaald naar 6 lijnen. Om de maatregelen goed te kunnen beoordelen zijn er 10 mogelijke maatregelenpakketten gemaakt. Met verschillende types openbaar vervoer, zoals bus of tram. Met mogelijke routes die ze rijden en haltes waar ze stoppen. Of treinstations voor Sprinters of Intercity's. Om te zien welke maatregelen we in jouw directe leefomgeving onderzoeken hebben we ze ingedeeld op 6 lijnen:

- Merwedelijn
- SUNIJ-lijn
- Waterlinielijn
- Papendorplijn
- Wiel West met station Lunetten Koningsweg
- Uithoflijn



Bevindingen
De belangrijkste bevinding van de analysefase van de MIRT-verkenning is dat de onderzochte maatregelen een schaalsprong in het OV-systeem mogelijk maken en tegelijkertijd de draaischijf¬functie van Ring en Utrecht Centraal waarborgen. Daarnaast zijn de volgende conclusies getrokken:

- Een **(deels) ondergrondse Merwedelijn draagt het meest bij aan het oplossen van de woningbouwopgave en knelpunten en is toekomstvast.**
- Een maaiveldverbinding voor de Merwedelijn is niet toekomstvast (transitie & woningbouw richting 2040 niet mogelijk) en kent forse nadelen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.
- De **Papendorplijn** draagt minder bij aan de opgave, maar maakt aan de westkant van de stad de OV bereikbaarheid beter, levert een extra impuls voor een **mobiliteitshub XL** in Papendorp en zorgt voor toekomstvastheid.
- **Nieuwe IC-stations zijn te omvangrijk voor de scope van dit project** vooral vanwege impact op het landelijk treinsysteem. Daarover kan in deze verkenning niet besloten worden. Lunetten-Koningsweg biedt wel veel kansen voor de regio en heeft potentie om in andere trajecten op door te studeren.
- **Frequentieverhoging op de Uithoflijn, bussen via de Waterlinieweg en een tweede busbaan op het USP** zorgen voor betere bereikbaarheid USP en het wegnemen van knelpunten.

Resultaat

- **Aan het einde van de analysefase** is het volgende besloten: In de volgende fase doorstuderen op de **ondergrondse Merwedelijn** plus opties voor kostenoptimalisaties (zoals gedeeltelijk bovengronds).
- **Papendorplijn** in samenhang met de Merwedelijn meenemen in zeef 2.
- **In zeef 2** doorstuderen op de bereikbaarheid van USP: **busbaanopties via de Waterlinieweg en USP & frequentieverhoging Uithoftram.**
- **Nieuwe stations niet verder onderzoeken** binnen de MIRT verkenning.

BO MIRT 2022: van analyse- naar beoordelingsfase

- Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de analysefase van de MIRT Verkenning OV en Wonen. Geconstateerd is dat:
  - Het binnen de scope van deze MIRT-verkenning niet kansrijk is nieuwe stations in combinatie met 'zwaardere' OV-verbindingen verder te onderzoeken.
  - Voor een toekomstvast mobiliteitssysteem een systeemsprong noodzakelijk is met een Merwedelijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein. Een (deels) ondergrondse Merwedelijn draagt het meest bij aan het oplossen van de woningbouwopgave in dit gebied.
- Voor het bereiken van de drie doelstellingen besluiten Rijk en regio in de vervolgfase (zeef 2) van de MIRT-verkenning OV en Wonen door te studeren op de geïdentificeerde kansrijke oplossingsrichtingen: de (deels) ondergrondse Merwedelijn, Papendorplijn in samenhang met de huidige SUNIJ-lijn, busbaanopties via de Waterlinieweg en Utrecht Science Park (USP) en de frequentieverhoging van tramlijn 22 (de Uithoftram).

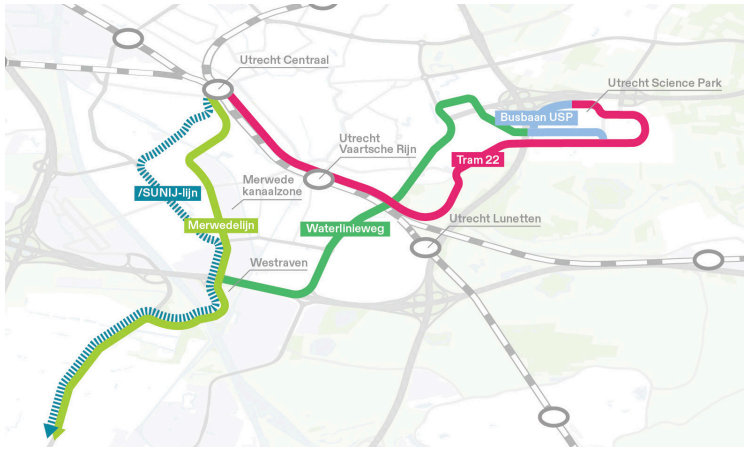
Samenvatting beoordelingsfase

Deze fase is gericht op het in beeld brengen van het oplossend vermogen en de effecten van de mogelijke oplossingsrichtingen.

Onderzochte maatregelen in deze fase

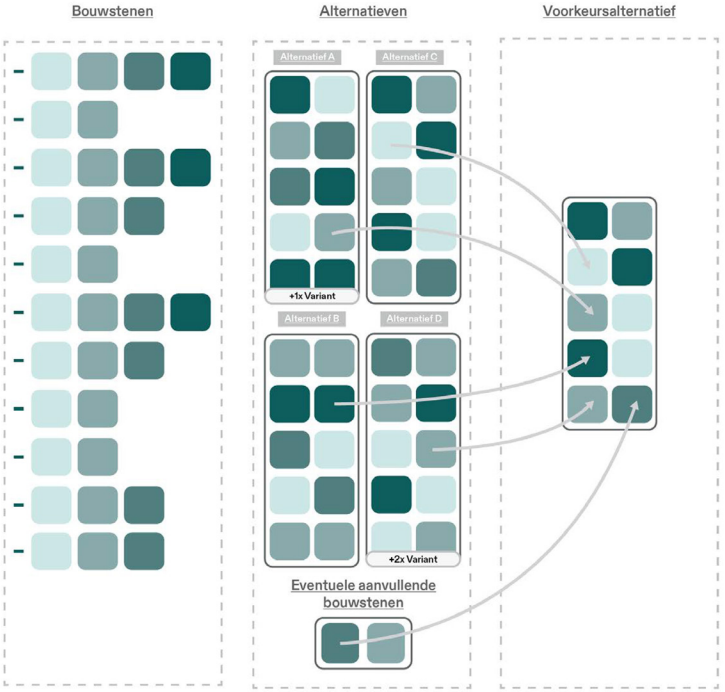
In de beoordeling wordt momenteel doorgestudeerd op 5 maatregelen. De 5 maatregelen zijn:

1. *Een (deels) ondergrondse Merwedelijn*
2. *De Papendorplijn/SUNIJ-lijn*
3. *Busbaanopties via de Waterlinieweg*
4. *Een frequentieverhoging van Tram 22*
5. *Busbaanopties binnen het USP*



Voor elke maatregel zijn er verschillende invullingen onderzocht, die bouwstenen worden genoemd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de lengte van de ondergrondse Merwedelijn, het aantal haltes op de Merwedelijn, wel/geen Papendorplijn of de route van de busbaan in het USP.

Er zijn vier alternatieven samengesteld uit de verschillende bouwstenen van de 5 maatregelen. Elk alternatief beoogt een aantrekkelijke en goed functionerende OV-structuur in Utrecht met ruimtelijke en stedelijke kwaliteit.



4 alternatieven zijn onderzocht. Deze bestaan uit verschillende bouwstenen. Door de alternatieven te onderzoeken vinden we uit welke bouwstenen goed en minder goed werken. Uiteindelijk stellen we uit de bouwstenen een voorkeursalternatief samen.

Bevindingen
De Merwedelijn is een aantrekkelijk en hoogwaardig OV-alternatief met dagelijks 50.000 – 60.000 OV-reizigers. De Merwedelijn kan in het drukste uur ca. 56 bussen vervangen en zal deels ondergronds rijden. Hierdoor kunnen OV-reizigers, maar ook kruisende fietsers, voetgangers en noodzakelijk autoverkeer snel en comfortabel op hun bestemming komen. Hierdoor wordt het nationale treinknooppunt verder versterkt. Ook zorgt een ondergrondse tramverbinding ervoor dat de OV-reistijden korter worden.

Uitvoering Halte Utrecht Centraal en lengte tunnel
De compacte knoop is vanuit OV-kwaliteit de beste oplossing voor de halte Utrecht Centraal van de Merwedelijn. Een goede aansluiting en korte overstap van de Merwedelijn op andere lijnen op Utrecht Centraal zorgt voor een toekomstbestendig knooppunt. Naast een compacte knoop is de lengte van de tunnel bepalend voor het aantal toekomstige woningen in Groot Merwede en Rijnenburg. Om de toekomstige woningbouwambitie te kunnen faciliteren is een frequentie van 24x per uur nodig. Een frequentie van 24x per uur rijden is alleen mogelijk als het tracé tussen Utrecht Centraal en de kruising met de A12 ongelijkvloers is, omdat de tram en het overige verkeer elkaar anders te veel in de weg zitten.

Daarnaast blijft het Utrecht Science Park goed bereikbaar met het OV door (1) in tram 22 te intensiveren, (2) de busroute over de Waterlinieweg te verbeteren en (3) een mogelijke tweede HOV-as op het USP. Een combinatie van een frequentieverhoging van tram 22 en versterking van de bestaande busverbindingen is cruciaal om het groeiende aantal banen op het USP te ondersteunen en te voorkomen dat OV-reizigers overstappen op de auto. Door deze frequentieverhoging kunnen reizigers zich beter spreiden, wat de druk op de overstap bij Utrecht Centraal vermindert.

Omgeving
In algemene zin is er vanuit de participatie geen draagvlak voor maatregelen die het groen en/of anderszins de leefomgeving aantasten, voor geluidstoename zorgen, barrièrewerking versterken, langdurig voor hinder zorgen tijdens de bouw of de verkeersveiligheid verminderen. Er is een zorg bij inwoners van Nieuwegein dat de kwaliteit van de nieuwe OV-verbinding verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Over de frequentieverhoging van tram 22 zijn de meningen verdeeld. De OV-reiziger en partijen op het USP wensen dat tram 22 zo snel mogelijk vaker gaat rijden. Daarentegen pleiten stakeholders die direct aan de tramlijn wonen ervoor eerst onderzoek te doen naar het huidige geluidsniveau van de tram voordat de frequentie wordt verhoogd.

Advies Q-team
(kwaliteitsteam gevraagd om te reflecteren)
Het Q-team advies benadrukt dat de MIRT-verkenning slechts als een (eerste) stukje van de puzzel moet worden gezien. Vanwege de kosten en de lange doorlooptijd van infrastructuurmaatregelen zal het geschetste eindbeeld zoals beschreven in de verstedelijkingsstrategie niet in één keer worden gerealiseerd. Het Q-team roept op om rekening te houden met toekomstige ambities bij de keuze voor de lengte van de tunnel. De ambitie om de Merwedelijn de drager te laten zijn van de stedelijke ontwikkeling voor de komende decennia, heeft consequenties voor keuzes nu.

Resultaat
Aan het einde van de beoordelingsfase is geconcludeerd dat er geen alternatief dat binnen het huidig beschikbare investeringsbudget valt én voldoende doelbereik heeft. De vier onderzochte alternatieven variëren sterk in kosten. Daarnaast is ook van een aantal cruciale bouwstenen van de Merwedelijn de maakbaarheid nog onzeker:

- De compacte knoop (inclusief transfertunnel) vraagt een verdieping om de technische uitvoerbaarheid en bouwrisico's beter in beeld te brengen.
- Er zijn nog verschillende vragen over de kruising met het Europaplein en de A12 en hoe het Amsterdam-Rijnkanaal gepasseerd kan worden met het tramtracé.
- Daarnaast zijn er nog vragen over mogelijke fasering in relatie tot de toekomstige woningbouw. Bijvoorbeeld hoe de Merwedelijn in de A12 zone en richting Rijnenbrug doorgetrokken kan worden.

Besloten is om bovenstaande zaken nog verder uit te zoeken in een aanvullende verdiepingsfase, omdat er nu nog geen besluit over een voorkeursalternatief genomen kan worden. Daarbij wordt al wel besloten dat:

- de Papendorplijn geen onderdeel uitmaakt van het VKA; het is logischer om deze als bus uit te voeren.
- Nadere (financiële) afspraken gemaakt moeten worden over het pakket aan OV-maatregelen voor het USP.

BO MIRT 2024: van beoordelings- naar verdiepingsfase

- Rijk en regio stellen voor de MIRT-verkenning OV en Wonen vast dat:
  - De MIRT-verkenning OV en Wonen op basis van de huidige inzichten nog geen voorkeursalternatief kan worden vastgesteld waarbij maakbaarheid, voldoende doelbereik en (financiële) randvoorwaarden bij elkaar komen.
  - Er voor de MIRT-verkenning OV en Wonen een verdiepingsfase wordt gedaan om besluitvorming over een (voorlopig) voorkeursalternatief tijdens het BO MIRT 2025 mogelijk te maken.
- De onderzochte Papendorplijn geen onderdeel gaat uitmaken van het Voorkeursalternatief van de MIRT-verkenning OV en Wonen.

Samenvatting beoordelingsfase
De verdiepingsfase is erop gericht om aanvullende beslisinformatie op te leveren voor de Merwedelijn om te kunnen kiezen voor een Voorkeursalternatief. Het gaat hierbij om extra informatie voor de Merwedelijn op de volgende onderwerpen:

- Maakbaarheid van de Compacte Knoop Utrecht Centraal
- Vergroten van het doelbereik van Compacte Knoop Utrecht Centraal en Tracé om daarmee onder andere het aantal nieuw te bouwen woningen te vergroten
- Versoberingen en fasering van de aanleg van de Merwedelijn om de kosten en budget in overeenstemming te brengen

Onderzochte maatregelen in deze fase
Er is gestart met een creatieve fase om mogelijke nieuwe inzichten of oplossingen te inventariseren, waarna er inhoudelijk is verdiept. Er zijn 4 varianten (geboorde tunnel, verdiepte ligging, viaduct en combinatie verdiepte ligging en viaduct, met verschillende haltes bij Utrecht Centraal) en een faseringsvariant onderzocht.

Er zijn uiteindelijk vijf varianten (4 volledige, 1 fasering) onderzocht. Het doelbereik van de vier volledige varianten op hoofdlijnen is vergelijkbaar: ze ontlasten stuk voor stuk Utrecht Centraal en maken nieuwe woon- en werklocaties bereikbaar.

Maaiveldligging van de Merwedelijn
Er is in de verdieping nogmaals gekeken of een maaiveld-ligging van de Merwedelijn niet mogelijk was (vanuit de zoektocht naar besparingen). De conclusie was dat het (zo-als ook in de analysefase was geconcludeerd) niet mogelijk is om gelijkvloers een aantal grote kruispunten te passeren in combinatie met de gewenste frequentie van de Merwe-delijn. De hoofdargumenten zijn: 1) de benodigde capaciteit op termijn is 24 trams/uur. Daardoor zal het kruisende fiets, bus en autoverkeer op meerdere plekken in de bestaande stad en de nieuw te ontwikkelen gebieden ongelijkvloers moet kruisen. Dit is kostbaar en ingrijpend. 2) Om aantrek-kelijke reistijden te realiseren, zeker vanuit Rijnenburg, zal de snelheid optimaal moeten zijn (70 km/u). Dat kan alleen op maaiveld als de Merwedelijn voorzien wordt van ingrjj-pende veiligheidsmaatregelen. Dit is onwenselijk omdat de Merwedelijn dan moeilijk oversteekbaar is voor voetgangers en fietsers.

Bevindingen
De varianten verschillen wél sterk in effecten zoals hinder tijdens uitvoering, ruimtelijke impact, geluid/trillingen en toekomstvastheid. Op al deze aspecten scoort de variant boren het beste. De effecten van de onderzochte varianten zijn locatieafhankelijk en vragen om bestuurlijke keuzes: wat vinden we acceptabel en waar leggen we de prioriteit? In de participatie wordt de geboorde tunnel het meest wenselijk bevonden.

Resultaat
Een voorlopige Voorkeursvariant: een Merwedelijn met een verdiepte ligging (zie hoofdstuk 3 voor een uitgebreide beschrijving)

BO MIRT 2026: voorlopig voorkeursalternatief

- Rijk en regio stellen voor de MIRT-verkenning OV en Wonen een voorlopig voorkeursalternatief (VKA) vast: een Merwedelijn met een verdiepte ligging (gegraven open-dicht bak).
- Ten aanzien van het voorlopig VKA gelden de volgende voorwaarden:
  - Realisatie, vóór 2035, van tenminste 10.000 extra woningen (aanvullend op de 25.500 woningen die zijn afgesproken in het BO MIRT 2022) in Groot Merwede.
  - De regio spant zich in om vanaf 2035 te starten met de ontwikkeling van Rijnenburg en bekijkt of eerdere placemaking mogelijk is.
- Rijk en regio onderschrijven de noodzaak van de OV-maatregelen (bus- en trammaatregelen) voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht-Oost (USP), onderdeel van de MIRT-verkenning. Rijk en regio spreken af:
  - In de eerste helft 2026 een keuze te maken of het pakket OV-maatregelen Oost/USP wordt mee-genomen in het proces van terinzagelegging van het voorlopig VKA. De regio maakt in afstemming met het Rijk daarvoor inzichtelijk wat de juridische implicaties zijn.
  - In het BO MIRT 2026 afspraken te maken over het vervolgtraject.

Van verdieping naar VKA
Om te komen tot een VKA is er een Verkenner (de heer Riedstra) gevraagd om een advies uit te brengen. In de periode van 1 juli tot en met 22 augustus 2025 is er gesproken met de inhoudelijke experts van de projectgroep, het team van strategische adviseurs, het directeurenoverleg, de bestuurders en andere betrokkenen. In twee ronden gesprekken met directeuren en bestuurders is een beeld gevormd van de manier waarop partijen in de opgave staan en waar de pijnpunten en kansen liggen.

Er is gebruik gemaakt van de op dit moment beschikbare en door alle partijen onderschreven informatie. Er is geen nieuwe informatie als gevolg van deze verkenning opgesteld en toegevoegd. Het team van experts heeft alle informatie uitstekend toegelicht. In overleg met de experts is een samenvattend overzicht van de kosten van verschillende varianten van de Merwedelijn opgesteld, dit is als basis gebruikt voor dit advies.

Voor de Merwedelijn is het advies geweest dat de volgende stap richting de realisatie van de Merwedelijn gezet kan worden. Er liggen voldoende onderzoeksresultaten om een voorkeursalternatief te bepalen. De verschillende alternatieven die zijn onderzocht hebben een door alle partijen onderschreven voorkeur voor een (deels) ondergrondse uitvoering van de Merwedelijn opgeleverd. Daarmee vallen een maaiveld en +1 alternatief af.

Advies van de Commissie m.e.r.
De Commissie m.e.r. heeft op 28 juli 2026 een positief advies uitgebracht, waarbij zij nog wel aandacht vraagt voor een betere toelichting van de stap van de onderzochte alternatieven naar het VKA

Samenvatting besluitvormingsfase
Het resultaat van deze fase is het Voorkeursalternatief (VKA), vastgelegd in de voorkeursbeslissing. De ontwerp voorkeursbeslissing lag van 22 mei t/m 2 juli 2026 ter inzage, waarbij belanghebbenden via het Platform Participatie een zienswijze konden indienen. Er zijn in totaal 44 zienswijzen ingediend, door bewoners, bedrijven, organisaties, overheden en belangenvertegenwoordigers.

Bevindingen: overzicht van de reacties
Veel indieners onderschrijven het belang van de opgave en steunen het VKA, maar er zijn daarnaast ook aandachtspunten en zorgen. Terugkerende thema's zijn:

1. Onderbouwing van het Voorkeursalternatief (detailniveau, weging van omwonenden, halte Beatrixgebouw, tracévarianten, samenhang met Rijnenburglijn, kosten/risico's, economische belangen, fiets)
2. Participatie en informatievoorziening (timing, betrokkenheid Wonderwoods-bewoners, invloed op besluiten, transparantie)
3. Impact van de bouwfase (gegraven vs. geboord tracé, overlast, geluid/trillingen, verkeershinder, Beatrixtheater, ecologie, bodem/WKO's, cumulatie met andere bouwprojecten)
4. Impact van een operationele Merwedelijn (geluid/trillingen, ruimtelijke kwaliteit, WKO-rendement, groen/fiets/voetpaden, sociale veiligheid)
5. Economische belangen en bedrijfsvoering (bereikbaarheid, bedrijfsvoering tijdens bouw, balans wonen/werken, Woonboulevard Utrecht, betrokkenheid ondernemers)

Resultaat
Rijk en regio leggen het voorkeursalternatief formeel vast in de voorkeursbeslissing.. In de voorkeursbeslissing en het Verkenningenrapport en PlanMER zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd op basis van de ingediende zienswijzen en het advies van de Commissie mer.

In een Bestuursakkoord staan de afspraken over financiering, fasering en uitvoering van de Merwedelijn, zodat de samenhang tussen OV-investeringen en verstedelijking ook op de langere termijn geborgd blijft. Na instemming van Kamer, Staten en Raden met de voorkeursbeslissing eindigt de verkenningsfase. De Minister publiceert de voorkeursbeslissing in de Staatscourant. De Minister, Gedeputeerde en Wethouders ondertekenen de Bestuursovereenkomst. De planning en studiefase start. Rijk en regio maken hiervoor opnieuw een aanpak om bewoners, bedrijven, verenigingen en gebruikers van de openbare ruimte te betrekken en informeren.

Colofon

Samenvatting MIRT-verkenning OV & Wonen

augustus 2026

Opdrachtgevers:

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Provincie Utrecht

Gemeente Utrecht

Gemeente Nieuwegein

Opgesteld en opgemaakt door Studio Bereikbaar



Samenvatting

augustus 2026

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Nieuwegein

Gemeente Utrecht

provincie :: Utrecht

STUDIO BEREIKBAAR



Participatierapportage
MIRT-verkenning OV en Wonen

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

augustus 2026

Samenvatting

Voorliggend rapport betreft de participatierapportage van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Het doel van de MIRT-verkenning OV en Wonen is om een oplossing, een zogenaamd voorkeursbesluit, te ontwikkelen dat bijdraagt aan de volgende doelen:

1. Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal;
2. Het beter bereikbaar maken per OV van Utrecht Science Park (USP);
3. Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.

In deze rapportage zijn de opbrengsten van de participatie over de gehele verkenning – uit zowel van de analytische- als de beoordelingsfase – verzameld en verwoord. Samen met het Verkenningenrapport vormt dit participatierapport de basis voor de bestuurders van de opdrachtgevende partijen van de MIRT-verkenning om tot een Voorkeursalternatief te komen.

Opbrengst participatie oplossingsrichtingen

Maatregel overstijgend

Over het algemeen zijn stakeholders van mening dat de kwaliteit van het openbaar vervoer (OV) in en rond Utrecht verbeterd kan worden, zowel de capaciteit als de frequentie. Over het algemeen staat men achter de mobiliteitstransitie, waarbij duurzame mobiliteit gericht op schone en actieve vormen van mobiliteit zoveel mogelijk worden gestimuleerd. De verwachting is dat het OV door de maatregelen beter wordt. Daarmee is er draagvlak vanuit de stakeholders voor de inzet van maatregelen binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen voor meer en beter OV in de regio. Zij vinden het belangrijk om huidige knelpunten op te lossen en het OV toekomstbestendig te maken. De omgeving hoopt daarbij wel dat er voor een duurzame en toekomstbestendige oplossing gekozen wordt en niet het beschikbare budget leidend gaat zijn. Natuurlijk zijn er ook zorgen. In algemene zin is er geen draagvlak voor maatregelen die het groen en de leefomgeving aantasten, voor geluidstoename zorgen, barrièrewerking versterken, langdurig voor hinder zorgen tijdens de bouw of de verkeersveiligheid verminderen. Verder vragen stakeholders om rekening te houden met minder valide OV-gebruikers. Deze doelgroep is sterk afhankelijk van het OV. Als zij minder of geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, dan worden ze mogelijk geïsoleerd van de samenleving. Aspecten die daarbij voor deze doelgroep met name belangrijk zijn, zijn een goede netwerkkwaliteit en goede toegankelijkheid van haltes.
Verder wordt opgeroepen om rekening te houden met de OV-bereikbaarheid van minder sociaal sterke wijken zoals Kanaleneiland. Wijken die gevoelig zijn voor vervoersarmoede. De wens is dat de huidige tram (deels) door Kanaleneiland blijft rijden en haltes blijven in plaats van (geheel) worden vervangen door een bus. Ook vragen stakeholders aandacht voor het functioneren van de P+R voorzieningen (met name P+R Westraven) in relatie tot de MIRT-verkenning. Laat het OV zo goed mogelijk aansluiten bij de levens van mensen; oftewel, laat de tram 24 uur per dag en ook op zondag rijden.

(deels) ondergrondse Merwedelijn

Ten aanzien van de Merwedelijn hebben stakeholderszorgen over het effect van gentrificatie en de sociale veiligheid van haltes. De zorg leeft dat de ondergrondse haltes van de Merwedelijn in potentie in de toekomst zeer onveilig worden, aangezien het rond de haltes niet altijd druk is, anders dan op Utrecht Centraal. Daarnaast zijn stakeholders bezorgd of de huidige bussen wel blijven rijden. De zorg bestaat dat er vanuit Nieuwegein straks vaker overgestapt moet worden. Stakeholders vinden dat niet wenselijk.
Verder vragen zij aandacht voor het goed ontsluiten van de OV-haltes. De meeste OV-reizigers leggen de first- en last-mile van hun reis met een fiets of lopend af. Zij benadrukken daarom het belang van bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de nieuwe OV-knooppunten via logische routes met de fiets of te voet. In lijn met de uitgangspunten van de 15 minuten stad. Dit betekent voldoende groen en een goede aansluiting op het fiets- en voetgangersnetwerk. Daarbij is het ook van belang dat er voldoende voorzieningen zijn om de fiets (veilig) te parkeren, en er een prettig verblijfsgebied met aanvullende voorzieningen rondom de haltes zijn. Stakeholders roepen op om hier rekening mee te houden bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief.

Ook vragen zij sterke barrièrewerking van de nieuwe OV-lijn te voorkomen: actieve mobiliteit (fiets en voetganger) moeten de OV-lijnen op voldoende plaatsen kunnen kruisen, zodat omrij-afstanden tot een minimum beperkt blijven. Bij een ondergrondse ligging geldt dit met name gedurende de aanlegperiode; bij gelijkvloerse ligging geldt dit ook na de realisatie. Verder is het voor direct belanghebbenden van groot belang dat de halte rond Utrecht Centraal zorgvuldig wordt ingepast. Ze willen dat daarvoor de technische inpasbaarheid, van het tracé en de haltes, vooraf zorgvuldig worden onderzocht en in kaart gebracht. Daarbij is ook de ondergrondse infrastructuur van belang. Het belang van de reiziger is vooral gericht op een goede netwerkkwaliteit, hun voorkeur gaat dan ook uit naar een compacte knoop.

Enkele stakeholders zijn kritisch over de alternatieven waarbij de op- en afritten van de A12 door de Merwedelijn moeten worden afgesloten. Met name vertegenwoordigers van ondernemers en bewoners van Nieuwegein, willen dat de bereikbaarheid van het centrum van Utrecht c.q. Nieuwegein per auto vanaf de ring ook in de toekomst gewaarborgd wordt. Zij willen dat een robuuste verbinding voor autoverkeer te allen tijde mogelijk is. Verder wordt opgeroepen het Natuurontwikkelingsgebied ten zuidwesten van de tramremise in Nieuwegein te behouden vanwege zijn hoge ecologische waarde.

Papendorplijn
Vanuit de stakeholders is weinig aandacht gegaan naar de Papendorplijn. Mogelijke verklaring is dat men tevreden is over de huidige busverbinding naar Papendorp en er daarom geen behoefte is aan een opwaardering van de lijn. In relatie tot de Papendorplijn is wel een veel gehoorde wens dat het eerste deel van de lijn - de huidige SUNIJ-lijn – in ieder geval blijft rijden om Kanaleneiland goed te blijven ontsluiten.

Frequentieverhoging tram 22
Over de frequentieverhoging van tram 22 zijn de meningen verdeeld. De OV-reizigers en partijen op het Utrecht Science Park (USP) wensen dat tram 22 zo snel mogelijk vaker gaat rijden, en ook in alle weekenden en tot later in de avond. Daarentegen pleiten stakeholders, die direct aan de tramlijn wonen, ervoor eerst onderzoek te doen naar het huidige geluidsniveau van de tram voordat de frequentie wordt verhoogd. Zij ervaren op dit moment al geluidsoverlast van de tram. Als er een frequentieverhoging van tram 22 komt, zijn stakeholders het erover eens dat goed gekeken moet worden naar de verkeersveiligheid op de kruisingen waar de tram het overige verkeer kruist. Om het kruisen van de tram voor fietsers zo veilig en aangenaam mogelijk te maken, gaat de voorkeur uit naar het ongelijkvloers kruisen op de Koningsweg. Specifiek onder de bewoners van Utrecht Oost (o.a. Rijnsweerd en bewoners Koningsweg) zijn er zorgen over een slechtere bereikbaarheid van hun buurt met de auto , door eventuele beoogde auto-knips op de Koningsweg en/of Laan van Maarschalkerweerd.

Busmaatregelen Waterlinieweg
Bij het afwegen van de busmaatregelen over de Waterlinieweg vragen stakeholders aandacht voor een goede doorstroming voor het autoverkeer. Meerwaarde wordt gezien in de halteopties 't Goyplein en Galgenwaard op de Waterlinieweg. Het niet maken van een koppeling met Station Lunetten/Koningsweg is naar hun mening een gemiste kans. Zij hopen dat de mogelijkheden van deze koppeling alsnog worden onderzocht.

Busmaatregelen Utrecht Science Park
De Stichting Utrecht Science Park (USP) heeft zich namens de instellingen en bedrijven op het USP kritisch uitgelaten over de nut- en noodzaak van een tweede HOV-as op het USP. In het bijzonder vinden het UMC Utrecht en het Prinses Máxima Centrum dat een deugdelijke onderbouwing ontbreekt. Ook missen zij een nadere toelichting op de consequenties van deze as voor de OV-bereikbaarheid van de ziekenhuizen. Nut en noodzaak om het USP beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer om toekomstambities te bereiken wordt wel onderschreven, maar de USP-partijen hebben een ander perspectief op hoe dit te realiseren. Ook de Hogeschool Utrecht geeft de voorkeur aan het opwaarderen van de huidige HOV-as over de Heidelberglaan in plaats van het toevoegen van een tweede HOV-as over de Leuvenlaan, omdat de loopafstand vanaf de bussen in dat geval voor hun medewerkers en studenten zal toenemen. Tot slot sluit de Universiteit Utrecht aan op het bezwaar tegen een tweede HOV-as over de Leuvenlaan, aangezien deze variant strijdig is met de Omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040 (vastgesteld op 15 september 2022 door de gemeenteraad van Utrecht). Naast de algemene weerstand tegen een tweede HOV-as, hebben stakeholders weerstand tegen de variant waarbij de tweede HOV-as via de oksel van de A27/A28 loopt.

Opbrengst participatie Verdiepingsfase

In de MIRT-verkenning OV en Wonen is eind 2024 een verdiepingsfase gestart gericht op de Merwedelijn, omdat er onvoldoende beslisinformatie was om een voorlopig voorkeursalternatief (VKA) vast te stellen. De verdiepingsfase is een voortzetting van de MIRT-verkenning OV en wonen. Daarom is de participatieaanpak uit het Participatieplan MIRT-verkenning OV en Wonen (dd. oktober 2020) vervolgd. Er is op verschillende manieren aan stakeholders gevraagd hoe ze denken over de onderzochte varianten van de Merwedelijn. 2.498 inwoners uit Utrecht en Nieuwegein vulden een digitale vragenlijst in. Ook zijn er drie participatieavonden georganiseerd: twee in Utrecht, één in Nieuwegein. Daarnaast zijn er nog gesprekken geweest met private stakeholders langs de route van de Merwedelijn.

Reactie halte-opties Utrecht Centraal
Bij alle onderzochte halte-opties op Utrecht Centraal Station is bij voorkeur medewerking nodig van partijen op en rondom Utrecht Centraal Station. Ook omdat alle halteopties van invloed zijn op bestaande afspraken met deze partijen. We zijn daarom met deze partijen in gesprek gegaan. Doel van de gesprekken was de haalbaarheid van de halteopties in beeld krijgen. De schriftelijke reacties van deze partijen zijn gedeeld met de bestuurders van de MIRT-verkenning OV en Wonen.

Alle partijen snappen het belang van een goed functionerend OV-systeem om de regio Utrecht nu en in de toekomst goed bereikbaar te houden. Ze zijn positief over de verkenning naar de Merwedelijn. Ook realiseren ze zich dat het inpassen van een halte in het stationsgebied complex is. Uitdagingen die in alle gesprekken terugkomen zijn proces-gerelateerd. In veel gevallen heeft een halte van de Merwedelijn impact op de (vastgoed) ontwikkeling van de partijen en de planning daarvan. Oftewel: de planning van de Merwedelijn kent een andere doorlooptijd dan die van de betreffende partijen, wat zou betekenen dat de vastgoedontwikkeling moet worden aangepast om gelijk op te gaan met de Merwedelijn. Daarnaast wordt de technische en ruimtelijke impact van een halte in alle gevallen als groot beoordeeld en zijn er zorgen over bouwoverlast, mogelijke schade, overlast van geluid en trillingen, beperking van de privacy, negatieve consequenties voor groen/biodiversiteit in het gebied en de zichtbaarheid van de Merwedelijn.

Varianten Merwedelijn

Uit de gesprekken met stakeholders langs de route van de Merwedelijn hebben we opgehaald:

- Over het algemeen zijn de private stakeholders enthousiast over het plan om de Merwedelijn te realiseren.
- De meeste stakeholders zijn positief over een geboorde tunnel, omdat deze variant geen fysieke barrière met zich meebrengt en onder andere zorgt voor behoud van groen. Ze geven daarbij wel aan dat ze zorgen hebben over de sociale veiligheid bij haltes en toegankelijkheid van haltes.
- In Nieuwegein spreekt men de voorkeur uit voor de bestaande route (met bestaande brug), zodat de halte Zuilenstein op de huidige plek behouden blijft. De verdiepte ligging wordt door velen als alternatief voor de boortunnel gezien als er voldoende rekening wordt gehouden met nadelen op het gebied van oversteekbaarheid en geluid. Als er een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal komt geven de inwoners van Nieuwegein aan rekening te houden met verminderen van geluidsoverlast.
- Het viaduct krijgt de meeste negatieve reacties, vanwege visuele impact en geluidshinder die deze variant met zich meebrengt. Alleen stakeholders op de Woonboulevard en MWKZ6 geven aan een viaduct een voorstelbaar alternatief te vinden. Bij een viaduct zijn er ook zorgen over de sociale veiligheid onder het viaduct en toegankelijkheid van haltes. De zorgen in Nieuwegein zijn dat het viaduct op hoogte in de toekomst wordt doorgetrokken naar Rijnenburg. De combinatievariant roept dezelfde zorgpunten op aangezien een groot deel van de lijn alsnog op hoogte wordt uitgevoerd.
- Inwoners van Nieuwegein vinden het belangrijk dat de Merwedelijn niet te veel impact heeft op bestaande bushaltes. Ook in Utrecht geeft men aan dat de huidige SUNIJ-lijn behouden moet blijven.
- Stakeholders geven aan dat er meer aandacht mag naar fietsroutes naar de OV-haltes en de fietsenstalling bij de haltes.
- De faseringsvariant is alleen met de professionele stakeholders en klankbordgroep besproken. Deze heeft weinig draagvlak omdat hier geen significante stap wordt gezet in bereikbaarheid en capaciteit. Ook geven ze aan dat je hierbij risico loopt dat er later geen draagvlak en financiering is om de Merwedelijn volledig aan te leggen.

Digitale vragenlijst

Ook uit de enquête blijkt dat de tunnel de meeste positieve reacties krijgt, onder andere omdat je dan geen geluidsoverlast hebt. Dat in tegenstelling tot verdiepte ligging en viaduct. Een viaduct vinden ze over het algemeen esthetisch gezien niet mooi. Inwoners spreken hun zorgen uit over de sociale veiligheid bij de haltes van een tunnel of viaduct. Ook de toegankelijkheid van haltes wordt als belangrijk punt meegegeven. Inwoners willen graag dat de SUNIJ-lijn blijft bestaan. Vanuit Nieuwegein vinden inwoners het belangrijk dat de nieuwe tram niet te veel impact heeft op bestaande buslijnen en het verdwijnen bushaltes. Verder vinden inwoners in Utrecht en Nieuwegein het belangrijk dat de tram niet te veel impact heeft op de openbare ruimte (waaronder groen), zoals bij de tunnel. Ze vinden het voordeel van ongelijkvloers kruisen dat het een positieve invloed heeft op verkeersveiligheid.

Inwoners in Nieuwegein die positief zijn over de nieuwe route (met nieuwe brug) geven aan dat te vinden omdat er meer ruimte voor groen is op de plek van het oude spoor. Inwoners die negatief zijn over de nieuwe route willen niet dat de halte Zuilenstein wordt verplaatst. Ook stellen inwoners veel vragen over de kosten. Ze vinden het belangrijk dat het genoeg oplevert. Een deel geeft bij viaduct aan dat dat mogelijk kostenbesparend is en dat de tunnel waarschijnlijk de duurste optie is.

Opbrengst participatie Besluitvormingsfasse
De nadruk van de participatie in de besluitvormingsfase heeft gelegen op belanghebbenden informeren over de zienswijzeperiode. De zienswijzeperiode is de manier voor belanghebbenden om formeel hun mening, opmerkingen of bezwaren te geven. De Nota van Antwoord beschrijft de opbrengst van de binnengekomen zienswijze en hoe we hiermee zijn om gegaan. Met de beoogde vaststelling van de Voorkeursbeslissing sluiten rijk en regio de verkenningsfase af.




21
IJsselstein
via Utrecht CS
OV
U
Utrain

Inhoudsopgave

01. Inleiding p.8
02. Procesbeschrijving p.9
03. Opbrengst participatie oplossingen p.14
04. Opbrengst participatie Verdieping p.23
05. Resultaten digitale vragenlijst p.28
06. Doorkijk vervolgproces p.30

1 Inleiding

Voorliggend rapport betreft de participatierapportage van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Het doel van de MIRT-verkenning OV en Wonen is om een oplossing, een zogenaamd voorkeursbesluit, te ontwikkelen dat bijdraagt aan de volgende doelen:

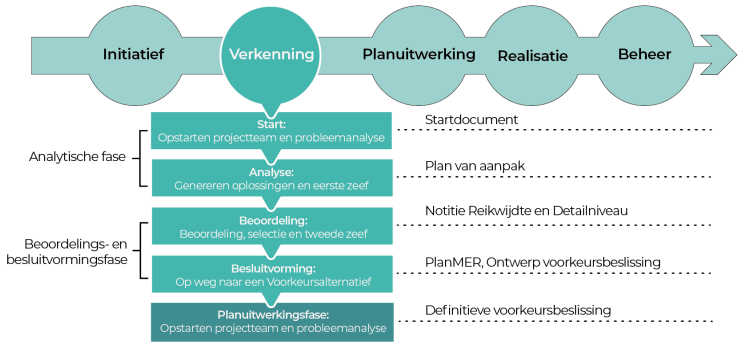
1. Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal;
2. Het beter bereikbaar maken per OV van Utrecht Science Park (USP);
3. Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.

Hiervoor zijn de volgende vijf maatregelen onderzocht:

- Een (deels) ondergrondse tramverbinding, de Merwedelijn
- De Papendorplijn
- Een frequentieverhoging van tram 22
- Een tweede busbaan op het Utrecht Science Park (USP)
- Busbaanopties op de Waterlinieweg

De MIRT-verkenning OV en Wonen is onderdeel van U Ned. Daarin werken Utrechtse en Amersfoortse gemeenten, de provincie, het Rijk en uitvoeringsorganisaties samen aan een gezonde groei van wonen en werken in de regio Utrecht in balans met goede bereikbaarheid en leefbaarheid. Deze partijen denken dus automatisch mee over de MIRT-verkenning OV en Wonen.

In deze rapportage zijn de opbrengsten van de participatie over de gehele verkenning verzameld en verwoord. In het rapport zijn de belangen en standpunten van bewoners, ondernemers, gebruikers en belangenorganisaties zo goed mogelijk inzichtelijk gemaakt. Ook worden zorgen, punten van kritiek en aandachtspunten beschreven. Samen met het Verkenningenrapport vormt dit participatierapport de basis voor de bestuurders van de opdrachtgevende partijen van de MIRT-verkenning om tot een Voorkeursalternatief te komen. In de participatierapportage analyse fase zijn de participatieresultaten specifiek opgehaald in de analytischese fase terug te vinden.



Fases in het MIRT-proces. OV & Wonen is op dit moment bezig met de beoordelingsfase

Nota bene
De inbreng van belanghebbenden, waaronder de formele zienswijzen, op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en de ontwerp-voorkeursbeslisising is in de beide reactienota's terecht gekomen en maakt geen onderdeel uit van deze rapportage. Dit rapport geeft de inbreng van de betrokkenen en geïnteresseerden weer, die we tijdens de verkenning hebben gesproken. Het is dan ook niet representatief voor alle stakeholders. Op een aantal plekken zijn teksten geschreven die een feit kunnen zijn of lijken. Deze feiten zijn niet objectief geverifieerd.

1.1 Leeswijzer

Allereerst wordt in hoofdstuk 2 het participatieproces beschreven. Achtereenvolgend wordt in hoofdstuk 3, 4 en 5 – langs de lijn van de maatregelen die in de MIRT-verkenning zijn onderzocht - de opbrengst vanuit de participatie toegelicht. In hoofdstuk 6 wordt een doorkijk beschreven van het vervolgproces.

2 Procesbeschrijving

2.1 Participatieaanpak oplossingsrichtingen

De nadruk van de participatie heeft gelegen op het betrekken van de kennis en ervaring van belanghebbenden bij het project en het inzichtelijk maken van hun belangen. Op die manier kan daarmee rekening worden gehouden bij het maken van afwegingen en het werken aan draagvlak of tenminste begrip voor het uiteindelijke Voorkeursalternatief. Dit hebben we gedaan door met betrokken stakeholders in gesprek te gaan over de verschillende maatregelen en hun mening daarover op te halen.

Om dat te kunnen doen, hebben we zo goed mogelijk de onderzoeksmethodiek inzichtelijk gemaakt en de (tussentijdse) onderzoeksresultaten gedeeld. Zo is het voor de betrokken stakeholders begrijpelijk hoe uiteindelijk tot het Voorkeursalternatief is gekomen. Daarnaast zijn we op diverse momenten in gesprek gegaan met de omgeving: om informatie te delen, aandachtspunten en ideeën op te halen en hen te laten meedenken over uitwerking van de oplossingsrichtingen. Voor de aanpak van de participatie ten behoeve van de MIRT-verkenning OV en Wonen hebben de participatieleidraden van de opdrachtgevende partijen als basis gediend, evenals de vereisten die gesteld worden in het kader van de Omgevingswet.

Doelstellingen
Het werken aan wederzijds begrip is het vertrekpunt geweest voor de participatie. Hiermee bedoelen we dat wij een benaderbare samenwerkingspartner willen zijn, die bereid is om keuzes uit te leggen aan belanghebbenden. Daarom hebben we ons best gedaan om zo laagdrempelig mogelijk bereikbaar te zijn en hebben we belanghebbenden altijd duidelijk gemaakt wat hun beïnvloedingsruimte was. We hebben daarbij de volgende doelen nagestreefd:

- De omgevingspartijen zijn bekend met de plannen en het belang om in deze fase mee te denken;
- De omgevingspartijen zijn in staat om een aantoonbare kwalitatieve bijdrage te leveren aan de plannen;
- We scheppen duidelijke verwachtingen over de stappen in het proces en de ruimte voor beïnvloeding daarin;
- We werken aan begrip voor de te maken keuzes die bijdragen aan de gezonde groei van de regio;
- De participatie is navolgbaar en transparant over proces en inhoud; we laten zien hoe het proces eruitziet en wat ieders rol daarin is;
- De participatie en communicatie is gedurende het hele proces gericht op de al aangehaakte deelnemers én nieuwe geïnteresseerden die nog weinig tot geen voorkennis hebben;
- De communicatie is proactief, waarbij updates worden gegeven en wijzigingen in inhoud of proces actief worden gecommuniceerd.

Klankbordgroep
Centraal in de participatie stond de klankbordgroep. Hierin waren de volgende partijen vertegenwoordigd: Utrechts Fietsoverleg (UFO), Kantorenpark Rijnsweerd, Wandelnet, SOLGU, Woonboulevard Utrecht, Centrum Management Utrecht (CMU), ROCOV, Stichting Utrecht Science Park (USP), Vidius, wijkplatform Galecop/A12-zone, bewonersvertegenwoordiging Centrum Merwestein, bewonersvereniging Transwijk, bewonersvereniging Kanaleneiland, Bewonersvereniging Croeselaan en Wijkplatform Zuilenstein.

De klankbordgroep is ingezet om het onderzoek waar mogelijk aan te vullen, kritisch te volgen en om ons te wijzen op eventuele gebreken in het onderzoek. Daarnaast is de klankbordgroep ingezet om te toetsen in hoeverre de (inhoudelijke) belangen en zorgen vanuit de omgeving voldoende zijn meegenomen, vertaald en geborgd in de onderzoeken.

Bij de start van de klankbordgroep is een memo ‘Omschrijving klankbordgroep’ (zie bijlage A) opgesteld waarin de doelen, samenstelling, rolverdeling, verantwoordelijkheden en werkwijze van de klankbordgroep zijn omschreven om op een prettige manier met elkaar samen te werken. De klankbordgroep is gedurende de verkenning zes keer bij elkaar gekomen. De verslagen van de klankbordgroep zijn op te vragen bij de projectorganisatie van de MIRT-verkenning OV en Wonen door een e-mail te sturen naar info@programma-uned.nl.

Gebiedsgerichte aanpak
Vanwege het grote projectgebied – en daarmee het grote aantal stakeholders – hebben we gewerkt met een gebiedsgerichte aanpak. We hebben informatiebijeenkomsten op meerdere plekken rond het projectgebied georganiseerd en hebben gesprekken gevoerd met stakeholders in het Utrecht Science Park (USP), Maarschalkerweerd en rond Utrecht Centraal. Voor het USP zijn we nader in gesprek gegaan met de stichting USP , Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht en het Universitair Medisch Centrum Utrecht (UMC Utrecht). In Maarschalkerweerd hebben we gesproken met Galgenwaard Development, Herculestoren, Kromhoutkazerne en FC Utrecht. Rond Utrecht Centraal hebben we gesproken met onder meer de Rabobank, Rijksvastgoedbedrijf, de Jaarbeurs, Klépierre, Centrum Management Utrecht (CMU), MidNed, NS Stations en Objectum o.a. via het Ontwikkeloverleg Spoorzone West.

Communicatie
Zoals in ieder traject, hebben we gestreefd naar goede en duidelijke communicatie als basis voor de participatie. De informatie uit het onderzoek hebben we zo inzichtelijk, toegankelijk en begrijpelijk mogelijk gemaakt voor verschillende doelgroepen. Bij het delen van informatie hebben we gezocht naar het aansluiten bij de reeds aanwezige kennis en informatiebehoefte.

In de basis is de website en digitale nieuwsbrief van U Ned gebruikt om te informeren. Daarnaast hebben we gebruik gemaakt van de kanalen van de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning om informatie breder te verspreiden. Aankondigingen van informatiebijeenkomsten zijn bijvoorbeeld ook via de websites, online (sociale) mediakanalen en nieuwsbrieven van de opdrachtgevende partijen gedeeld. Wijkadviseurs, gebiedscoördinatoren en gebiedsregisseurs van de gemeente Utrecht en Nieuwegein hebben we gevraagd ook te helpen bij het verspreiden van onze communicatieboodschappen.

Met diverse rapportages, zoals het rapport Conclusie Kansrijke Maatregelen en het Tussenbericht, hebben we belanghebbenden zo goed mogelijk meegenomen in het onderzoek. Verder hebben we gebiedsgerichte informatieavonden georganiseerd voorafgaand en tijdens de inspraakperiode van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) (juni 2023) en kort nadat de eerste onderzoeksresultaten van de alternatieven (april 2024) bekend waren.
Deze avonden waren bedoeld om belanghebbenden ook gelegenheid te bieden zich mondeling te laten informeren. Uiteraard zijn periodiek de Raden, Staten en Tweede Kamer schriftelijk, dan wel mondeling, geïnformeerd over de stand van zaken van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Tot slot is het te allen tijde mogelijk geweest om via info@programma-uned.nl een vraag over de MIRT-verkenning te stellen.



2.2 Participatie Verdiepingsfase

De verdiepingsfase is inhoudelijk een voortzetting van de MIRT-verkenning OV en wonen. Daarom hebben we de participatieaanpak voortgezet in lijn met het Participatieplan MIRT-verkenning OV en Wonen (dd. oktober 2020). Op basis van de ervaringen die we tot dusver hebben opgedaan, hebben we enkele accenten veranderd. Daarmee is de aanpak passend bij de verdiepingsfase. We willen daar graag kort op reflecteren.

2.2.1 Meedenken

Op het niveau van meedenken boden we de stakeholders de mogelijkheid om net als in de vorige fasen de onderzoeken van dichtbij te volgen. Ze konden meedenken over het onderzoek en aangeven wat men van de oplossingen vindt. Daarvoor hebben we de klankbordgroep en gebiedsgerichte 1-op-1 gesprekken met vertegenwoordigers van bedrijven en organisaties voortgezet. Verder verrijkten we de aanpak issue-gestuurd. Een issue is een inhoudelijke kwestie waarover verschil van mening bestaat; dit kan een kans of een probleem zijn. Een issue is concreet aanwijsbaar en definieerbaar:

- datgene waarover de afspraken gemaakt moeten worden.
- datgene waarover de onderhandeling gaat.
- datgene waarover een besluit genomen moet worden.

Een issue is hanteerbaar/ oplosbaar. Afhankelijk van het issue dat ontstond, zochten we naar de beste vorm om daarmee om te gaan.

Klankbordgroep

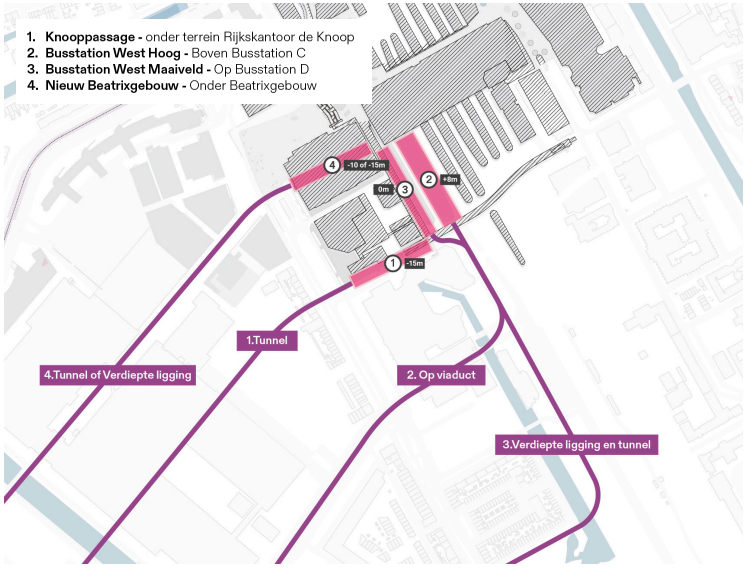
We besloten de klankbordgroep van de vorige fase af te ronden, om in de verdiepingsfase de mogelijkheid te bieden om nieuwe deelnemers in de groep in te laten stappen. Twee bewoners, één uit de wijk Blokhoeve en één uit Rivierenwijk, zijn naar aanleiding daarvan toegevoegd aan de klankbordgroep. We zijn blij met deze verrijking, aangezien de Merwedelijn ook Blokhoeve in Nieuwegein bedient en de doelgroep student hiermee nog beter vertegenwoordigd is.

De leden die betrokken waren bij maatregelen in Utrecht-Oost zijn, in overleg, de eerste periode van de verdiepingsfase niet betrokken. Het onderzoek richtte zich in deze periode specifiek op de Merwedelijn.

In de besluitvormingsfase zijn deze leden weer aangehaakt om te worden bijgepraat over de resultaten van het verdiepingsonderzoek en hen mee te nemen richting de besluitvorming over het voorkeursalternatief (VKA), waarin besloten wordt over het totale pakket aan maatregelen.

Issue: halte-opties Utrecht Centraal

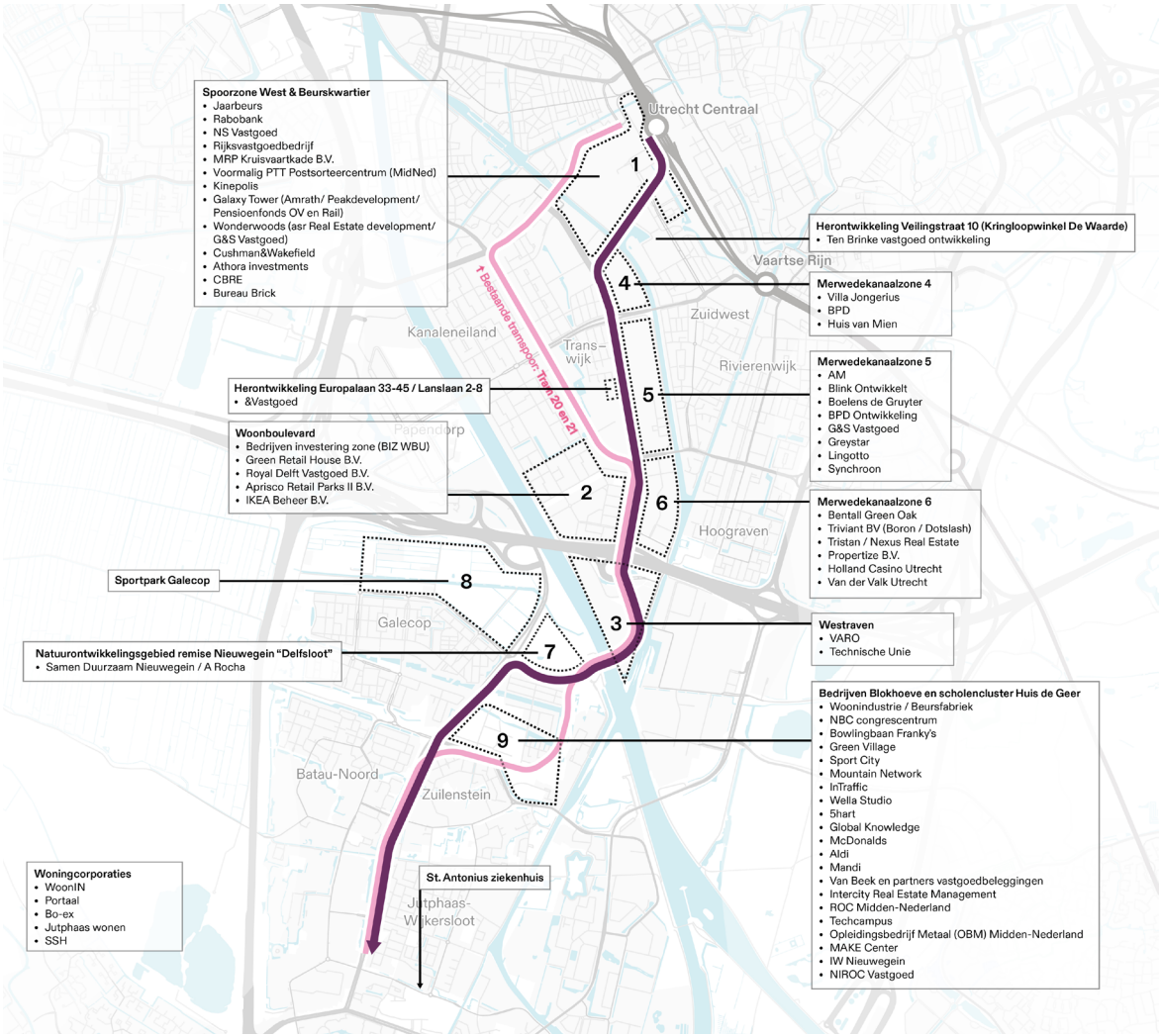
Bij de start van de verdiepingsfase kwamen halte-opties van de Merwedelijn op tafel waarbij we grond van derden (= issue) raken. Het uitgangspunt om geen private partijen te raken was namelijk losgelaten. Dit was nodig om de mogelijkheden te bekijken om aan te sluiten op, of kansen te creëren voor vastgoedontwikkeling. Om tot een voorlopig voorkeursalternatief te komen, is bij voorkeur medewerking van een of meerdere van deze partijen gewenst. We zijn daarom specifiek met deze partijen in gesprek gegaan met als doel om de haalbaarheid van deze halte-opties in beeld te krijgen. De schriftelijke reacties van deze partijen zijn gedeeld met de bestuurders van de MIRT-verkenning OV en Wonen.



Figuur 2: mogelijke halte-locaties voor de Merwedelijn bij Utrecht Centraal

2.2.2 Peilen

Tijdens het onderzoek in de verdiepingsfase, ontstond een nieuwe variant voor de Merwedelijn: een tram op een viaduct. Ruimtelijk gezien een compleet andere variant, want eerder waren alleen (deels) ondergrondse varianten onderzocht. Daarom zijn we met alle private partijen langs de route in gesprek gegaan. We benaderden bewoners en bedrijven in de buurt van de toekomstige Merwedelijn om hun mening te geven op de vier varianten van de Merwedelijn die in de verdiepingsfase zijn onderzocht: een tram in een tunnel, op een viaduct, in een verdiepte ligging of een combinatie van een verdiepte ligging en een viaduct. De opbrengst van deze gesprekken staat in hoofdstuk 2 van dit rapport. Om een breder publiek te bereiken hebben we ook een digitale vragenlijst uitgezet. De resultaten daarvan staan beschreven in hoofdstuk 3.



Figuur 3: private partijen die actief zijn meegenomen tussen december 2024 en mei 2025.

Peilmomenten
- Private partijen langs de Merwedelijn (zie figuur 3).
- Geëxperimenteerd met inloopspreekuren in november 2024 in plaats van inloopbijeenkomsten. Inloopspreekuren zijn laagdrempeliger en regelmatiger te organiseren. Helaas was de opkomst laag en is besloten tot bredere inloopavonden in 2025.
- Drie publieke inloopbijeenkomsten in april 2025. Twee in Utrecht en één in Nieuwegein (totaal circa 100 bezoekers).
- Digitale vragenlijst die verspreid is via de gemeente Utrecht en gemeente Nieuwegein (totaal 2.498 respondenten).

2.2.3 Informeren

We informeerden het brede publiek over de verschillende varianten, door middel van een digitale vragenlijst en inloopavonden die we via verschillende kanalen en middelen hebben aangekondigd. We verstuurden een persbericht en direct mail om alle geïnteresseerde stakeholders en inwoners op de hoogte te brengen over de voortgang van het onderzoek en te wijzen op de mogelijkheid om vragen te stellen of te reageren op een inloopmoment of via de digitale vragenlijst. Daarnaast plaatsten we nieuwsberichten op gemeentelijke, provinciale en U Ned webpagina's. We verspreiden huis-aan-huis-berichten bij bewoners langs de route en plaatsten advertenties in lokale kranten, de tram en bus en op social media. Op de website van U Ned publiceerden we informatie over de varianten en tussenberichten. In aanloop naar april zijn we op twee lokale bijeenkomsten geweest in wijken die in de buurt van de Merwedelijn liggen. Dit waren de Merwede bouwstart bijeenkomst en startbijeenkomst: Koersdocument Groot Merwede (initiatief van gemeente Nieuwegein).

Daarnaast zijn leden van de Tweede kamer, gemeenteraden en provinciale staten schriftelijk en mondeling geïnformeerd over de stand van zaken van de MIRT-verkenning OV en wonen.

2.3 Participatie Besluitvorming

De nadruk van de participatie in de besluitvormingsfase heeft gelegen op belanghebbenden informeren over de zienswijzeperiode. De zienswijzeperiode is de manier voor belanghebbenden om formeel hun mening, opmerkingen of bezwaren te geven. Rijk en Regio bundelen alle reacties in de nota van antwoord en beoordelen of er aanleiding is om de plannen aan te passen.

Doelstellingen
De participatie en communicatie in deze fase is gericht op het uitleggen van keuzes aan belanghebbenden. We hebben ons opgesteld als benaderbare samenwerkingspartner en ons best gedaan om zo laagdrempelig mogelijk bereikbaar te zijn. De doelen van de participatieaanpak zoals opgesteld in de analyse- en beoordelingsfase blijven we waar relevant ook in deze fase nastreven. In deze fase lag de nadruk op de volgende doelen:
- De omgevingspartijen zijn bekend met de Ontwerp Voorkeursbeslissing.
- De omgevingspartijen zijn in staat om af te wegen of zij een zienswijze willen indienen en eventueel welke mening, opmerking op bezwaar ze daarmee willen indienen.
- We scheppen duidelijke verwachtingen over de stappen in het proces in deze en de volgende fase.

Klankbordgroep
De klankbordgroepleden zijn geïnformeerd over de Ontwerp Voorkeursbeslissing. Geïnteresseerden klankbordgroepleden hebben we een persoonlijke toelichting gegeven.

Gebiedsgerichte aanpak
We hebben informatiebijeenkomsten voor stakeholders op meerdere plekken rond het projectgebied voorgesteld of zijn aangesloten bij bestaande overleggen. In het stationsgbied hebben we 1-op-1 gesprekken gevoerd met partijen.

Communicatie
We hebben gestreefd naar een goede en duidelijke communicatie. Hiervoor hebben we naast de rapporten een publieksvriendelijke samenvatting opgesteld. De website en digitale nieuwsbrief van U Ned en de kanalen van de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning zijn gebruik om informatie te verspreiden.
Voor de inspraakperiode is de website van het platform participatie waarop het Rijk alle relevante documenten voor de inspraakperiode publiceert. Daarnaast hebben we de website U Ned gebruikt als basis om alle informatie op te publiceren. Diverse informatieavonden zijn georganiseerd om belanghebbenden ook de gelegenheid te bieden zich mondeling te laten informeren en een zienswijze in te dienen.

3 Opbrengst participatie oplossingen

Dit hoofdstuk beschrijft de oogst van de participatie allereerst maatregel-overstijgend en vervolgens per maatregel beschreven. De participanten vragen rekening te houden met onderstaande belangen bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief en de uitwerking daarvan in nadere ruimtelijke besluiten.

3.1 Maatregel overstijgend

De hieronder beschreven aandachtspunten overstijgen het maatregelniveau en worden hier daarom integraal toegelicht.

Positief over de mobiliteitstransitie
Over het algemeen zijn de participanten van mening dat de kwaliteit van het OV in en rond Utrecht verbeterd kan worden. De capaciteit van het huidige OV wordt als onvoldoende ervaren. De bussen en trams zijn regelmatig overvol. Ook de frequentie van de tram en bussen kan wat de participanten betreft beter. Daarbij zijn ze van mening dat met name de kwaliteit van het OV van en naar Nieuwegein verbeterd kan worden. Over het algemeen staan de participanten daarom achter de mobiliteitstransitie, waarbij duurzame mobiliteit gericht op schone en actieve vormen van mobiliteit zoveel mogelijk worden gestimuleerd. De verwachting is dat het OV daardoor ook beter wordt. Er is dus draagvlak voor de inzet van maatregelen binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen voor meer en beter OV in de regio om huidige knelpunten op te lossen en het OV toekomstbestendig te maken. Ook al zijn de investeringen die daarvoor nodig zijn hoog. Participanten hopen dat bestuurders deze investeringen durven te doen, zodat een goed functionerend toekomstbestendig en robuust OV-systeem kan worden gerealiseerd. Er zijn echter ook enkele participanten die van mening zijn dat niet in een nieuwe ondergrondse tramverbinding geïnvesteerd moet worden, maar de huidige bus- en tramverbindingen moeten worden verbeterd.

Kwaliteit van de leefomgeving
In de omgeving leven uiteenlopende zorgen over de kwaliteit van de leefomgeving als gevolg van de maatregelen van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Belanghebbenden hebben geen voorkeur voor:
- Maatregelen die het groen en/of anderszins de leefomgeving aantasten,
- Maatregelen die voor geluidstoename zorgen,
- Maatregelen die barrièrewerking versterken en
- Maatregelen die de veiligheid van kruising en overwegen verminderen.

<u>Aandacht voor netwerk voor langzaam verkeer</u>
Specifiek voor voetgangers en fietsers vormt een bovengrondse tramroute die met een hoge frequentie rijdt een flinke barrière. Daarom vragen participanten aandacht voor het voldoende op niveau houden van looproutes en het netwerk voor voetgangers niet te veel te verstoren. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de Lange-Afstand-Wandelpaden (LAW), Spreekpaden (SP) en Langeafstand Fietsroutes (LF-routes). Dit zowel gedurende de bouwfase als na realisatie.

<u>Aansluiting op andere modaliteiten</u>
Ook zijn participanten bezorgd dat de netwerkkwaliteit onvoldoende geborgd is. Daarbij zijn vooral de aansluiting op OV-modaliteiten, de loop- en fietsafstand naar de halte, de voorzieningen op de halte (o.a. hoogwaardige fietsstalling) en de sociale veiligheid genoemd als belangrijke criteria. Ook zou de first- en last-mile goed moeten worden uitgedacht, bijvoorbeeld met een OV-fiets/deelfiets hub bij de stations en een goede verbinding met het voetgangersnetwerk. Er wordt gevraagd hier voldoende aandacht voor te hebben bij het maken van de keuze voor een Voorkeursalternatief.

Geluidoverlast tram

Ten aanzien van geluid leven er zorgen over (a) het intensiveren van tram 22 en (b) de route van de Merwedelijn.

a. Op de route van tram 22 ervaren omwonenden op dit moment op bepaalde plekken geluidsoverlast van de tram. Volgens de stakeholders die direct aan de tramlijn wonen, is het geluid van de tram in de loop van de jaren harder geworden door de komst van de lagevloertram, die momenteel over het traject rijdt. Het vermoeden bestaat dat het geluidsniveau nu al boven de toegestane limieten valt. Deze stakeholders willen daarom dat het huidige geluidsniveau wordt gemeten. Als dit boven het toegestane niveau komt, dan vinden zij dat dit eerst wordt opgelost voordat de tram vaker gaat rijden. Al zien zij de frequentieverhoging liever helemaal niet gebeuren. Oplossingsrichtingen om het geluid te dempen waaraan door de stakeholders wordt gedacht, zijn het inzetten van ander materieel (de ene tram maakt volgens hen minder geluid dan de andere tram), een andere aankleding (bijvoorbeeld gras) van de verhoogde trambak en/of het verlagen van de maximum snelheid van de tram op een deel van het traject van 50 km/u naar 30 km/u.
b. Het huidige route van de SUNIJ-lijn loopt in Nieuwegein tussen de wijk Blokhoeve en Huis de Geer door. Op dit moment ervaren omwonenden van dit deel van de route geluidsoverlast van de tram. Zij hebben dan ook zorgen over de frequentieverhoging van de tram, omdat zij vrezen dat de geluidsoverlast dan zal toenemen. Zij vragen hier zorgvuldig mee om te gaan.

Hinder tijdens de bouw

Naast zorgen over de aantasting van de kwaliteit van de leefomgeving door de maatregelen van de MIRT-verkenning OV en Wonen hebben stakeholders ook zorgen over de hinder tijdens de bouw. Te denken valt aan geluidsoverlast, trillingshinder en verkeershinder door (tijdelijke) afsluiting van wegen, waaronder barrièrewerking voor fietsers en voetgangers. De stakeholders vinden het belangrijk dat deze aspecten ook meewegen bij het samenstellen van een Voorkeursalternatief.

Veiligheid versus oversteekbaarheid tramlijn

In de omgeving van de SUNIJ-lijn hebben particpanten zorgen over de veiligheid bij het oversteken van de tramlijn. Voornamelijk in Nieuwegein zijn enkele overwegen (nog) niet voorzien van een slagboom. Om hier wat aan te doen, wordt gekeken of deze overwegen voorzien kunnen worden van een slagboom.

Het plaatsen van slagbomen wordt voor de veiligheid nog urgenter als de frequentie van de tram over de Merwedelijn omhoog gaat. Participanten hebben ook zorgen over de bereikbaarheid van bepaalde wijken. Als de tram vaker rijdt, dan betekent het dat slagbomen vaak gesloten zijn. De angst leeft dat de slagbomen in de toekomstige situatie misschien wel vrijwel continu gesloten zijn. Bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief vragen participanten aandacht voor een zorgvuldige afweging van deze aspecten (veiligheid versus oversteekbaarheid).

Inclusiviteit

Participanten vragen aandacht om bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief rekening te houden met OV-gebruikers met een beperking en met sociaal minder sterke wijken zoals Kanaleneiland. Tevens vragen zij om specifiek op de OV-verbinding van Nieuwegein met het UMC Utrecht te letten. Het ziekenhuis in Nieuwegein gaat namelijk in 2035 weg. Voor inwoners van Nieuwegein is het dan belangrijk dat ze gemakkelijk het UMC Utrecht kunnen bereiken.

Toegankelijkheid

OV-gebruikers die minder goed ter been zijn (denk aan ouderen, mensen met een beperking, maar ook aan ouders met een kinderwagen) maken zich zorgen over dat de (OV)-bereikbaarheid voor hen achteruit gaat. Als zij minder of geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, raken zij mogelijk verder geïsoleerd van de samenleving, omdat – volgens hen- andere faciliteiten van vervoer (zoals fijnmazige busverbindingen, vraaggestuurd vervoer en/of WMO vervoer) steeds meer worden afgeschaald. Bovendien is zelfstandig reizen op de fiets of met de auto voor deze doelgroep niet altijd mogelijk. Aspecten die voor deze doelgroep een rol spelen bij de OV-bereikbaarheid zijn: (1) netwerkkwaliteit en (2) toegankelijkheid van de haltes.

1. Voor mensen met een beperking vormt overstappen een extra barrière om het OV te gebruiken. In- en uitstappen is voor deze doelgroep – met name voor rolstoelgebruikers - een opgave. Hoe vaker ze moeten overstappen, hoe moeilijker reizen voor hen wordt.
2. Daarnaast is het voor mensen met een beperking lastiger om ondergrondse haltes te bereiken én weer te verlaten, dan haltes die op gelijke hoogte van de weg liggen. De ervaring van deze doelgroep is dat liften en roltrappen op dergelijke plekken vaak buiten dienst zijn. Deze reizigers hebben dan geen alternatief om het OV te bereiken. Daarom vragen participanten om bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief aandacht te

hebben voor de toegankelijkheid van haltes. Het helpt als ze niet afhankelijk hoeven zijn van één lift, maar dat er ook een alternatief is (bijv. nog een lift of een roltrap) om de halte te bereiken. Het ontwerp waarbij er één perron is met aan beide zijde haltes is een goed uitgangspunt. Dit noemen we een perron in middenligging. Bij verstoringen op het ene spoor, kun je dan altijd via het andere spoor het perron verlaten. Bovendien is het makkelijker om over te stappen op een perron in middenligging.

Kwetsbare wijken
Verder roepen participanten op om rekening te houden met de OV-bereikbaarheid van Kanaleneiland. Kanaleneiland is niet een van de sociaal sterke wijken in Utrecht en is daarom gevoelig voor vervoersarmoede. Om die reden vinden zij het onwenselijk om de huidige tramlijn door Kanaleneiland te vervangen door een buslijn. De wens vanuit de stakeholders is dat de huidige tram (deels) door Kanaleneiland blijft rijden en dat de haltes blijven in plaats van (geheel) worden vervangen door een bus. Hiermee blijft de wijk goed bereikbaar en is er een goede verbinding met Utrecht Centraal. De gedachte is dat je met een tram de wijk beter ontsluit dan met een bus, vanwege de grotere capaciteit en de hogere vervoerskwaliteit.

Afweging investeringen versus behoefte in de praktijk
Ook vragen participanten om bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief zorgvuldig af te wegen hoe de investeringen voor de maatregelen zich verhouden tot de behoefte in de praktijk. Als voorbeeld: het is goedkoper om in het geval van de Merwedelijn twee haltes te bouwen, terwijl in het gebruik van de Merwedelijn mogelijk behoefte is aan drie of meer haltes. Twee haltes daarentegen dragen bij aan een hogere gemiddelde snelheid dan drie haltes, wat de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto ten goede komt. De omgeving hoopt dat er voor een duurzame, toekomstbestendige oplossing gekozen gaat worden en niet het beschikbare budget leidend gaat zijn.

Benut P+R voorzieningen optimaal
Er wordt aandacht gevraagd voor het functioneren van de P+R voorzieningen (met name P+R Westraven) in relatie tot de MIRT-verkenning. Het benutten van de P+R voorzieningen krijgt op dit moment onvoldoende aandacht volgens de leden van de klankbordgroep. Gesteld wordt dat P+R voorzieningen optimaal functioneren als ze aansluiten bij de levens van mensen; oftewel dat ze 24 uur per dag en ook op zondag bereikbaar zijn. Voor het optimaal functioneren van een P&R is een zeer goede aansluiting op een hoogwaardig OV-systeem dan ook vereist. Zij vragen om hier rekening mee te houden bij het samenstellen van een Voorkeursalternatief.
Zo biedt een goede ontsluiting van P+R Westraven met de Merwedelijn directe kansen voor de Jaarbeurs. Bij grote evenementen worden nu kleine busjes ingezet. Een robuuste tramverbinding verbetert deze verbinding aanzienlijk. Tevens biedt het ontsluiten van de binnenstad met goede P+R faciliteiten en een hoogwaardige OV-verbinding (zoals de Merwedelijn) volgens Centrum Management Utrecht kansen om de auto-bezoeker te faciliteren. Door Klépierre is aangetoond dat auto-bezoekers, inclusief diegene die gebruik maken van P+R voorzieningen, meer besteden in het (winkel)centrum dan bezoekers die met andere vormen van transport komen. Het wordt daarom belangrijk gevonden naar deze relatie te kijken.
Wat het Kantorenpark Rijnsweerd betreft biedt de MIRT-verkenning kansen om de huidige bereikbaarheidsknelpunten op te lossen en ruimte te geven aan de transitie naar duurzame mobiliteit.Ook grote bedrijven stimuleren dit steeds meer. Zij zien met de versterking van het HOV-netwerk met meerdere buslijnen door/langs Rijnsweerd mogelijkheden voor het realiseren van een gezonde, groene en waardevolle parkeerhub op of in de directe nabijheid van Rijnsweerd. Dit kan het huidige parkeeroppervlak vervangen. Dan kunnen reizigers ook daar overstappen van de auto op het OV of de fiets.



Netcongestie en personeelstekort
Op dit moment ervaren OV-reizigers dat bussen regelmatig uitvallen. Stakeholders vermoeden dat dit mede veroorzaakt wordt door personeelstekort onder buschauffeurs of een tekort aan rijtuigen/ materieel. Het realiseren van de Merwedelijn lost dat probleem niet op. Zij vragen aandacht om rekening te houden met deze situatie, om te voorkomen dat er veel uitval is als de ondergrondse lijn straks af is. Daarnaast vragen de netbeheerders aandacht voor het benodigde energievermogen dat je nodig hebt voor het laten rijden van de Merwedelijn. Dit in verband met de huidige netcongestie. Verder vragen zij aandacht bij de verdere uitwerking van de plannen rekening te houden met:

- Het zoveel mogelijk beperkt houden van het aantal en de omvang van de energie-aansluitingen, om de belasting van het elektriciteitsnetwerk beperkt te houden.
- Waar mogelijk zoveel gebruik te maken van bestaande HOV-verbindingen, aangezien er dan veel minder kabels en leidingen verlegd moeten worden dan bij een nieuwe verbinding.
- Het benutten van de kans om rond de haltes waar sowieso een elektriciteitsvoorziening voor aangelegd moet worden, andere trajecten die werken aan mobiliteitshubs, laadpleinen, snelladers en dergelijke mee te koppelen, om de elektriciteits-stations waar mogelijk efficiënter te kunnen gaan gebruiken.
- Het benodigde transportvermogen en de benodigde energie-aansluitingen tijdig te plannen en te kijken naar locaties voor tractievoedingen dichtbij nieuwe stations, zoals bijvoorbeeld de energieaansluiting bij Papendorp.

3.2 (Deels) ondergrondse Merwedelijn

Gentrificatie
Stakeholders hebben zorgen over het effect van de Merwedelijn op de sociale structuren van de omliggende wijken. De woning- en grondprijzen van deze wijken stijgen doorgaans na het bouwen van een nieuwe hoogwaardige OV-verbinding. Dit resulteert erin dat bepaalde type doelgroepen worden verdrongen en de typologie van de omliggende wijken verandert. Zij vragen aandacht voor dit effect bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief en na te denken over mogelijke maatregelen om dit effect te verminderen.

Zorgen over netwerk- en overstapkwaliteit

Overstappen
Er is een zorg bij inwoners dat de kwaliteit van de nieuwe OV-verbinding verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. In sommige alternatieven vervalt de rechtstreekse busverbinding tussen Nieuwegein en Utrecht Centraal Station. Reizigers moeten dan overstappen van de bus op de tram bij Westraven. Dat maakt de reis minder aantrekkelijk en minder comfortabel. Ze wensen daarom dat de rechtstreekse bussen ook gewoon blijven rijden. Als dit niet haalbaar is, maak overstappen dan zo eenvoudig mogelijk, om het OV aantrekkelijk te houden.

Mogelijke uitbreiding Merwedelijn
Verder vragen participanten rekening te houden met mogelijke uitbreidingen van de Merwedelijn die in de toekomst gedaan kunnen worden. Het idee om de Merwedelijn door te trekken tot aan de binnenstad van Utrecht wordt als een goed voorstel gezien. Een argument hiervoor is dat veel reizigers uit Nieuwegein, IJsselstein en de toekomstige Merwedekanaalzone zich willen verplaatsen naar de Utrechtse binnenstad en niet alleen Utrecht Centraal Station als eindstation hebben. Het doortrekken van de Merwedelijn tot aan de binnenstad biedt een betere bereikbaarheid voor deze reizigers en draagt bij aan de ontwikkeling van de binnenstad als belangrijk knooppunt. Op termijn zou ook rekening gehouden moeten worden om tram 22 ook verder door te trekken naar Zeist.

Haltelocatie Utrecht Centraal

Belang reizigers
Door direct belanghebbenden wordt gezien dat het inpassen van het tracé, maar zeker ook de halte rond Utrecht Centraal een uitdaging is. Vanuit het perspectief van de reiziger, CMU en Klépierre (eigenaar van Hoog Catharijne) gaat de voorkeur uit naar een compacte knoop, zodat reizigers op een zeer gemakkelijke manier dicht bij het station kunnen overstappen op de bus, trein, fiets of tram, met een minimale loopafstand. Voor de reiziger is een eindhalte onder het westelijk busstation of onder het Moreelsepark het meest praktisch. Hoe verder de halte van het station af ligt, hoe minder comfortabel de overstap is. De eindhalte onder het Moreelsepark heeft als bijkomend voordeel dat hiermee ook het centrum van Utrecht beter ontsloten wordt. Het minimaliseren van de afstanden tussen alle modaliteiten en bestemmingen is van essentieel belang voor het creëren van een

efficiënt en comfortabel OV-systeem, aldus de stakeholders.

Invloed op vitale infrastructuur
Naast de reizigers hebben stakeholders in de directe omgeving van Utrecht Centraal, zoals de Rabobank, Rijksvastgoedbedrijf, de Jaarbeurs en Klépierre, natuurlijk ook een groot belang bij een zorgvuldige inpassing van de halte rond Utrecht Centraal In het gebied zit veel vitale infrastructuur in de grond, zoals bronnen voor warmte/koude opslag (WKO-installaties) en kabels en leidingen. Een geringe verstoring daarvan heeft grote impact op het functioneren van deze gebouwen en daarmee op de bedrijfsvoering van genoemde partijen (bijv. op de dealingroom van de Rabobank). Ze willen dan ook dat de technische inpasbaarheid, van het tracé en de haltes, vooraf zorgvuldig worden onderzocht en in kaart gebracht. Waarbij ook de ondergrondse infrastructuur wordt meegenomen. Er moet rekening worden gehouden met extra kosten en lange doorlooptijden voor eventuele aanpassingen aan belangrijke kabel en leiding infrastructuren.
Daarnaast hebben zowel de Rabobank als het Rijksvastgoedbedrijf ontwikkelplannen in het stationsgebied waar ook rekening mee gehouden moet worden. De opties onder het westelijk busstation en de Zuidertunnel/Moreelsebrug en in iets mindere mate de ondergrondse locatie op de Croeselaan, brengen voor in ieder geval de Rabobank grote risico's met zich mee en baren hen zorgen. Mede omdat het tracé van deze opties door de eigen weg van de Rabobank loopt. Een halte op het Jaarbeursplein, Noordertunnel/ Smakkelaarskade of bovengrondse halte op de Croeselaan kan op meer draagvlak van de Rabobank rekenen. Over de varianten waarbij in plaats van een transfertunnel, de Moreelsebrug wordt opgewaardeerd zijn de Rabobank en het Rijksvastgoedbedrijf (eigenaar van de Knoop) positief, mede vanwege de ontwikkeling van de Knoop 2 en 3. De Jaarbeurs ziet kansen in een halte op het Jaarbeursplein. In die variant sluit de Merwedelijn goed aan op de Jaarbeurs.

Zorgen over sociale veiligheid haltes
De zorg leeft dat de ondergrondse haltes van de Merwedelijn in de toekomst zeer onveilig worden, aangezien het rond de haltes niet altijd druk is, anders dan op Utrecht Centraal. Als voorbeeld wordt de treinverbinding Amsterdam-Lelylaan genoemd, die haltes onder viaducten had. Die haltes zijn door gebrek aan sociale veiligheid opgeheven. Hetzelfde is gebeurd met station Lombardije in Rotterdam. Beide stations lagen zo decentraal, dat er te veel stille uren waren en het er onveilig werd. Om die reden wordt opgeroepen zo min mogelijk ondergrondse haltes te bouwen, alleen op stations die tijdens de hele dienstperiode druk zijn. Dit om de sociale veiligheid op de stations te garanderen. Of dat haalbaar is op onbemande stations vraagt men zich daarbij wel af. Zorg daarom in ieder geval voor goede verlichting op de haltes.

Ontsluiting toegankelijkheid OV-haltes
De meeste OV-reizigers leggen de first- en last-mile van hun reis met een fiets of lopend af. Aandacht wordt daarom gevraagd voor het belang van goede bereikbaarheid en aantrekkelijkheid voor fietser en voetganger van de nieuwe OV-knooppunten. In lijn met de uitgangspunten van de 10 minuten-stad. Dit betekent voldoende groen en een goede aansluiting op het fiets- en wandelnetwerk. Daarbij is het ook van belang dat er voldoende voorzieningen zijn om de fiets (veilig) te parkeren, dat de looproutes naar en binnen een OV-knoop veilig, aantrekkelijk en logisch zijn.
Ook moet een prettig verblijfsgebied met aanvullende voorzieningen rondom de haltes gecreëerd worden. Volgens participanten is uit onderzoek gebleken dat wanneer de ruimere omgeving van OV-haltes aantrekkelijk is voor voetgangers, dit leidt tot toename van het gebruik van het openbaar vervoer. Dit vraagt dus om meer dan alleen het bereikbaar maken van de halte voor voetgangers, maar ook een omgeving die uitnodigt tot wandelen en fietsen. Specifiek wordt bijvoorbeeld de potentiële halte bij P+R Westraven genoemd. De first- en last-mile rond deze locatie is op dit moment nog niet aantrekkelijk. Als je vanaf deze halte de Woonboulevard Utrecht goed wilt ontsluiten, vraagt dat om een investering in een aantrekkelijke (groene) openbare ruimte met heldere bewegwijzering. Alleen dan zijn mensen bereid om deze afstand lopend of fietsend af te leggen.
Ook de afstand om de OV-haltes te bereiken speelt hierin een rol. Zorgen zijn er over het langer worden van de loopafstanden naar OV-haltes. OV-reizigers vragen daarom rekening te houden met de loopafstand naar de OV-haltes vanaf de woningen, van voornamelijk oudere en kwetsbare inwoners in Nieuwegein. Het 300 tot 400 meter verplaatsen van halte Zuilenstein is bijvoorbeeld impactvol vanwege het groot aantal ouderen (geregeld rollator-afhankelijk) dat hier woont.

Behoud buslijnen
Stakeholders willen dat huidige bussen blijven rijden als er een nieuwe tram komt en als tram 22 vaker gaat rijden. Als voorbeeld worden buslijn 74 en 77 genoemd. Deze buslijnen zorgen voor een goede ontsluiting van Nieuwegein en IJsselstein met Utrecht Centraal, zonder overstappen. Als buslijnen door de komst van de Merwedelijn

worden opgeheven, vervallen daardoor mogelijk ook opstapplekken of gaat de frequentie van de opstapmogelijkheid van de bus omlaag. Stakeholders vinden dat niet wenselijk.
Daarnaast hebben zij zorgen over het vervallen van de tramverbinding van en naar Kanaleneiland (zie ook paragraaf 3.3. behoud SUNIJ-lijn en paragraaf 3.1 Inclusiviteit, kwetsbare wijken). Zij roepen op om de SUNIJ-lijn op dit deel van het traject ook te laten rijden en deze routes niet in zijn geheel te vervangen door een bus. Niet alleen is de vervoerswaarde van een bus minder, ook is de vervoerskwaliteit van een bus lager dan van een tram. Al biedt de bus natuurlijk wel het voordeel dat de haltes ervan in de wijk liggen, en daarmee een fijnmaziger netwerk bieden dan een tram. Bovendien zorgt de bus voor meer verkeersbewegingen in de wijk en is het vanuit dat perspectief ook niet wenselijk om de bus te faciliteren.

Behoud Natuurontwikkelingsgebied Remise Nieuwegein
Met behulp van vrijwilligers en in overleg met de provincie Utrecht (als eigenaar) beheert A Rocha sinds 2022 het gebied ten zuidwesten van de tramremise in Nieuwegein. Bij het gereed komen van de SUNIJ-lijn is dit Natuurontwikkelingsgebied, als een van de eerste in Nederland aangelegd. Het is een gebied voor bevordering van de biodiversiteit van bermen langs wegen en spoorwegen en tegelijkertijd een Compensatiegebied voor het verlies aan biodiversiteit door de aanleg van de tramlijnen naar Nieuwegein en IJsselstein. Het is al die jaren ook gebruikt voor voorlichting en educatie op nationaal niveau. Het gebied is sindsdien onderhouden door de provincie Utrecht.
A Rocha zag echter kansen in het gebied en wil daar graag de kwaliteit van het vochtige hooiland met haar karakteristieke flora herstellen en bevorderen. Daarmee zetten zij dit gebied op de kaart om te laten zien hoe waardevol het behoud en herstel van dit mooie stukje natuur is met z'n hoge biodiversiteit. Bij enkele varianten van de Merwedelijn wordt dit gebied doorsneden of anderszins bedreigd. A Rocha roept samen met Samen Duurzaam Nieuwegein en andere organisaties op om dit stukje natuur te behouden, zeker gezien de enorme woningbouwopgave die rondom het gebied beoogd is. Om prettig en gezond te kunnen leven is immers ook groen nodig. Zij pleiten ervoor het al meer dan 40 jaar als zodanig aanwezige gebied voor deze functie te behouden. In het Omgevingsplan "Natuur in de stad" van de gemeente Nieuwegein is het als ecologisch waardevol gebied opgenomen.

Behoud op- en afritten A12
Voor stakeholders rond Utrecht Centraal (denk bijv. aan de Jaarbeurs, Klépierre, CMU en de Rabobank) en de Woonboulevard Utrecht zijn de op- en afritten vanaf de A12 van essentieel belang voor een optimale auto-bereikbaarheid. 97% Van de bezoekers van de Woonboulevard komt naar dit gebied met de auto. Zij zijn dan ook kritisch over de alternatieven waarbij de route voor autoverkeer vanaf de A12 via de Europalaan naar het centrum wegvalt door de uitwerking van de Merwedelijn. Het wegvallen van deze route vergroot de kwetsbaarheid van de bovenstaande as bij werkzaamheden, evenementen en ongevallen. Zij willen dat de bereikbaarheid per auto vanaf de ring ook in de toekomst gewaarborgd wordt om zo een robuuste verbinding voor autoverkeer te allen tijde mogelijk te maken. Concreet betekent dat zij willen dat autoverkeer altijd binnen 10 minuten vanaf de ring in een van de centrumparkeergarages moet kunnen zijn.
Tevens zijn de op- en afritten van de A12 van belang voor een goede ontsluiting van Nieuwegein. Stakeholders vermoeden dat met de ontwikkelingen in Papendorp, A12 zone en Rijnenburg de huidige op- en afritten niet toereikend zullen zijn voor de toekomst en vinden het daarom geen goed idee om ze voor de Merwedelijn op te heffen.

Overweeg de minst belastende bouwmethode
Onder andere Rabobank, CMU en Jaarbeurs realiseren zich dat de daadwerkelijke aanleg van de Merwedelijn nog een tijd op zich laat wachten. Toch vragen zij reeds aandacht voor de bereikbaarheid gedurende de aanleg. De Van Zijstweg, die onderdeel is van verschillende varianten, is voor Rabobank namelijk de belangrijkste ontsluitingsroute. Zij verzoeken daarom om bij de afweging de keuze te maken voor de variant waarbij de toegepaste bouwmethode voor het bestaande wegennet het minst belastend is. Deze wens wordt door veel belanghebbenden gedeeld.

3.3 Papendorplijn

Behoud SUNIJ-lijn
Vanuit de stakeholders is weinig aandacht gegaan naar de Papendorplijn. Mogelijke verklaring is dat men tevreden is over de huidige busverbinding naar Papendorp en daarom geen behoefte heeft aan een opwaardering van de lijn. In relatie tot de Papendorplijn is wel een veel gehoorde wens dat het eerste deel van de lijn - de huidige SUNIJ-lijn – in ieder geval blijft rijden om Kanaleneiland goed te blijven ontsluiten (zie ook paragraaf 3.2 behoud buslijnen). Verder hebben stakeholders een voorkeur voor de route via De Meernbrug (de route in alternatief D). De tramlijn sluit in dat geval het beste aan bij de herontwikkeling Papendorp , het tracé loopt in dit alternatief langs de mobiliteitshub XL die in Papendorp voorzien is. Ook de toekomstige wijk Groenewoud Noord grenst aan dat tracé en heeft vanuit dat perspectief de voorkeur.

3.4 Frequentieverhoging tram 22

Mening over frequentieverhoging verdeeld
Over de frequentieverhoging van tram 22 zijn de meningen verdeeld. De OV-reiziger en partijen op het USP willen dat tram 22 zo snel mogelijk vaker gaat rijden, met name ook in de weekenden en tot laat in de avond. Daarentegen pleiten stakeholders die direct aan de tramlijn wonen ervoor eerst onderzoek te doen naar het huidige geluidsniveau van de tram alvorens de frequentie te verhogen. Zij ervaren op dit moment al geluidsoverlast (meer hierover zie paragraaf 3.1. Maatregel overstijgend à Kwaliteit van de leefomgeving) van de tram. Liever zien zij de frequentieverhoging helemaal niet gebeuren.

Positief over ongelijkvloerse kruisingen tram met fiets op de Koningsweg
Als er een frequentieverhoging van tram 22 komt, zijn de participanten het erover eens dat er goed gekeken moet worden naar de verkeersveiligheid op de kruisingen waar de tram het overige verkeer kruist. Gedacht wordt aan het plaatsten van slagbomen. De veiligheid moet geborgd blijven. Om het kruisen met de tram voor fietsers zo veilig en aangenaam mogelijk te maken, gaat de voorkeur uit naar een ongelijkvloerse kruising voor de tram en de fiets op de Koningsweg.

Autobereikbaarheid buurten Utrecht Oost
De bewoners van Utrecht Oost (o.a. Rijnsweerd en bewoners Koningsweg) zijn bezorgd dat zij hun buurt straks slechter met de auto kunnen bereiken door eventuele beoogde auto-knips op de Koningsweg en/of Laan van Maarschalkerweerd. Het nadelige effect hiervan voor de woningen en bedrijven aan de Koningsweg werd specifiek benoemd. Met deze knips kunnen zij het centrum niet meer direct bereiken met de auto. Tevens zijn ze in die situatie niet meer rechtstreeks bereikbaar vanuit Utrecht Oost. Bewoners maken zich zorgen over hun eigen autobereikbaarheid en verwachten dat een aantal partijen rond het gebied bezwaar gaan maken tegen de plannen. Zij vragen voldoende aandacht te hebben voor de auto-bereikbaarheid bij het maken van de keuze voor een Voorkeursalternatief. Dat het autoverkeer door de gemeente Utrecht zoveel mogelijk buiten de stad wordt gehouden en wordt geïnvesteerd in goed openbaar vervoer begrijpen zij, maar de auto-bereikbaarheid van buurten moet naar hun mening wel op niveau blijven.

3.5 Busmaatregelen Waterlinieweg

Behoud goede doorstroming autoverkeer
Bij het afwegen van de beoogde busmaatregelen over de Waterlinieweg vragen participanten voldoende aandacht te hebben voor een goede doorstroming van het autoverkeer. Voor onder andere Rijnsweerd-Noord is het vervangen van een rijstrook voor autoverkeer door een busbaan niet wenselijk in verband met de concurrentiepositie van het kantorenpark. Een goede aansluiting op de A27 en A28 is belangrijk. Hun voorkeur gaat daarom uit naar de variant waarbij 2x2 rijstroken voor de auto behouden blijven.

Verder wordt een verbreding van de Waterlinieweg ten behoeve van een busstrook (alternatief C en D) niet wenselijk bevonden in verband met de nabijheid van woningen in Hoograven-Zuid. De overtuiging is dat er infrastructuurtechnisch gezien geen ruimte is voor het inpassen van een busbaan aan de westzijde van de Waterlinieweg.

Meerwaarde halteopties 't Goyplein en Galgenwaard
Participanten zien meerwaarde in de halte-opties 't Goyplein en Galgenwaard op de Waterlinieweg. Halte 't Goyplein zorgt voor meer overstaplocaties op de 'OV-ring' en draagt op die manier bij aan het beter ontsluiten van Zuidoost Utrecht. De potentiële meerwaarde van een halte Galgenwaard wordt door University College Utrecht gezien in het beter ontsluiten van hun campusterrein en om het omliggende gebied met daarin ook de beoogde woningbouw.

Koppeling Station Lunetten/Koningsweg gemiste kans
Het niet maken van een koppeling met Station Lunetten/Koningsweg is naar de mening van enkele stakeholders een gemiste kans. De gemeente Utrecht streeft naar polycentrische stadskernen waar het gebied Lunetten-Koningsweg er één van is. Echter de Waterlinieweg stopt niet ter hoogte van dit gebied, waardoor de voorgestelde maatregelen volgens de participanten niet toekomstbestendig zijn. Het maken van een koppeling met station Lunetten/Koningsweg draagt bij aan de connectie met het Wiel met Vijf Spaken en zorgt voor een betere verbinding met het gebied, aldus de participant.

3.6 Busmaatregelen Utrecht Science Park

Kritisch over nut- en noodzaak tweede HOV-as

<u>Bereikbaarheid en toegankelijkheid ziekenhuizen</u>
De Stichting Utrecht Science park (USP) heeft zich namens de instellingen en bedrijven op het USP kritisch uitgelaten over de nut- en noodzaak van een tweede HOV-as op het USP. Volgens het UMC Utrecht en het Prinses Máxima Centrum ontbreekt in het bijzonder een deugdelijke onderbouwing en een nadere toelichting op de consequenties van deze as voor de OV-bereikbaarheid van de ziekenhuizen. Het nut en de noodzaak om het USP beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer wordt wel onderschreven, maar de ziekenhuizen hebben een ander perspectief op hoe dit te realiseren. De hoofdingang van zowel het UMC Utrecht als het Prinses Máxima Centrum zijn op de Heidelberglaan gericht. In de huidige situatie op de Heidelberglaan rijden de tram en bus gecombineerd over dezelfde HOV-as. Zowel de bussen als de trams stoppen voor de ziekenhuizen.
In de voorgestelde situatie rijdt de tram over de huidige as en gaan alle lokale en regionale bussen een andere route rijden (via de oksel A27/A28 of via de Leuvenlaan/Universiteitsweg). De toegankelijkheid, bereikbaarheid en vindbaarheid van de ziekenhuizen verslechtert hierdoor voor de OV-reiziger. Dit vinden zij ontoelaatbaar. Het gevolg is namelijk dat er dan geen bussen stoppen voor de entrees van de ziekenhuizen, alleen de tram vanuit Utrecht Centraal. Zij verzoeken dan ook te garanderen dat het UMC Utrecht en het Prinses Máxima Centrum, ook in de toekomst verzekerd zijn van kwantitatief en kwalitatief goed, multimodaal openbaar vervoer vanuit de gehele stad, regio en het land. Daarbij moeten OV-haltes op zo'n kort mogelijke loopafstand van hun entrees gesitueerd zijn. De ziekenhuizen willen dat er ook een variant wordt onderzocht, waarbij de huidige HOV-as wordt opgewaardeerd. Het gesprek over de mogelijkheden hiervoor is in de beoordelingsfase tussen USP en de MIRT-verkenning OV en Wonen gestart.

<u>Bereikbaarheid Hogeschool Utrecht</u>
Ook de Hogeschool Utrecht geeft de voorkeur aan het opwaarderen van de huidige HOV-as over de Heidelberglaan in plaats van het toevoegen van een tweede HOV-as over de Leuvenlaan. Want in dat geval neemt de loopafstand vanaf de bussen voor hun medewerkers en studenten aanzienlijk toe (verdubbeling tot vervijfvoudiging afhankelijk van de keuze voor haltelocaties). Dit ontmoedigt het beoogde gebruik van het OV als duurzaam vervoermiddel, in plaats van dat het aansluit op de ambities voor een toename van het gebruik van het OV. Bijzonder veel impact heeft het weghalen van de buslijnen voor het 'HU gezond & wel centrum' aan de Bolognalaan. Hierin zijn de opleidingen Oogzorg en Fysiotherapie en daaraan gekoppeld de HU Klinieken gevestigd. De patiënten van deze klinieken zijn veelal afhankelijk van nabij openbaar vervoer met directe verbindingen. Voor een goede toegankelijkheid voor deze doelgroep is een goede OV-bereikbaarheid dan ook essentieel.

<u>In strijd met omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040</u>
Tot slot sluit de Universiteit Utrecht aan op het bezwaar tegen een tweede HOV-as over de Leuvenlaan, aangezien deze variant strijdig is met de Omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040 (vastgesteld op 15 september 2022 door de gemeenteraad van Utrecht). Hierin is opgenomen dat doorgaand autoverkeer op de Leuvenlaan (en Cambridgelaan) zal worden geweerd door middel van knips. Daarbij is een mogelijke invulling als fietsstraat verbeeld met een groene uitstraling. De inpassing van structureel busverkeer in een dergelijk verblijfsgebied past slecht bij de gewenste kwaliteitsverbetering van de leefbaarheid van de openbare ruimte.

Aanvullend betwijfelt de Universiteit Utrecht of een tweede HOV-as over de Leuvenlaan ten goede komt aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en een autoluw USP. Twee (drukke) OV-assen door het midden van het USP zijn vanuit dit perspectief minder wenselijk, in plaats van een drukke(re) OV-as en verder een zo verkeersluw en groen mogelijk gebied. In de omgevingsvisie is bovendien opgenomen dat het Utrecht Science Park met het zogenoemde Campuspark de bestaande groene gebieden zoals de Botanische Tuinen en weilanden met Landgoed Oostbroek en Amelisweerd verbinden. Een tweede HOV-as sluit niet goed bij aan bij deze ambitie.

Vanuit de MIRT-verkenning is vanwege deze bezwaren in de verkenning (in alternatief D) een variant toegevoegd waarbij een tweede HOV-as via de Leuvenlaan – Heidelberglaan-oost loopt en is onderzocht of een ondergrondse busbaan op de Heidelberglaan of Leuvenlaan (o.a. in het kader van de UNESCO-status van Fort Hoofddijk) een optie is. Ook zijn we nader in gesprek gegaan met het USP om gezamenlijk te zoeken naar of nog andere oplossingen haalbaar zijn. De gesprekken zijn nog niet afgerond. Daarom is hier de huidige stand van zaken vermeld.

Weerstand tweede HOV-as via oksel A27/A28
Aangezien de buslijnen die via het Utrecht Science Park rijden voornamelijk reizigers van en naar het USP brengen, is er weerstand tegen de variant waarbij de route van een tweede HOV-as via de oksel van de A27/A28 loopt (alternatief A en C). Een HOV-as via deze route leidt tot een verslechtering van de toegankelijkheid, bereikbaarheid en vindbaarheid van de voorzieningen op het USP. De route via de oksel van de A27/A28 heeft meer het karakter van een transitverbinding en voldoet daarom volgens stakeholders niet als OV-route om reizigers dichtbij hun bestemming af te zetten. De haltes kunnen in zo'n geval immers niet dichtbij de eindbestemming gerealiseerd worden. Een busbaan langs de snelweg zonder zinvolle halteposities voldoet daarom volgens hen niet.
Een tweede bezwaar is gericht op twijfels over de haalbaarheid van de inpassing van een busbaan in de oksel van de A27/A28. Volgens de Universiteit Utrecht is het niet mogelijk om op deze locatie een busbaan in te passen vanwege afspraken om de Sorbonnelaan Noord te versmallen tot fietsverbinding en een voorziene grondkerende constructie aldaar. Ten derde wordt de inpassing van een tweede HOV-as in de oksel ongewenst bevonden, gezien de laagfrequente trillingen die een dergelijke verbinding met zich mee brengt in de directe omgeving van enkele universitaire onderzoeksfaciliteiten met een grote gevoeligheid voor trillings-verstoringen. Als vierde punt wordt een belemmering gezien van een aantal bestaande en toekomstige ruimteclaims die in de verschillende delen van deze zone de mogelijkheid voor busbaaninpassing beperken c.q. verhinderen: (1) locatie heeft in de huidige situatie een bijzondere kwaliteit op het gebied van biodiversiteit (o.a. ringslang), compenserende maatregelen zullen om die reden gecompliceerd zijn, (2) locatie is opgenomen als zoekgebied voor de inpassing van windmolen(s), (3) locatie raakt aan de herontwikkeling en uitbreiding van sportcentrum Olympus en (4) de C-2000 communicatiemast vormt een beperking. Stichting Milieuzorg Zeist e.o. heeft zich (zeer) kritisch uitgelaten over de alternatieven die gebruik maken van de oksel van de A27/A28, vanwege de effecten die zij verwachten op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, evenals leefomgevingskwaliteiten.



4 Opbrengst participatie Verdieping

In dit hoofdstuk staan de opbrengsten van de gesprekken die met verschillende stakeholders zijn gevoerd in de verdiepingsfase. Allereerst wordt bondig de reacties van de partijen in het stationsgebied beschreven. Vervolgens volgen de reacties van alle stakeholders per variant. De grondeigenaren, private partijen en het brede publiek vragen rekening te houden met onderstaande belangen bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief en de uitwerking daarvan in nadere ruimtelijke besluiten.

4.1 Halte-opties Utrecht Centraal

De partijen in het stationsgebied snappen het belang van een goed functionerend OV-systeem om de regio Utrecht nu en in de toekomst goed bereikbaar te houden. Ze zijn positief over de verkenning naar de Merwedelijn. Ook realiseren ze zich dat het inpassen van een halte in het stationsgebied complex is. Uitdagingen die in alle gesprekken terugkomen zijn proces-gerelateerd. In veel gevallen heeft een halte van de Merwedelijn impact op de (vastgoed) ontwikkeling van de partijen en de planning daarvan. Oftewel: de planning van de Merwedelijn kent een andere doorlooptijd dan die van de betreffende partijen, wat zou betekenen dat de vastgoedontwikkeling moet worden aangepast om gelijk op te gaan met de Merwedelijn. Daarnaast wordt de technische en ruimtelijke impact van een halte in alle gevallen als groot beoordeeld en zijn er zorgen over bouwoverlast, mogelijke schade, overlast van geluid en trillingen, beperking van de privacy, negatieve consequenties voor groen/biodiversiteit in het gebied en de zichtbaarheid van de Merwedelijn. De schriftelijke reacties van deze partijen zijn gedeeld met de bestuurders van de MIRT-verkenning OV en Wonen.

4.2 Varianten Merwedelijn

Over het algemeen zijn de private stakeholders enthousiast over het plan om de Merwedelijn te realiseren. Ze zien de kansen die het met zich meebrengt om meer mensen sneller te vervoeren en daarmee het gemotoriseerde verkeer (bussen en auto's) in de stad terug te dringen en woningbouw in het zuidwesten van Utrecht en het noordelijke deel van Nieuwegein mogelijk te maken. Binnen de klankbordgroep verschillen de meningen over hoe in algemene zin over de Merwedelijn wordt gedacht. Enkele zijn positief, een nieuwe OV-verbinding zal OV-reizigers aantrekken. Wat een goede ontwikkeling wordt bevonden. Volgens anderen worden de uitgangspunten in de verdiepingsfase te veel aangepast, waardoor er twijfels bestaan over of er nog wel tot een hoogwaardige tramverbinding kan worden besloten. De reacties die we hebben opgehaald per variant, staan hieronder.

4.2.1 Geboorde tunnel

Bijna alle private partijen geven de voorkeur aan een geboorde tunnel. Ze realiseren zich echter dat dit vermoedelijk ook de duurste optie is. Reden van de voorkeur is dat een geboorde tunnel geen fysieke barrière met zich meebrengt, goed is voor de verkeersveiligheid, vastgoedontwikkelingen bovengronds niet hindert en kansen biedt voor verdergaande vergroening. Ook geven ze aan dat het een goede optie is, omdat de geluidsoverlast substantieel minder is dan bij een viaduct-variant. Bewoners vragen bij de geboorde variant aandacht voor voldoende sociale veiligheid bij de haltes.

Ook de ondernemers in de wijk Blokhoeve (Nieuwegein) en het scholencluster in de wijk Huis de Geer geven de voorkeur aan een geboorde tunnel, omdat in deze variant de halte Zuilenstein behouden blijft. Deze halte is voor de stakeholders daar en de +/- 5.000 studenten van het ROC Midden-Nederland (MN) essentieel voor de bereikbaarheid. Bovendien is ROC MN momenteel in onderhandeling met gemeente Nieuwegein over uitbreiding, hierbij

is bereikbaar zijn per tram een essentieel onderhandelingspunt. Voordeel voor de ondernemers in Blokhoeve en het scholencluster is dat de halte op maaiveld blijft liggen. Voor een halte op maaiveld zijn geen liften of roltrappen nodig (wat bij de andere varianten met een nieuwe brug wel het geval is). Aangegeven wordt dat beide de reistijd verlengen, zeker voor mindervalide reizigers . Naast het OV, geven deze partijen aan ook afhankelijk te zijn van een goede autobereikbaarheid (o.a. bepalend voor concurrentiepositie van aantal partijen). Ze zijn daarom van mening dat de Merwedelijn daar geen negatief effect op mag hebben.

4.2.2 Verdiepte ligging

De Merwedelijn in een verdiepte ligging wordt door veel stakeholders als alternatief van een geboorde tunnel beschouwd wanneer er voldoende rekening wordt gehouden met oversteekbaarheid, verminderen van geluidsbelasting en uitstraling van een verdiepte ligging. Meerdere stakeholders geven aan een verdiepte ligging te verkiezen boven een viaduct-variant, vanwege de ruimtelijke impact die een viaduct met zich meebrengt. Als nadeel van een verdiepte ligging geven stakeholders de verwachte bouwhinder aan. Als aandachtspunt wordt meegegeven dat de omliggende omgeving geen onevenredig negatief effect mag ervaren van de bouw en moet kunnen blijven functioneren. Ook omdat de bewoners en gebruikers van Merwede gedurende langere tijd - door het in fasen realiseren van de (woon)wijk – al te maken hebben met bouwhinder.

Uitzondering op bovenstaand standpunt is de mening van een aantal bedrijven gelegen aan de Europalaan ter hoogte van de Woonboulevard en Merwedekanaalzone 6 (MWKZ6). Voor het gebied leeft bij deze partijen de wens om de barrière die de Europalaan nu vormt te doorbreken. Deze bedrijven hebben de voorkeur voor een inrichting als verblijfsgebied met wonen richting Merwedekanaal en werken richting Woonboulevard. Zij vinden dat een verdiepte ligging die voor een (groot) deel open blijft een sterkere barrièrewerking heeft dan een viaduct. Een viaduct biedt meer ruimte voor de oversteekbaarheid van de Europalaan is de gedachte. Daarnaast wordt door deze partijen extra aandacht gevraagd voor wat de Merwedelijn voor consequenties heeft op de bereikbaarheid van het gebied met de auto. De aansluiting van de A12 is voor alle partijen in dit gebied essentieel. Verder geven de bedrijven aan dat vooral personeel gebruik maakt van het OV en daarvoor op dit moment gebruik wordt gemaakt van de bus. In de spits zijn de bussen wel erg druk. De Merwedelijn zou dat op kunnen lossen.

Ook voor Wonderwoods is een verdiepte ligging door de Jaarbeursboulevard geen realistische of wenselijke optie. Wonderwoods is een van de eerste gebouwen aan de andere kant van de Croeselaan met een ‘mixed-use’ functie, wat betekent dat het een intensief gebruikt gebouw is. Het gebouw vormt, mede door zijn omvang, architectonische kwaliteit en multifunctionele karakter, een van de fundamenten voor de toekomstige identiteit van dit gebied.

Indien gekozen wordt voor de Jaarbeursboulevard als tracé, betekent dit dat juist dit cruciale deel van het gebied voor geruime tijd met aanzienlijke overlast te maken krijgt. Deze overlast zal niet alleen de directe omgeving raken, maar ook de beleving van het gebied als geheel wellicht negatief beïnvloeden. Ervan uitgaande dat binnen afzienbare tijd het naastgelegen Galaxy-gebouw met woningen en een hotel wordt opgeleverd, zal de combinatie van bouwactiviteiten en ingebruikname van nieuwe functies de leefbaarheid onder druk zetten. Wonderwoods verwacht dat dit een negatieve invloed heeft op de aantrekkelijkheid van het gebied, met als risico een verminderde vestigingsbereidheid van bewoners en ondernemers.

4.2.3 Op een viaduct

De variant op een viaduct wordt door veel stakeholders als het minst wenselijk beschouwd. Er zijn zorgen over de invloed op woon- en leefkwaliteit in de aangrenzende wijken (heel direct vanuit het stationsgebied, Merwedekanaalzone 5 (MWKZ5), Galecop en Blokhoeve): beperking van het vrije zicht vanuit de woningen/ gebouwen, de inbreuk op privacy, nachtelijke lichtlast, schaduwwerking op de openbare ruimte, de geluidslast (rijden, remmen, stemmen), waardevermindering van woningen en psychologische barrièrewerking. Deze zorgen spelen in versterkte mate bij de haltes. Ook zijn er zorgen over bouwhinder en de sociale veiligheid bij de haltes en onder het viaduct. Net als bij de verdiepte ligging wordt als aandachtspunt meegegeven dat de omliggende omgeving geen onevenredig negatief effect mag ervaren van de bouw en moet kunnen blijven functioneren. Er zijn bij deze variant ook zorgen over de impact van het ruimtegebruik van de stijgpunten bij de haltes gezien het te overbruggen hoogteverschil. Verder wordt herontwikkeling van de kop aan de noordzijde van het voormalige PTT Postsorteercentrum aan de Jan van Foreestraat minder aantrekkelijk, waar plannen voor zijn.

Binnen de klankbordgroep is weerstand tegen de viaduct-variant. De argumentatie is vergelijkbaar als hierboven omschreven. Aanvullend worden vragen gesteld over de geluideffecten van de variant. De verwachtingen zijn dat het geluid niet binnen acceptabel niveau kan blijven. Ook zijn er bedenkingen over de verandering van het straatbeeld door het viaduct. In Nieuwegein zijn er zorgen dat de viaduct-variant in de toekomst doorgetrokken wordt naar Rijnenburg. Dat heeft gevolgen voor Galecop-Noord.

Indien er wordt gekozen voor een viaduct variant dan is het voor stakeholders van belang dat het viaduct er mooi uit ziet en mooi blijft door de jaren heen. Houd daarbij niet alleen rekening met de materiaalkeuze, maar ook met de kans op graffiti en het benodigde onderhoud van een viaduct. De suggestie is om dit mee te nemen in het ontwerp (laat bijvoorbeeld een kunstenaar het viaduct aankleden; de kans op graffiti wordt dan kleiner).

Er zijn ook een aantal partijen ter hoogte van de Woonboulevard en MWKZ6 die een viaduct als voorstelbaar alternatief zien, aangezien de barrière van een viaduct minder groot is dan bij een verdiepte ligging.

4.2.4 Combinatie: deels verdiept / deels op een viaduct

Aangezien de combinatie variant deels wordt uitgevoerd als verdiepte ligging en deels als viaduct zijn de opmerkingen bij de varianten verdiepte ligging en viaduct ook van toepassing op de combinatie variant.

4.2.5 Zuidelijke fasering

In de gesprekken met stakeholders is het relatief beperkt over de faseringsoptie gegaan. Partijen geven aan dat voor de planologische haalbaarheid van fase 2 van MWKZ5 de komst van de Merwedelijn wel van belang is. De faseringsvariant heeft om die reden niet hun voorkeur. Indien er voor deze variant wordt gekozen, zien ze graag ter hoogte van het Europaplein een halte van de Merwedelijn. Voor bewoners en gebruikers aan de noordzijde van Merwede is het gebruik van de Merwedelijn minder voor de hand liggend aangezien zij door de nabijheid van het centrum meer alternatieven voor vervoer van en naar het centrum hebben. Verder geeft de klankbordgroep aan dat de faseringsvariant in alle opzichten een slechtere optie te vinden. Het betekent extra overstappen en de reis duurt langer. Bovendien loop je bij deze variant het risico dat er later geen draagvlak en financiering is om de Merwedelijn alsnog volledig uit te voeren, wat deze optie niet aantrekkelijk maakt.

4.2.6 Route tram in Nieuwegein

De meningen over een verbinding over de huidige trambrug of een nieuwe trambrug over het Amsterdam-Rijnkanaal zijn verdeeld. De private stakeholders in de wijk Blokhoeve te Nieuwegein willen de huidige route en halte Zuilenstein behouden, aangezien het verplaatsen van de halte impact heeft op deze partijen en op de bereikbaarheid van de locatie voor hun gasten. Het verplaatsen van halte Zuilenstein zorgt namelijk voor een langere loopafstand voor deze partijen. Het wijzigen van de huidige lijn en halte is financieel voor hun niet te verantwoorden. Een belangrijk onderdeel van hun duurzaamheids- en mobiliteitspropositie is namelijk de directe ligging van de tramhalte aan de voorzijde van de Blokhoeve.

Daarnaast zorgt een nieuw tracé voor mogelijke waardevermindering van woningen en geluidsoverlast. Daarentegen geven verschillende bewoners aan dat de huidige brug zorgt voor geluidsoverlast. Verder spreken bewoners hun zorgen uit over de barrièrewerking van een nieuwe trambrug en bijbehorende nieuwe route door Nieuwegein op de A.C. Verhoefweg.

4.2.7 Overige opmerkingen

Naast een mening over de onderzochte varianten kwamen ook enkele andere opmerkingen in de gesprekken naar voren. In plaats van een zuidelijke fasering wordt bijvoorbeeld gesuggereerd dat een noordelijke fasering wellicht logischer is, aangezien je dan de woningen die nu gerealiseerd worden (of net zijn opgeleverd) in de Merwedekanaalzone beter ontsluit met het openbaar vervoer.

Verder wensen veel bewoners die we hebben gesproken dat de SUNIJ-lijn, die momenteel langs Kanaleneiland en Transwijk loopt, moet blijven. Ze zijn bezorgd over de toegankelijkheid van de haltes bij alle varianten, omdat er nu vaak problemen zijn met de lift bij de NS. Ook zijn er zorgen over de effecten op de bestaande buslijnen en vraagt een deel zich af of het de kosten wel waard is. Het belang van een goede koppeling met fietsinfrastructuur wordt ook onderstreept. Daarnaast werd er een aantal keer gevraagd naar verschil in duurzaamheid per variant en kwamen er vragen over hoe de tram doorgetrokken zou worden naar Rijnenburg.

<u>Locatie van de halte</u>

Door private stakeholders worden enkele suggesties gedaan over de locatie van de haltes. De wens is om de (hoofd)toegangen tot de halte(s) ter hoogte van MWKZ5 te positioneren bij een van de twee

voorzieningenclusters. Hier komen de meeste maatschappelijke en commerciële wijkvoorzieningen, inclusief de twee mobiliteit- en logistieke hubs. Je bereikt hiermee een herkenbare looproute tussen de haltes en de rest van Merwede, en kan worden blijven aangesloten op de hoofdopzet van de wijk die nu volledig is gekoppeld aan de positie van de bushaltes, de wijkvoorzieningen en de grote oost-west fietsroutes. In geval er één halte komt in Merwede geven de private stakeholders de voorkeur aan een ligging iets ten zuiden van het midden. Zo wordt het zuidelijk deel met relatief veel woningen en voorzieningen, waaronder de middelbare school, goed bediend en is de halte voor een groot deel van de bewoners goed bereikbaar. Voor bewoners en gebruikers aan de noordzijde van Merwede is het gebruik van de Merwedelijn minder voor de hand liggend aangezien zij door de nabijheid van het centrum meer alternatieven voor vervoer van en naar het centrum hebben.

De ontwikkelende partij van de Lanslaan/ Europalaan geeft aan de halte (in het geval van een viaduct-variant) bij voorkeur niet direct voor de deur te willen, vanwege de ruimtelijke impact van een halte en de drukte die een halte met zich meebrengt. Zij zien liever de halte 100m ten zuiden of ten noorden van hun ontwikkeling.

Klankbordgroep
De klankbordgroep geeft de aanbeveling mee om er voor te zorgen dat de Merwedelijn gereed is voordat mensen hun nieuwbouwhuis zonder parkeerplek betrekken, want dit heeft invloed op het reisgedrag van mensen. Ze zullen dan eerder gebruik maken van het openbaar vervoer. Voor mindervaliden is daarnaast de bereikbaarheid van de haltes in alle varianten een aandachtspunt. Stijgpunten (omhoog of naar beneden) zijn voor deze doelgroep een hindernis.

Verder wordt opgeroepen het uitgangspunt ‘doortrekken binnenstads-as’ vast te houden met het oog op de toekomst. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor het busnetwerk in Nieuwegein. Zorgen gaan over afname van kwaliteit van het busnetwerk in met name Nieuwegein. Gesteld wordt dat door het schrappen van buslijnen je reizigers gaat verliezen, omdat ze bijvoorbeeld moeten overstappen of verder weg wonen van de tramhalte (in vergelijking met bushalte). Daarmee zou verarming van het openbaar vervoer ontstaan.

Daarnaast zijn er ook zorgen over wat de Merwedelijn gaat betekenen voor de autobereikbaarheid van de bedrijven, kantoren en sportlocaties in Nieuwegein en Utrecht Zuidwest. Zorg is dat de verkeersdrukte toeneemt, de gebieden met de auto verminderd bereikbaar worden en sluipverkeer ontstaat. Aangegeven wordt hierbij ook het economisch functioneren van het gebied goed voor ogen te blijven houden. Dit is voor de Woonboulevard en de kantoren en bedrijven aan de oostzijde van de Europalaan van essentieel belang. Naast autobereikbaarheid wordt in de klankbordgroep ook het belang van goede, vlotte en veilige fietsroutes naar en veilige en voldoende fietsvoorzieningen bij haltes uitgesproken. Ook vinden ze het belangrijk dat de tram niet te veel als barrière werkt voor fietsverkeer.

De wens wordt uitgesproken om de Merwedelijn aan te laten sluiten op het Utrecht Science Park (USP). Voor het USP, studenten woonachtig in Utrecht en voor inwoners van Nieuwegein is dit een belangrijke verbinding. Aangegeven wordt dat Utrecht Centraal zonder de verbinding extra zal worden belast, omdat daar dan overgestapt zal moeten worden.

Natuurontwikkelingsgebied remise Nieuwegein “Delfsloot”
Samen Duurzaam Nieuwegein en A Rocha Nederland – ondersteund door de Historische Kring Nieuwegein en IVN-afdeling Nieuwegein-IJsselstein - vragen bij het maken van de afweging tussen de varianten aandacht voor het ‘Natuurontwikkelingsgebied remise Nieuwegein’, nu ‘Dwelfsloot´ genoemd. Ze constateren dat de tracés voor aanpassing en uitbreiding van de trambanen, met name richting Nieuwegein en het gebied Rijnenburg, het natuurgebied zeer grote schaderisico’s zou ondervinden. Ze willen het belang onderstrepen van het behoud van de ecologische en cultuurhistorische waarde van dit gebied voor Groot Merwede.

Sportpark Galecop
Het sportpark Galecop geeft aan dat het voor hen vooral van belang is dat bezoekers het sportpark met de fiets (lokaal) en auto (regionaal) goed kunnen bereiken. Op competitiedagen komen de uitspelende teams namelijk toch vooral met de auto. Het sportpark is zich bewust dat ze hiermee veel ruimte innemen en denken daarom ook na over hoe ‘het sportpark van de toekomst’ eruit zou moeten zien. Een van de wensen daarin is om een meer openbare sportlocatie te worden, zodat de ruimte op meerdere manieren en op verschillende momenten gebruikt kan worden.

St. Antonius Ziekenhuis
Het St. Antonius ziekenhuis – met nu nog een vestiging in Nieuwegein – maakt zich zorgen over de toekomstige bereikbaarheid van hun ziekenhuis. Het ziekenhuis staat zwaar onder druk om de zorg te kunnen blijven borgen voor de patiënten in de regio. Met een forse krapte op de arbeidsmarkt en een regio die bovengemiddeld groeit. Daarbij is een fors deel van de patiënten verminderd mobiel en/of afhankelijk van het OV.

4.3 Maatregelen oost

Naar aanleiding van vragen van het Diakonessenhuis over het tussenbericht van de MIRT-verkenning OV en Wonen van oktober 2024 zijn we met het ziekenhuis in deze verdiepingsfase in gesprek gegaan over het intensiveren van tramlijn 22 en busbaanopties op de Waterlinieweg.

De bereikbaarheid van het Diakonessenhuis staat onder druk. Bij voorkeur wordt om die reden de auto bereikbaarheid van het Diakonessenhuis niet door andere ruimtelijke opgaves ingeperkt. Varianten waarbij door het mogelijk maken van het intensiveren van tram 22 een knip op de Laan van Maarschalkerweerd of Koningsweg (alt. A, B & C) benodigd is, hebben daarom niet de voorkeur. Het helpt als de OV-bereikbaarheid van het Diakonessenhuis wordt verbeterd. Het Diakonessenhuis is positief over een halte Galgenwaard (alt. A en C) of dichterbij. Dat wordt als essentieel gezien voor de toekomst. Het huidige aanbod aan OV-reismogelijkheden, of een tekort eraan, blijkt voor veel medewerkers en bezoekers/patiënten een belemmering te zijn om het Diakonessenhuis te bereiken.



5 Resultaten digitale vragenlijst

In april 2025 hebben we bewoners, reizigers en andere geïnteresseerden via een digitale vragenlijst gevraagd naar hun mening over de verschillende varianten van de Merwedelijn. We hebben hen niet gevraagd naar de halte-locaties op Utrecht CS. Er waren twee vragenlijsten, één via de gemeente Nieuwegein en één via de gemeente Utrecht. De vragenlijsten waren op enkele punten verschillend, daarom zijn de cijfers hieronder in aparte tabellen getoond.

Demografische resultaten
In totaal hebben 2.498 mensen de vragenlijst ingevuld (1.279 in Nieuwegein en 1.219 in Utrecht). Er zaten verschillen in leeftijd bij de vragenlijsten tussen Nieuwegein en Utrecht. In Nieuwegein was 40% van de respondenten 60 jaar of ouder, in Utrecht 12%. De respondenten die tussen 40 en 59 jaar oud waren verschilden niet zoveel: 36% in Nieuwegein en 30% in Utrecht. In Nieuwegein was 19% van de respondenten tussen de 25 en 39 jaar, in Utrecht 47%. Daarnaast was minder dan 10% jonger dan 25 jaar.

Bijna de helft van de respondenten in Nieuwegein komt uit de wijk Blokhoeve, Galecop, Zuilenstein of Huis de Geer. 40% kwam uit de rest van Nieuwegein en een klein deel uit Utrecht. In Utrecht komen de meeste respondenten uit omgeving Jaarbeurs, Dichterswijk, Kanaleneiland en Transwijk.

Algemene uitkomsten
Uit de digitale vragenlijst blijkt dat onderstaande thema's belangrijk zijn voor respondenten:

- Sociale veiligheid en toegankelijkheid haltes bij tunnel en onder viaduct
- Zorgen over geluidsoverlast
- Behoud openbare ruimte en groen, leefbaarheid stad
- Voorkeur voor ongelijkvloers kruisen vanwege verkeersveiligheid
- Behoud SUNIJ-lijn
- Zorgen over verdwijnen buslijnen
- Kosten-baten (te weinig inzicht in kosten)

Resultaten per variant
In de vragenlijsten kregen respondenten per variant een uitleg over de variant, welke route daarbij hoort en werd hen gevraagd wat hun mening over de variant was. De resultaten daarvan staan in tabel 1 (Nieuwegein) en tabel 2 (Utrecht).

Nieuwegein	Goed	Niet goed	geen mening
Tram in een tunnel	57%	30%	14%
Tram verdiepte ligging	39%	45%	16%
Tram op een viaduct	34%	52%	14%
Tram combi: deels verdiept/ deels viaduct*	30%	51%	20%

Tabel 1 antwoorden per variant – Nieuwegein

Nieuwegein	Goed	Niet goed	geen ant.	geen mening
Tram in een tunnel	79%	14%	4%	3%
Tram verdiepte ligging	35%	51%	3%	11%
Tram op een viaduct	21%	71%	6%	3%
Tram combi: deels verdiept/ deels viaduct*	19%	65%	12%	4%

Tabel 2 antwoorden per variant - Utrecht

Tram in tunnel
Bij tram in de tunnel geven respondenten het meest aan dat ze dit een goede optie vinden. Ze vinden het prettig dat er veel ruimte voor andere dingen over blijft (zoals groen), er weinig geluidsoverlast is en zien dit als toekomstbestendige optie. Ze spreken wel hun zorgen uit over de sociale veiligheid bij haltes, de bouwtijd en dat het waarschijnlijk veel geld kost. In Nieuwegein wil een deel van de respondenten de tram in Nieuwegein ook graag ondergronds.

Tram in verdiepte ligging
Na de tunnel krijgt de verdiepte ligging het meest het antwoord 'goede optie'. Respondenten uiten hun zorgen over de invloed van verdiepte ligging op verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in de stad. Een deel van de respondenten geeft aan dat ze het goed vinden dat op overdekte stukken ruimte is voor groen, spelen of sporten. Wel verwachten ze geluidsoverlast en vinden ze een verdiepte ligging niet mooi. Ze verwachten dat het goedkoper is dan een tunnel, maar als ze moeten kiezen hebben ze liever een tunnel.

Tram op een viaduct
In Nieuwegein ligt het percentage van de antwoorden 'goede optie' voor verdiepte ligging en viaduct dicht bij elkaar (resp. 39% en 34%). In Utrecht is dat verschil groter. Daar vinden meer respondenten de verdiepte ligging een goede optie dan tram op een viaduct. Respondenten vinden een viaduct niet passen in het straatbeeld en een negatieve impact hebben op de leefbaarheid. Ook vinden ze het een inbreuk op privacy voor appartementen aan de route. Ze verwachten geluidoverlast en is er angst voor sociale veiligheid onder het viaduct. Ook uiten ze hun zorgen over de toegankelijkheid van de haltes. Een deel van de respondenten ziet wel kansen voor een iconisch ontwerp en mogelijkheden voor ruimte voor groen, spelen of sporten. Ze verwachten dat dit mogelijk een goedkopere optie is dan de andere opties.

Combinatie: deels verdiept / deels op viaduct
Bij deze variant wordt als minst vaak het antwoord 'goede optie' gekozen. Redenen zijn zoals bij 'tram op een viaduct en tram in verdiepte ligging'. Ze stellen hierbij ook de vraag of je het hierbij niet te complex maakt (en daarmee duur). Een deel van de respondenten geeft aan dat een combinatie van bouwmanieren mogelijkheden geeft om maatwerk te bieden.

Route Nieuwegein
Nieuwe route (met nieuwe brug)
Er is een gemengd beeld over de route in Nieuwegein. Inwoners in Nieuwegein die positief zijn over de nieuwe route (met nieuwe brug) geven aan dat te vinden omdat er meer ruimte voor groen en geen geluidsoverlast meer is op de plek van het oude spoor. Ook vinden ze het prettig dat de nieuwe route helemaal langs de A.C. Verhoefweg loopt. Respondenten stellen wel de vraag over de hoge kosten voor een nieuwe brug en of dat echt nodig is.

Bestaande route
Inwoners die negatief zijn over de nieuwe route willen niet dat de halte Zuilenstein wordt verplaatst. Ze vinden het goed dat er een nieuw spoor naar Galecopperzoom komt.

6 Doorkijk vervolgproces

De Nota van Antwoord beschrijft de opbrengst van de binnengekomen zienswijze en hoe we hiermee zijn om gegaan. Met de beoogde vaststelling van de Voorkeursbeslissing sluiten rijk en regio de verkenningsfase af.

Rijk en regio intensiveren in de volgende fase het gesprek met de omgeving graag verder. Door gesprekken op straat, met bewoners, verenigingen en gebruikers van de openbare ruimte en door waar mogelijk gezamenlijke ontwerpsessies te houden. Bij de start van de volgende fase wordt opnieuw een aanpak hiervoor opgesteld.

Bijlage A – omschrijving klankbordgroep

Omschrijving Klankbordgroep MIRT verkenning OV en Wonen
De MIRT-verkenning OV en Wonen is een omvangrijk project. Het voorstellen en vervolgens laten besluiten van een voorkeursvariant gaat een intensief traject worden. Hiervoor betrekken we diverse bewoners, ondernemers en overige stakeholders op een aantal momenten bij de plannen. Dit doen wij door het organiseren van ontwerp- en/of informatiebijeenkomsten. Ook willen we graag een klankbordgroep instellen met wie wij als projectteam in gesprek komen over het proces, aandachtspunten, dilemma's en voortgang in het proces. In deze memo wordt de samenstelling, rolverdeling en verantwoordelijkheden omschreven.

Doelen
De Klankbordgroep adviseert onafhankelijk de projectgroep op positief kritische wijze ten aanzien van de plannen. We stellen als generieke doelen voor de klankbordgroep:

- De belangen/onderwerpen van de deelnemers aan de klankbordgroep krijgen vroegtijdig een plek in de rapportages van de MIRT Verkenning. Denk bijvoorbeeld aan:
  - Bij de ontwerpen is benoemd wat vanuit de omgeving of een concrete doelgroep (zoals een fiets of OV-reizigers) van belang is.
  - Effecten voor de omgeving en/of een specifieke doelgroep zijn zichtbaar in de beschrijving van effecten. Zoals een verandering van reistijd, het verbeteren/verslechteren van een oversteek of de verblijfsruimte.
  - Belangen, aandachtspunten, afwegingen voor het samenstellen van een voorkeursalternatief.
- In de afweging over welke maatregelen de voorkeur hebben om uit te gaan voeren, hebben de belangen die zijn ingebracht een plek. Hiermee is het mogelijk voor bestuurders dit mee te wegen in hun besluit. Concreet:
  - Staan effecten benoemd in de specifieke rapportages en/of,
  - Staan ingebrachte reactie in een rapportage over de uitgevoerde participatie.
- Klankbordgroepleden zijn goed op de hoogte van het project. Deelnemers aan de klankbordgroep zijn hierdoor in staat om deel te nemen aan het maatschappelijk gesprek dat kan ontstaan rond de besluitvorming.
- We werken aan een duurzame relatie met de leden van de klankbordgroep ten behoeve van het gehele project (van verkenning t/m uitvoering).

Dit betekent:

- De onafhankelijkheid borgen wij door het aanstellen van een onafhankelijk voorzitter.
- Feedback is concreet en waar nodig worden tegenstrijdige belangen inzichtelijk gemaakt.
- Afwijking van de gegeven adviezen door de klankbordgroep is alleen mogelijk:
  - Onder zwaar wegende argumenten
  - Op basis van besluiten van het bestuur
- We halen vroegtijdig informatie op en zijn transparant over de belangen.
- Leden van de klankbordgroep worden automatisch uitgenodigd voor de vervolgfase van het project, mits de scope van toepassing is op de betreffende deelnemer. De scope is afhankelijk van de wettelijke voorkeursbeslissing (planning eind 2024).

Voor het bereiken van de doelen kunnen de volgende onderwerpen worden geagendeerd:

- voortgang;
- ontwerpen;
- beoordelingen op basis van de criteria;
- problemen, belangen, oplossingen;
- advies over producten.

Samenstelling
De klankbordgroep dient inzicht te geven in de vele belangen die er zijn rond het project. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen 3 type organisaties die zijn gevraagd:

- Generieke belangengroepen
- Bewonersgroepen
- Economische belangen

Een lijst met deelnemende partijen en contactpersonen wordt na de eerste bijeenkomst en gegeven toestemming verspreid.

Namens de projectgroep zijn in ieder geval de Projectmanager(s), Omgevingsmanager en Projectsecretaris/Adviseur Omgeving aanwezig. Afhankelijk van de onderwerpen schuiven ook andere projectgroepleden aan bij de klankbordgroep.

Rollen
Per rol zijn de volgende verantwoordelijkheden verdeeld.

Omgevingsmanager
- Is aanspreekpunt voor de klankbordgroep en de onafhankelijk voorzitter
- Is verantwoordelijk voor organisatie, versturen documenten en verslaglegging
- Is verantwoordelijk voor het inbrengen/borging van de input van de klankbordgroep

Onafhankelijk voorzitter
- Stimuleert het gesprek en deelname van alle deelnemers aan discussie (participatie)
- Is in staat diverse belangen te verbinden
- Draagt zorg voor het helder formuleren van standpunten/ adviezen/besluiten
- Begrijpt het bestuurlijke spel en kan dit ook uitlegbaar maken naar de klankbordgroep
- Houdt het projectteam scherp ten aanzien van beloftes/ toezeggingen en kan het team hierop aanspreken.
- Zorgt voor voorbereidend gesprek/gezamenlijk opstellen agenda, zelfstandige voorbereiding en controle verslag voorafgaand aan verspreiden

Klankbordgroeplid
- Neemt actief deel aan de discussie
- Adviseert het projectteam tijdens de bijeenkomsten
- Probeert verbinding te leggen tussen de belangen en een éénduidig advies
- Staat het vrij om een persoonlijke inspraakreactie in te dienen

Werkwijze
Onderstaand wordt de werkwijze van de klankbordgroep weergegeven.
Voorafgaand aan de klankbordgroep:
- Vindt afstemming plaats tussen de onafhankelijke voorzitter en Omgevingsmanager ten aanzien van de agenda.
- Er is een doorkijk beschikbaar van onderwerpen en verwachting input klankbordgroep bij deze sessie.
- Documenten worden beschikbaar gesteld via mail en een Teams kanaal. Het projectteam levert stukken tijdig (minimaal 1 week van te voren) aan. Bij grotere omvang van documenten worden maatwerk afspraken gemaakt.

Tijdens de bijeenkomst:
- Het projectteam geeft inzage in het proces en verloop van het project.
- Het projectteam geeft inzage wat vast staat en wat nog niet.
- Doorlopen van de onderwerpen op de agenda.
- Deelnemers leveren hun input.
- Waar mogelijk vindt terugkoppeling plaats over verwerking.
- De bijeenkomst start en eindigt op tijd.

Na de bijeenkomst:
- Verslag wordt beschikbaar gesteld aan de deelnemers.

Bijlage B – overzicht participatiemomenten

Informatiebijeenkomsten NRD	Datum
Informatiebijeenkomsten NRD #1 – Merwede	6 juni 2023
Informatiebijeenkomsten NRD #2 – digitaal	13 juni 2023
Informatiebijeenkomsten NRD #3 - Rijnsweerd	15 juni 2023
Extra informatiebijeenkomsten NRD #4 - Nieuwegein	13 november 2023
Informatiebijeenkomsten Tussenbericht	**Datum**
Informatiebijeenkomsten tussenbericht #1 – Utrecht Centraal	3 april 2024
Informatiebijeenkomsten tussenbericht #2 – Nieuwegein	9 april 2024
Informatiebijeenkomsten tussenbericht #3 - Kanaleneiland	18 april 2024
Klankbordgroep	**Datum**
Klankbordgroep #1	22 mei 2023
Klankbordgroep #2	20 juni 2023
Klankbordgroep #3	21 september 2023
Klankbordgroep #4	27 februari 2024
Klankbordgroep #5	10 juni 2024
Klankbordgroep #6	4 september 2024
Stakeholdergesprekken (niet uitputtend)	**Datum**
Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht, SSH	6 juni 2023
Universitair Medisch Centrum	7 juni 2023
Universiteit Utrecht	Diverse momenten
Woonboulevard Utrecht (WBU)/ Centrum Management Utrecht (CMU)	8 juni 2023
Rabobank/ Rijksvastgoedbedrijf (RVB)	Diverse momenten
Nutspartijen	Diverse momenten
Utrecht Science Park (USP)	Diverse momenten
Klépierre	10 juni 2024
Jaarbeurs	11 juni 2024
Ontwikkeloverleg Spoorzone West: Rabobank/ RVB/ NS Stations / MidNed / Objectum	17 juni 2024
Galgenwaard – Kromhoutkazerne – Maarschalkerweerd	24 juni 2024
Samen Duurzaam Nieuwegein	18 juli 2024

Bijlage C - participatie Verdiepingsfase

Klankbordgroep	Datum
Klankbordgroep #1	24 februari 2025
Klankbordgroep #2 - digitaal	28 april 2025

Stakeholdergesprekken	Datum
Eigenarenoverleg MWKZ5	13 december 2024
Raakvlakproject: start bouw bijeenkomst MWKZ	18 februari 2025
Coördinator Sportpark Galecop	23 januari 2025
Samen Duurzaam Nieuwegein	12 februari 2025
Eigenarenoverleg MWKZ5	27 februari 2025
MidNed & Objectum	3 maart 2025
(grond)eigenaren Blokhoeve Nieuwegein (o.a. Sport Catering BV, Green Village en NBC Congrescentrum)	10 maart 2025
Ontwikkeloverleg Spoorzone West & Beurskwartier	Meerdere momenten
Woningcorporaties STUW incl. Jutphaas wonen	18 maart 2025
Raakvlakproject: Koersdocument Nieuwegein	19 maart 2025
(grond)eigenaren Woonboulevard & MWKZ6	24 & 25 maart 2025
Diakonessenhuis	31 maart 2025
St. Antonius Ziekenhuis	3 april 2025
Eigenarenoverleg MWKZ5	Meerdere momenten
MidNed	4 april 2025
BPD eigenaar/ontwikkelaar MWKZ4	7 april 2025
Herontwikkeling Europalaan 33-45 / Lanslaan 2-8	7 april 2025
Villa Jongerius	8 april 2025
Ontwikkeling Veilingstraat 10	11 april 2025
ROC Midden-Nederland	6 mei 2025
Rijksvastgoedbedrijf	Meerdere momenten
Jaarbeurs	Twee bijeenkomsten
Rabobank	Meerdere momenten
NS Vastgoed	Meerdere momenten
MRP Kruisvaartkade B.V.	Meerdere momenten

Inloopspreekuren	Datum
Digitaal, 's avonds	21 november 2025 Geannuleerd i.v.m. onvoldoende animo
Utrecht Centraal Station Bar Beton, einde dag	25 november 2025
Buurtplein Galecop, ochtend	26 november 2025
Buurtplein Galecop, einde dag	27 november 2025 - Geannuleerd i.v.m. onvoldoende animo
Utrecht Centraal Station Bar Beton, overdag	29 november 2025 Geannuleerd i.v.m. onvoldoende animo

Inloopbijeenkomsten	Datum
Kanaal30, Utrecht	15 april 2025
Green Village, Nieuwegein	16 april 2025
Krachtstation, Utrecht	17 april 2025

Bijlage C - participatie Besluitvorming

Stakeholdergesprekken	Datum
Jaarbeurs	17 april 2026
Ontwikkelaar Galaxy toren	12 juni 2026
Stichting Villa Jongerius	16 juni 2026
Ontwikkelaar en belegger Wonderwoods	16 juni 2026
Rocov	16 juni 2026
Ondernemers Woonboulevard, Westraven en Deelgebied 6	18 juni 2026
RVB	19 juni 2026
Rabobank	19 juni 2026
Ondernemers Blokhoeve, Huis de Geer, Ga-lecopperzoom	Afgelast
Eigenarenoverleg MWKZ 5	23 juni 2026
Ontwikkeloverleg Spoorzone West en Beurskwar-tier	23 juni 2026
Fietsersbond en wandelnet	26 juni 2026

Informatiebijeenkomsten	Datum
Informatiebijeenkomst #1- Nieuwegein	Dinsdag 9 juni
Informatiebijeenkomst #2 - Kanaleneiland	Woensdag 10 juni
Informatiebijeenkomst #3 - Merwedekanaalzo-ne	Dinsdag 16 juni

Colofon

Participatierapportage

augustus 2026

Opdrachtgevers:

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Provincie Utrecht

Gemeente Utrecht

Gemeente Nieuwegein

Opgemaakt door Studio Bereikbaar



participatie rapportage
augustus 2026

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Nieuwegein

Gemeente Utrecht

provincie :: Utrecht

STUDIO BEREIKBAAR



Planning- en studiefase Merwedelijn

Plan van aanpak op hoofdlijnen als bijlage bij de Bestuursovereenkomst

DEFINITIEF

Versie 1.0, woensdag 16 september 2026

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 Achtergrond 3
1.2 Bestuurlijke context 3
1.3 Doel van dit document 3

2 Projectopgave 5
2.1 Projectdoelstelling 5
2.2 Scope van de opgave 5
2.3 Raakvlakken en externe ontwikkelingen 7

3 Planproces en planning 9
3.1 Hoofdlijn planproces 9
3.2 Nadere uitwerking planproces 9
3.3 Omgevingsproces 9
3.4 Aandachtspunten planning 10

4 Sturing en organisatie 12
4.1 Sturing en besluitvorming 12
4.2 Informatie en verantwoording 14
4.3 Projectorganisatie op hoofdlijnen 15
4.4 Financieel mandaat 16

5 Projectbeheersing 18
5.1 Financiële beheersing 18
5.2 Scopebeheersing 19
5.3 Risicobeheersing 19

6 Bijlagen 21

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De regio groeit: in de Metropoolregio Utrecht is sprake van een groei van 165.000 woningen en 110.000 arbeidsplaatsen. Hiervan komen er veel in Groot Merwede en Rijnenburg: 63.000 tot 75.000 woningen en 33.500 tot 45.500 arbeidsplaatsen. Tegelijkertijd loopt het bestaande ov-systeem richting 2040 vast, in het bijzonder geldt dit voor de ov-routes van en naar Utrecht Centraal en het Utrecht Science Park (USP). Zonder gerichte investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer ontstaat een rem op woningbouw, neemt de drukte op de weg en in het ov verder toe en verslechtert de kwaliteit van de openbare ruimte.

Daarom is de MIRT-verkenning OV & Wonen uitgevoerd naar een schaalsprong in het Utrechtse ov-systeem, een belangrijk puzzelstuk om de bredere verstedelijkingsopgave in de regio mogelijk te maken. De MIRT-verkenning heeft geleid tot het vaststellen van het Voorkeursalternatief van een verdiept gelegen tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Kanaleneiland Zuid, en een zoekgebied tussen Kanaleneiland Zuid en Westraven voor het doortrekken van deze tramverbinding. In de Planning- en studiefase wordt deze tramverbinding verder uitgewerkt en worden afspraken over de toekomstige exploitatie en beheer & onderhoud van de Merwedelijn voorbereid. Parallel daaraan wordt onderzocht hoe de tramverbinding verder kan worden doorgetrokken naar het nieuw te ontwikkelen Groot Merwede en Rijnenburg; dit is geen onderdeel van het project Merwedelijn.

1.2 Bestuurlijke context

Het project is een samenwerking van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties/Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht en Gemeente Nieuwegein. Tot en met de MIRT-verkenning is het project uitgevoerd onder aansturing van U Ned, het samenwerkingsverband voor de regio’s Utrecht en Amersfoort waarin Rijk, provincie en gemeenten samenwerken aan maatregelen op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Voor de aansturing van de vervolgfase voldoet de structuur van U Ned niet. Hiervoor moet een nieuwe organisatiestructuur worden ingericht die is uitgewerkt in hoofdstuk 4.

Belangrijke mijlpalen uit de besluitvorming over de MIRT-verkenning OV & Wonen zijn:

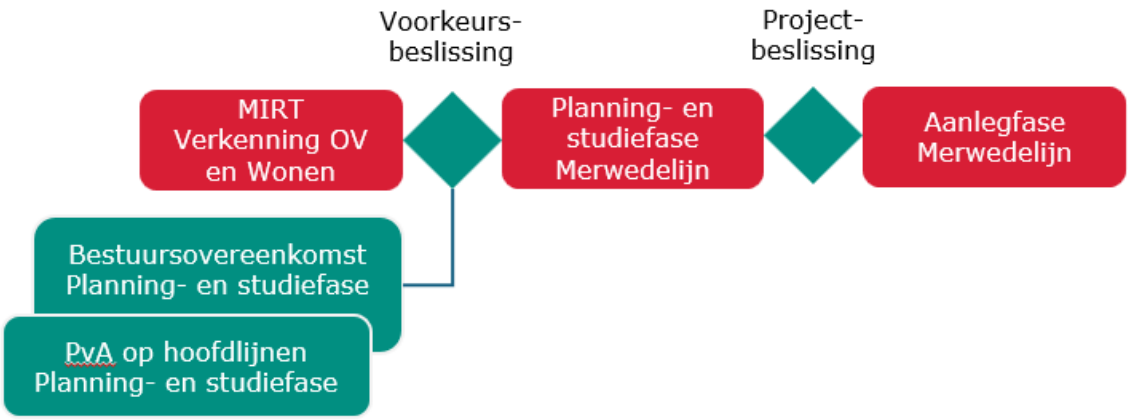
- Raden en Staten (eind 2026): beoogde vaststelling Voorkeursalternatief
- BO MIRT 2026 (november 2026): beoogde vaststelling Voorkeursalternatief
- BO MIRT 2025 (5 januari 2026): voorlopig Voorkeursalternatief is vastgesteld, en middelen gereserveerd
- BO MIRT 2020 (25 november 2020): Startbeslissing MIRT-Verkenning genomen

1.3 Doel van dit document

Dit plan van aanpak op hoofdlijnen is een bijlage bij de Bestuursovereenkomst die partijen sluiten om de Plannings- en studiefase van de Merwedelijn uit te voeren.

In het plan van aanpak op hoofdlijnen leggen we de koers van de aanpak vast met de belangrijkste sturingselementen op basis waarvan partijen vertrouwen hebben op een succesvolle uitwerking van de Merwedelijn die leidt tot een Projectbeslissing. In de aanpak zijn, waar dit van toepassing is, de lessen meegenomen die geleerd zijn van de Uithoflijn, in bijlage B is per les aangegeven hoe de lessen zijn verwerkt. Tegelijk biedt dit plan van aanpak op hoofdlijnen ook ruimte voor verdere uitwerking door de nieuw in te richten projectorganisatie. Binnen de kaders van dit plan van aanpak op hoofdlijnen wordt de projectopdracht en het daarop gebaseerde uitgewerkte plan van aanpak vastgesteld binnen de governance van het project Merwedelijn.

Figuur 1: Plan van aanpak op hoofdlijnen als bijlage bij de Bestuursovereenkomst voor de besluitvorming over de start van de Planning- en studiefase.



2 Projectopgave

2.1 Projectdoelstelling

Partijen definiëren in de bestuursovereenkomst (BOK) over de Merwedelijn met elkaar de volgende doelstellingen voor het project Merwedelijn:

1. Een noodzakelijke bijdrage te leveren om op termijn circa 63.000 tot 75.000 nieuwe woningen en 33.500 tot 45.500 arbeidsplaatsen per openbaar vervoer bereikbaar te maken;
2. Oplossen van multimodale knelpunten bij en in de omgeving van Utrecht Centraal;
3. Werkend en exploitabel tram- en vervoerssysteem;
4. Ruimtelijke inpassing passend bij een hoog stedelijke omgeving;
5. Toekomst vaste oplossing.

2.2 Scope van de opgave

De scope van het project bestaat uit de uitbreiding van het werkend tramvervoersysteem met een snelle tramverbinding van Utrecht Centraal Station naar Nieuwegein (de Merwedelijn). De verbinding en scope voor de Planning- en studiefase staan beschreven in artikel 4 'Scope' en art 12 'eigendom, exploitatie en beheer en onderhoud van de BOK, en is weergegeven op de kaart in bijlage 1 bij de BOK. Voor de scope is een taakstellend budget van € 1.805 miljoen excl. btw, prijspeil 2025, beschikbaar gesteld (zie 5.1). De scope van de Planning- en studiefase wordt nader uitgewerkt in de projectopdracht en vervolgens in de uitwerking van het plan van aanpak. Deze wordt aan het begin van de Planning- en studiefase vastgesteld. De volgende punten behoeven hierbij nog expliciet aandacht.

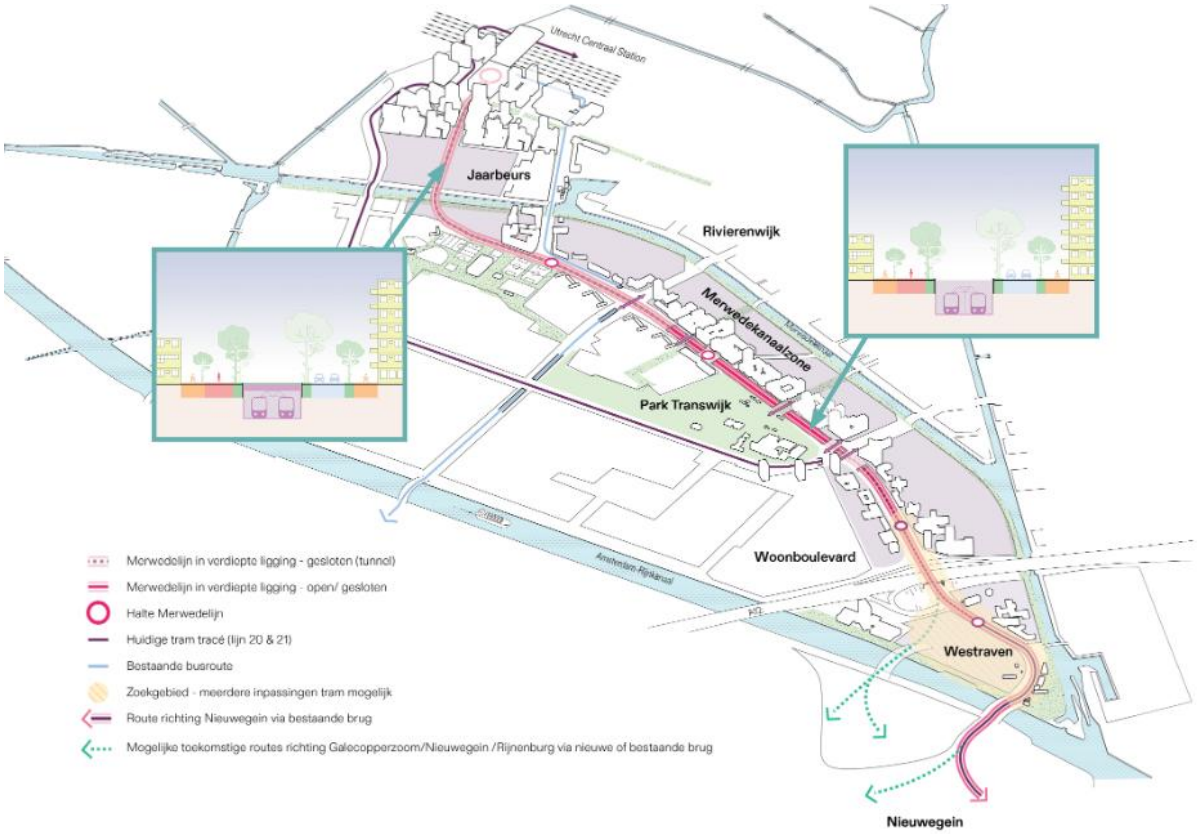
Voorbereiding aanschaf trammaterieel

Om tot een werkend en exploitabel tram- en vervoerssysteem te komen volgens de gewenste planning, moet in de Planning- en studiefase worden gestart met het voorbereiden van de aanschaf van trammaterieel. De voorbereiding van de aanschaf van trammaterieel is een aanvulling op de scope, zoals benoemd in de BOK. De kosten hiervan komen niet ten laste van het taakstellend budget van € 1.805 miljoen excl. btw, prijspeil 2025. De financiering van de voorbereiding van de aanschaf van trammaterieel is voor rekening van de provincie Utrecht.

Eindhalte CS en Beatrixgebouw

Over de demarcatie van de scope rondom de eindhalte CS en de gebiedsontwikkeling rond het Beatrixgebouw en Jaarbeursterrein wordt nog gesproken. In de projectopdracht wordt deze demarcatie verder uitgewerkt en vastgesteld.

Figuur 2: Overzicht van het beoogde tracé van de Merwedelijn



Bedieningsgarantie

Er is door de provincie Utrecht nog geen bedieningsgarantie voor de Merwedelijn afgegeven. Voor de Projectbeslissing is het nodig om, volgens de MIRT-spelregels, afspraken te maken over de toekomstige exploitatie en beheer & onderhoud van de Merwedelijn binnen het openbaar vervoersysteem. In artikel 12 'Eigendom, exploitatie en beheer en onderhoud' van de BOK is opgenomen welke inspanningen partijen doen om in de Planning- en studiefase de toekomstige exploitatie en beheer en onderhoud nader in beeld te brengen en draagbaar te maken. De onderzoekskosten daarvoor komen ten laste van het taakstellend budget. De bekostiging en de verwezenlijking van organisatieaanpassingen beheer en onderhoud en exploitatie maken geen deel uit van de scope.

Rijnenburglijn

Het doortrekken van de Merwedelijn naar Nieuwegein/Rijnenburg (de Rijnenburglijn) is geen onderdeel van de scope. Na een eventueel Voorkeursbesluit voor de Rijnenburglijn zal besloten worden over de governance en aanpak van de verdere uitwerking van de Rijnenburglijn.

Aandachtspunten uit zienswijzen

Op basis van de zienswijzen op het Voorkeursalternatief is een aantal aandachtspunten benoemd waar in de uitwerking van de scope in de planning en studiefase expliciet rekening mee moet worden gehouden (zie bijlage A).

2.3 Raakvlakken en externe ontwikkelingen

De uitwerking van de Merwedelijn kent belangrijke raakvlakken met een aantal andere ontwikkelingen. Vanuit de projectorganisatie worden deze raakvlakken bewaakt. Een aantal ontwikkelingen en het raakvlak met de Merwedelijn beschrijven we hier op hoofdlijn.

Gebiedsontwikkeling Groot Merwede – Rijnenburg

Het doel van de Merwedelijn is om het eerste deel van de gebiedsontwikkeling Groot Merwede en Rijnenburg mogelijk te maken. Het tempo van de gebiedsontwikkeling kan daarom invloed hebben op het tempo van de Planning- en studiefase (en de realisatie) van de Merwedelijn. Daarnaast heeft het gebiedsprogramma invloed op de vervoerswaarde en daarmee de businesscase van de Merwedelijn. Andersom kan de planning en inpassing van de Merwedelijn impact hebben op de planning en planvorming van de omliggende gebiedsontwikkelingen.

Besluitvorming (MIRT-)verkenning Rijnenburglijn

De Rijnenburglijn en Merwedelijn kennen een sterke samenhang. Vanuit de woningbouwplanning Galecopperzoom en Rijnenburg is de wens om de Merwedelijn en Rijnenburglijn gelijktijdig te ontwikkelen en realiseren en af te stemmen op de planning van de woningbouw. Het nog te bepalen aansluitpunt tussen beide lijnen en de fasering vormen de belangrijkste raakvlakken. Tijdens de uitwerking van beide delen onderzoeken we mogelijkheden tot slim faseren, ook in combinatie met de SUNIJ-lijn. Als de projecten gelijktijdig in uitvoering gaan, zijn goede afspraken over organisatie, uitvoeringsfasering, test- en proefbedrijf, materieel en indienststelling nodig. De mogelijke Verkenning naar de Rijnenburglijn is voor de Merwedelijn een raakvlak. Bij het Voorkeursbesluit over de Rijnenburglijn wordt bepaald of de Rijnenburglijn vanaf de Planning- en studiefase samen met de Merwedelijn onder één projectorganisatie wordt gebracht.

Besluit over op- en afritten A12 Kanaleneiland

Het wel of niet handhaven van de afritten van de A12 heeft mogelijk impact op het ontwerp van de inpassing van de Merwedelijn. Zo heeft het onder andere invloed op waar de tramlijn bovengronds kan komen. Dit besluit dient uiterlijk medio 2027 genomen te zijn om op tijd te kunnen starten met de variantenstudie en het beeldkwaliteitsplan voor de Merwedelijn. Dit is input voor de uitwerking van het integrale schetsontwerp.

Besluit wel of geen nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal

Een besluit of er wel of geen nieuwe trambrug over het Amsterdam-Rijnkanaal moet komen is maatgevend voor het tracé in het zoekgebied. Voor de gebiedsontwikkeling Galecopperzoom is het noodzakelijk dat er in 2026 een besluit is genomen over de nieuwe brug. Als dit besluit later wordt genomen dan zijn alternatieve beheersmaatregelen nodig om het tempo in het planproces van de Merwedelijn te kunnen behouden.

Warmte-koudeopslag (WKO)

Met name in het stationsgebied zijn veel WKO-bronnen aanwezig. De Merwedelijn kan impact hebben op het functioneren van het WKO-systeem. In de Planning- en studiefase zullen deze impact en de beheersmaatregelen ervan in nauwe afstemming met de eigenaren van de WKO-bronnen verder uitgewerkt moeten worden.

Doorontwikkeling Jaarbeursterrein en omgevingsvisie Jaarbeurs

Het tracé van de Merwedelijn loopt door het Jaarbeursterrein. De uitwerking van het tracé, de doorontwikkeling van het Jaarbeursterrein en de omgevingsvisie van de Jaarbeurs zullen van invloed zijn op elkaar. Deze samenhang vraagt in de Planning- en studiefase bijzondere aandacht. Dit geldt ook voor de inpassing van het ondergrondse deel van het tracé in de nabijheid tot de bebouwing van bijvoorbeeld Wonderwoods en Galaxy.

3 Planproces en planning

3.1 Hoofdlijn planproces

In het processchema (figuur 3) zijn de belangrijkste activiteiten in de Planning- en studiefase uitgezet in de tijd. Dit geeft een eerste overzicht van de inhoud van de Planning- en studiefase en de afhankelijkheden tussen de verschillende sporen van het planproces:

- Politiek-bestuurlijk: de benodigde besluiten om tot de Projectbeslissing te komen;
- Omgeving: de wijze waarop omgeving en stakeholders betrokken worden;
- Ingepast en werkend tramvervoersysteem: de inhoudelijke uitwerking van het ontwerp voor de Merwedelijn;
- Planprocedures en conditionering: de wettelijke procedures en voorbereidingen om de aanleg van de Merwedelijn mogelijk te maken;
- Projectmanagement en –beheersing: de wijze van sturing op het project.

In de Bestuursovereenkomst hebben de partijen de ambitie opgenomen om de Projectbeslissing in 2030/2031 te kunnen nemen. Dit sluit aan op de planning van het processchema. Daarmee moet de Merwedelijn in 2040 in gebruik genomen kunnen worden.

3.2 Nadere uitwerking planproces

De projectorganisatie werkt het planproces nader uit met doelen, beoogde resultaten en kaders per spoor. Het uitgewerkte plan van aanpak van de projectorganisatie bij aanvang van de Planning- en studiefase bevat een gedetailleerde aanpak in deelplannen, opgesteld door de verantwoordelijke rolhouder(s). Daarbij wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de gebruikelijke processen van gemeenten, provincie en Rijk.

Uitwerking van het processchema in een concrete masterplanning en detailplanning gebeurt gelijktijdig met het opstellen van deze deelplannen. Deze uitwerking dient aan te sluiten bij de ontwerpprocessen van de opdrachtgevers. Eventuele wijzigingen in de planning worden expliciet afgestemd met gebiedsontwikkelingen Stadseiland Zuid en Galecopperzoom.

3.3 Omgevingsproces

Het plangebied is een stedelijke omgeving met diverse gebiedsontwikkelingen en veel belanghebbende partijen. Het omgevingsproces wordt verder uitgewerkt bij aanvang van de Planning- en studiefase en geeft invulling aan de omgevingsplan procedure en de wijze waarop de omgeving verder betrokken en geïnformeerd wordt. Het participatiebeleid ‘Samen stad maken’ van de gemeente Utrecht is daarvoor de basis. De aandachtspunten die uit de zienswijzen op het Voorkeursalternatief naar voren zijn gekomen voor de Planning- en studiefase (zie bijlage A) vormen hiervoor belangrijke input.

3.4 Aandachtspunten planning

Het kritisch pad in de planning zijn de planprocedures, rekening houdend met voldoende tijd om ook de omgeving te betrekken. De omgevingsplan procedure moet zijn doorlopen bij de Projectbeslissing. Dit maakt het dat het niet realistisch is om een projectbeslissing eerder dan in 2030/2031 te nemen. Daarmee ontstaat tegelijk meer ruimte om het ontwerp in de Planning- en studiefase verder uit te werken tot een referentieontwerp of definitief ontwerp.

Nog structurerende keuzes te maken

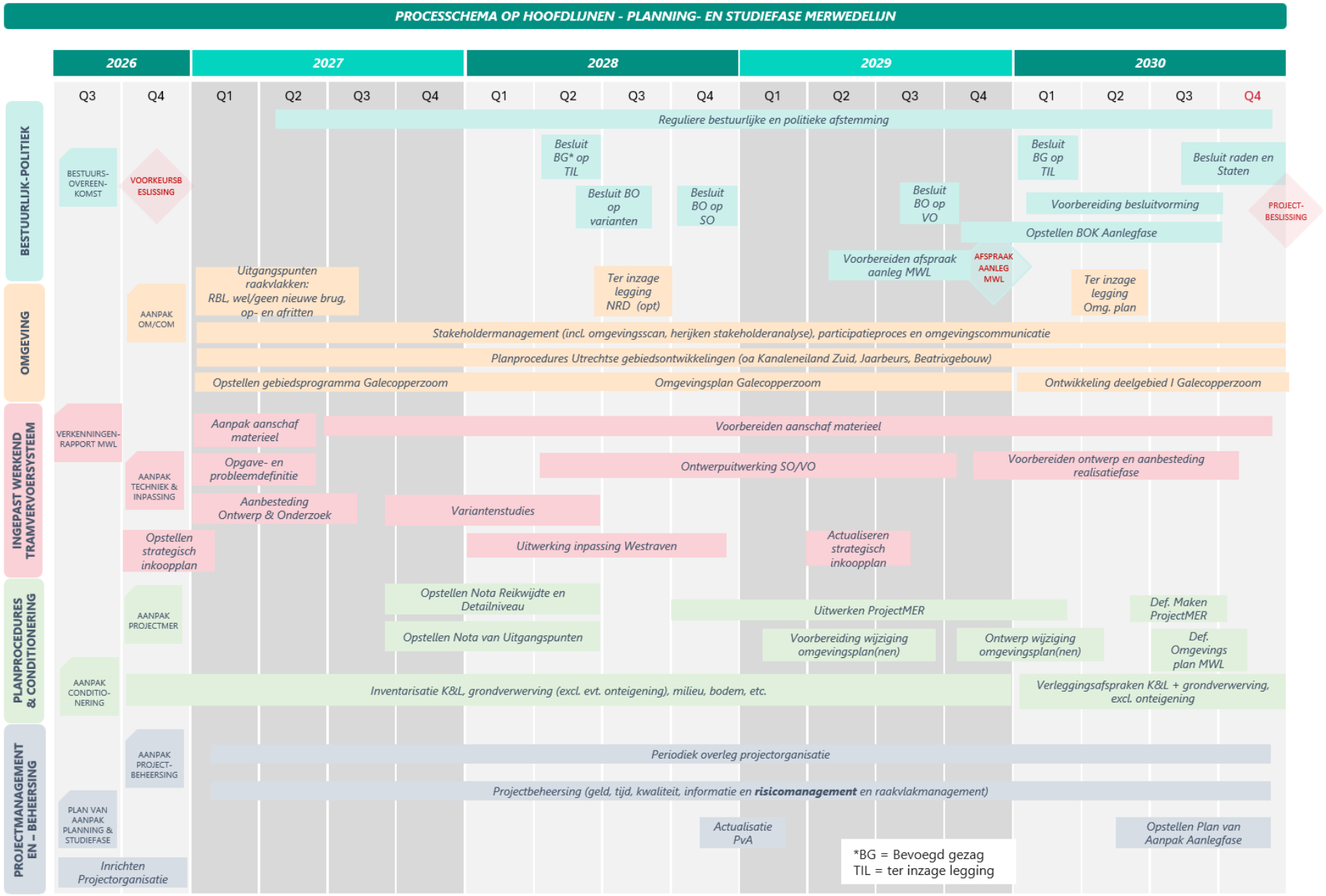
Het Voorkeursalternatief levert een ontwerp van het alignement van het tracé en haltes van de Merwedelijn op. Voor een aantal punten op het tracé moet nog een structurerende keuze worden gemaakt. Het gaat om de uitwerking en oriëntatie van de eindhalte, de keuze voor het wel of niet toevoegen van een derde halte, het tracé in het zoekgebied en waar de verdiepte ligging exact open en dicht is. Naast het ontwerp van het tracé moet de inpassing van het tracé in de omgeving en de ontsluiting en sfeer van de haltes nog op schetsontwerp niveau uitgewerkt worden. Daarvoor is het noodzakelijk om als eerste stap in de Planning- en studiefase te komen tot een integraal schetsontwerp. Er kan dus niet gelijk gestart worden met het uitwerken van een voorlopig ontwerp. Dit heeft effect heeft op de totale doorlooptijd.

Planproces Galecopperzoom in relatie tot proces planning en studiefase Merwedelijn

Vanwege het raakvlak met het planproces van de woningbouwontwikkeling Galecopperzoom is gekeken of een Projectbeslissing in 2029 haalbaar is. Om deze mijlpaal te kunnen halen bevat de planning geen buffers en kan bijvoorbeeld een omgevingsplan voor de Merwedelijn niet binnen de Planning- en studiefase worden vastgesteld. Daarmee wordt een Projectbeslissing voor de Merwedelijn in 2029 niet als realistisch gezien. Onder andere op basis van de lessen uit de Uithoflijn is gekozen voor een realistische, maar ambitieuze planning, en staat de projectbeslissing op 2030/2031.

Het omgevingsplan voor de Galecopperzoom moet in 2029 worden vastgesteld, zodat in 2030 gestart kan worden met de realisatie van de woningen. Om het omgevingsplan voor Galecopperzoom te kunnen vaststellen is het wenselijk om eind 2029 zekerheid te hebben over de realisatie van de Merwedelijn en het tracé tot Galecopperzoom. Zoals hierboven aangegeven is een Projectbeslissing voor de Merwedelijn eind 2029 niet realistisch. Om voor het planproces van de gebiedsontwikkeling Galecopperzoom toch de gewenste zekerheid over de Merwedelijn te garanderen, moet dit in een apart besluit of overeenkomst tussen de betrokken partijen worden geborgd. De exacte vorm wordt in overleg tussen partijen bepaald. Dit aparte besluit of overeenkomst dient eind 2029 gereed te zijn.

Figuur 3: Processchema op hoofdlijnen voor de Planning- en studiefase



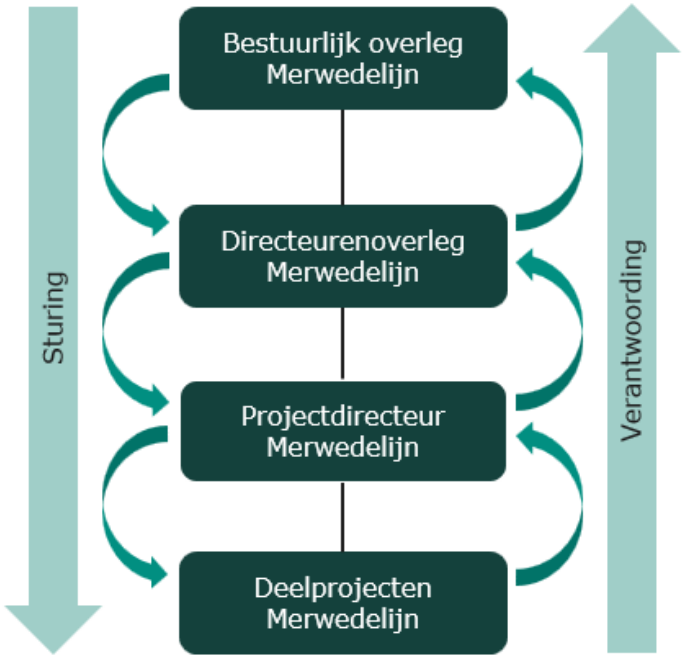
4 Sturing en organisatie

4.1 Sturing en besluitvorming

Een belangrijke succesfactor voor het project is een projectorganisatie met duidelijke sturings- en verantwoordingslijnen. De dagelijkse aansturing van het project vindt plaats door de projectorganisatie onder leiding van de projectdirecteur. Het Directeurenoverleg Merwedelijn (DO) en het Bestuurlijk overleg Merwedelijn (BO) houden toezicht op het project en sturen bij waar dat nodig is (zie figuur 4). In het DO en het BO zijn de opdracht gevende partijen vertegenwoordigd:

- Rijk (Ministerie van I&W en Ministerie van BZK);
- Provincie Utrecht;
- Gemeenten Utrecht en Nieuwegein.

Figuur 4: Sturing en verantwoording binnen de projectorganisatie in de Planning- en studiefase



Bestuurlijk overleg Merwedelijn

Het BO is bevoegd om besluiten te nemen over onderwerpen die de kaders van het project wijzigen, zoals onder andere afwijkingen in budget, planning en scope. De invulling van het BO zal in de projectopdracht verder zijn uitgewerkt en zal in grote lijnen het advies “Verkenning governance Merwede- en Rijnenburglijn” uit 2026 van Riedstra volgen.

Vertegenwoordigers in het bestuur zijn door Colleges bevoegd om besluiten namens de colleges te nemen. Besluiten in het BO worden op basis van unanimiteit genomen. Als geen unanimiteit wordt bereikt, maken partijen nadere afspraken om tot een besluit te komen. Besluiten die voorgelegd worden aan het BO worden altijd voorbereid door het Directeuren Overleg Merwedelijn (DO). Het DO bestaat

uit directeuren van de opdrachtgevende partijen of hun vertegenwoordigers. De invulling van het DO zal worden uitgewerkt in de projectopdracht.

Het BO is niet bevoegd om zelfstandig besluiten te nemen over onderwerpen waarvan de wettelijke bevoegdheid ligt bij Colleges, Raden en/of Staten. Dit geldt bijvoorbeeld voor het vrijgeven van budgetten en de invulling van het bevoegd gezag voor ruimtelijke procedures. Ook de Projectbeslissing aan het einde van de Planning- en studiefase zal ter besluitvorming aan de Raden en Staten worden voorgelegd. Besluitvorming in het BO over deze onderwerpen gebeurt dan onder voorbehoud van goedkeuring door de bevoegde partij(en).

Provinciale Staten Utrecht, gemeenteraden Utrecht en Nieuwegein

De projectbeslissing, inclusief de bestuursovereenkomst voor de Aanlegfase, zal ter besluitvorming aan de staten en gemeenteraden worden voorgelegd. Daarnaast worden onderwerpen waar zij de bevoegdheid in hebben ter besluitvorming voorgelegd, zoals onder meer het vrijgeven van budgetten, het vaststellen van de RO-procedures. Via halfjaarlijkse voortgangsrapportages zullen de Provinciale Staten, de gemeenteraden van Utrecht en Nieuwegein en het Rijksprogramma Woningbouw en Mobiliteit worden geïnformeerd over de voortgang van de planning en studiefase Merwedelijn.

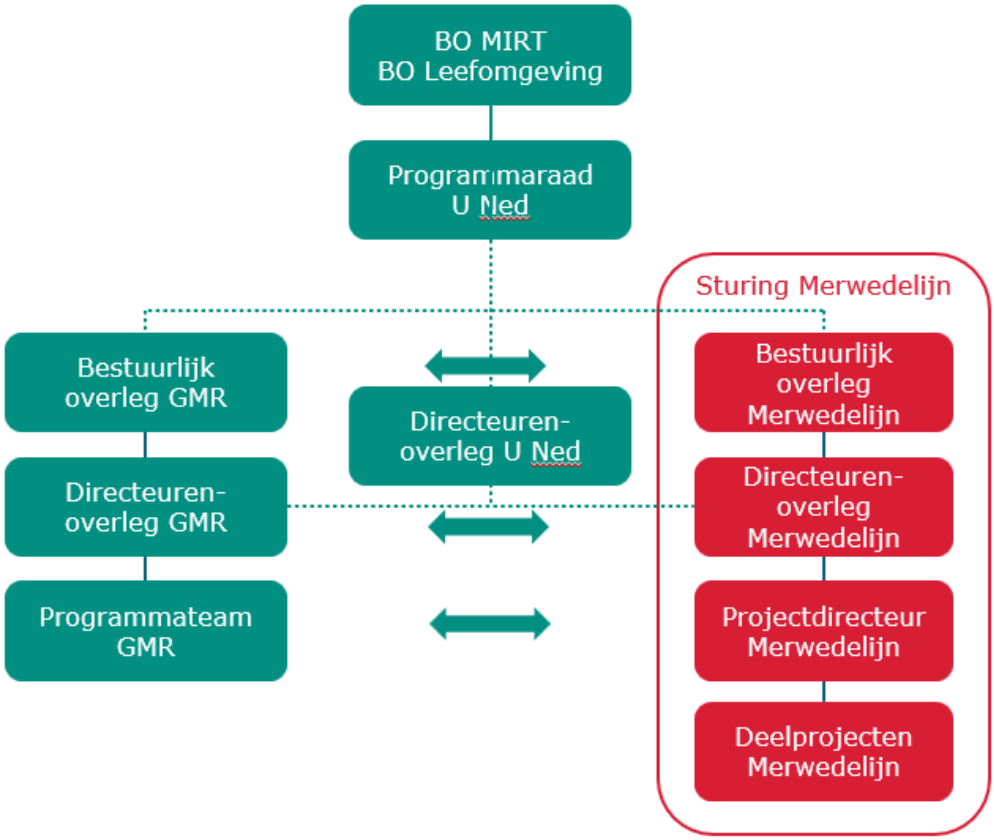
Rol van U Ned, BO MIRT en BO Leefomgeving

Het programma U Ned is het gremium waarbinnen afspraken over verstedelijking en bereikbaarheid tussen Rijk en Regio worden voorbereid. Onderwerpen waar een besluit van het BO MIRT en of BO Leefomgeving voor nodig is verlopen via de besluitvormingslijn van U Ned. Dit betreft in ieder geval het besluit over de Projectbeslissing aan het einde van de Planning- en studiefase. Bij afwijkingen die impact hebben op de programmaopgave van U Ned kan ook een besluit in het BO MIRT of BO Leefomgeving nodig zijn. Besluitvorming hiervan verloopt via de governance van het programma U Ned (via DO U Ned naar de Programmaraad U Ned).

Rol van Groot Merwede-Rijnenburg

Verstedelijking en bereikbaarheid zijn afhankelijk van elkaar, er is wederkerigheid. Onder aansturing van het BO Groot Merwede - Rijnenburg wordt gewerkt aan verstedelijking. Onder aansturing van het BO Merwedelijn wordt gewerkt aan bereikbaarheid. Deze organisaties informeren elkaar regelmatig over de voortgang. De projectdirecteur bewaakt vanuit de wederkerigheid de samenhang, zodat de stedelijke ontwikkeling in balans blijft met de Planning- en studiefase van de Merwedelijn en vice versa. Bij afwijkingen aan de Merwedelijn die impact hebben op de ontwikkeling van Groot Merwede-Rijnenburg als geheel (en vice versa) worden besluiten gezamenlijk genomen. Als er geen onderlinge overeenstemming is, dan wordt een besluit aan de (overkoepelende) Programmaraad U Ned voorgelegd, eventueel met een besluit in het BO MIRT of BO Leefomgeving. Ook hier geldt dat besluitvorming plaatsvindt met in achtneming van de wettelijke bevoegdheden van iedere partij.

Figuur 5: Sturing Merwedelijn en samenhang met afstemming en sturing programma's Groot Merwede - Rijnenburg en U Ned



4.2 Informatie en verantwoording

In het escalatiemodel van de projectorganisatie (figuur 4) legt de projectdirecteur verantwoording af aan het DO op basis van het uitgewerkte plan van aanpak. Het DO legt verantwoording af aan het BO op basis van de Bestuursovereenkomst. Provinciale Staten en de Gemeenteraden van Utrecht en Nieuwegein worden door de projectorganisatie halfjaarlijks met een bestuurlijke voortgangsrapportage geïnformeerd over de voortgang van de Planning- en studiefase van de Merwedelijn. Daarmee wordt invulling gegeven aan de kaders van de gemeente Utrecht (Regeling Risicovolle Projecten, 2025) en de provincie Utrecht (Nota Investeren, Waarderen en Exploiteren, 2022). De Tweede Kamer wordt jaarlijks in de Kamerbrief met het MIRT overzicht geïnformeerd over de voortgang.

De voorzitter van het BO borgt samen met de projectdirecteur de informatie- en verantwoordingslijnen, inclusief het informeren van het BO Groot Merwede - Rijnenburg (GMR) en de Programmaraad U Ned over de voortgang van het project.

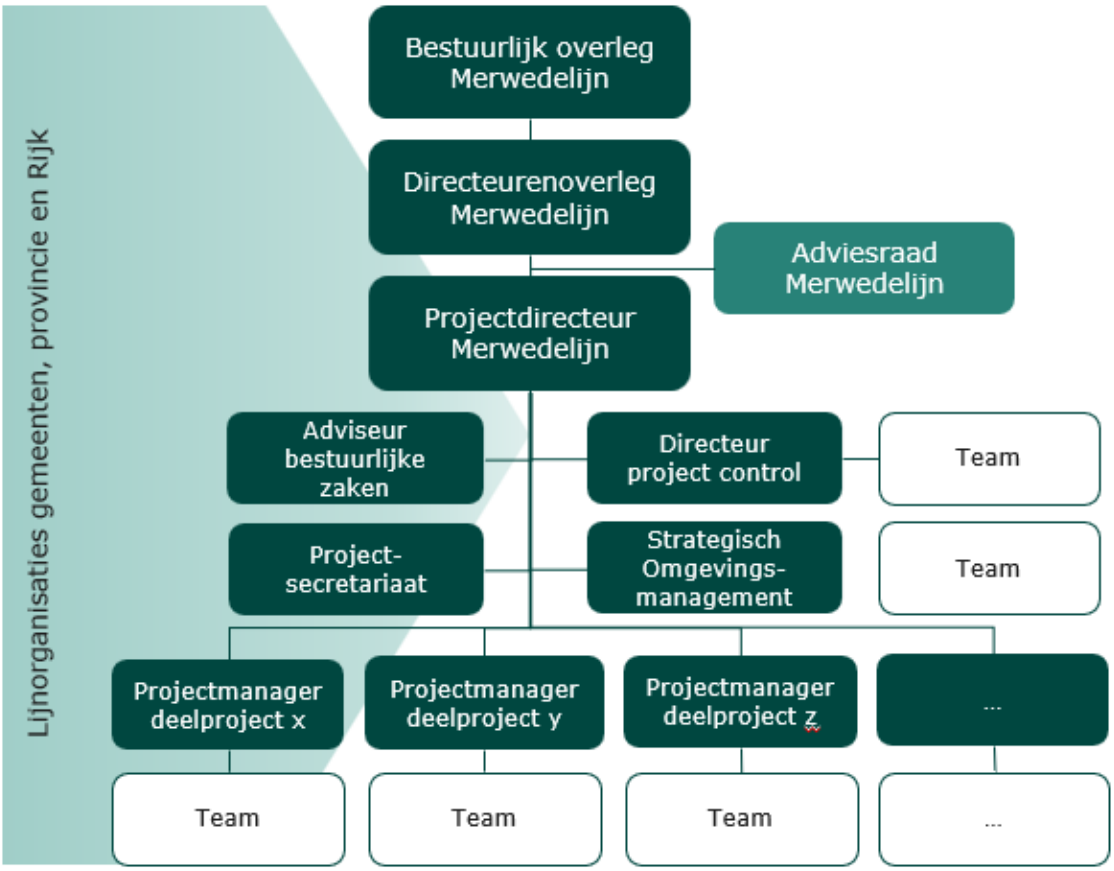
4.3 Projectorganisatie op hoofdlijnen

De projectorganisatie wordt aangestuurd door de projectdirecteur. De projectdirecteur wordt ondersteund door een kernteam dat in ieder geval bestaat uit een directeur projectbeheersing en een projectsecretariaat, eventueel aangevuld met een strategisch omgevingsmanager en een adviseur bestuurlijke zaken. De uitvoering van de Planning- en studiefase is belegd bij specifieke projectmanagers, die elk verantwoordelijk zijn voor een eigen onderdeel van het project. De invulling van deze deelprojecten en de verdere uitwerking van de projectorganisatie is een taak van de projectdirecteur en de directeur projectbeheersing. Het organogram geeft een mogelijke invulling van de uitwerking van de projectorganisatie ter illustratie. Hier wordt nu geen besluit over genomen.

Lijnorganisaties

De lijnorganisaties van de betrokken partijen, zoals beleid, assetmanagement, bevoegd gezag en vervoerders worden in ieder geval betrokken bij het inbrengen van eisen en wensen, het toetsen van producten en het uitvoeren van wettelijke taken. De wijze waarop de lijnorganisaties worden betrokken, is onderdeel van het uitgewerkte plan van aanpak van de projectorganisatie. De projectorganisatie vult de samenwerking met de lijnorganisaties aan het begin van de Planning- en studiefase in het uitgewerkt plan van aanpak in overleg met de lijnorganisaties verder in.

Figuur 6: Voorbeeld van een mogelijke inrichting van de projectorganisatie voor de planning- en studiefase



Adviesraad

Een adviesraad Merwedelijn wordt opgericht om op directie- en bestuurlijk niveau onafhankelijk advies uit te brengen over inhoud en proces van het project. De adviesraad brengt op verzoek van het DO en BO advies uit. Leden van de adviesraad komen van buiten de opdracht gevende organisaties en beslaan ten minste de volgende kennis- en ervaringsthema's:

- Spoorsystemen, inclusief veiligheid;
- Hoog stedelijke gebiedsontwikkeling in relatie tot inpassing van infrastructuur;
- Complexe publiek/publieke en publiek/private samenwerking.

4.4 Financieel mandaat

Voor een slagvaardige projectorganisatie is het nodig dat de projectdirecteur een financieel mandaat krijgt, passend bij de zwaarte van het project en de positie in de aanbestedende organisatie. De projectdirecteur krijgt een financieel mandaat binnen de gemeente Utrecht, omdat de gemeente Utrecht in de Plannings- en studiefase de rol van aanbestedende dienst op zich neemt.

Het financieel mandaat van de projectdirecteur Merwedelijn is gelijkwaardig aan het mandaat van de projectdirecteur Wervengebied en bedraagt € 1 mln. voor uitgaven binnen de begroting. Voor opdrachten van boven de € 1 mln. is de

goedkeuring van het DO Merwedelijn nodig en wordt voor de administratieve opdrachtverstrekking de mandaatregeling van de gemeente Utrecht gevolgd.

Het betreft een uitwerking op hoofdlijnen. In de projectopdracht aan de projectorganisatie dient de mandatering verder te worden aangescherpt, onder andere wie bevoegd is om welke besluiten te nemen. Deze uitwerking dient aan te sluiten bij de principes uit dit plan van aanpak op hoofdlijnen. De mandaatbesluiten zullen bij start van de planning en studiefase moeten zijn geregeld.

Opdrachten in het kader van de aanschaf van nieuw materieel vragen extra aandacht. De financiering hiervan ligt bij de provincie Utrecht. Uitwerking van de mandaatstructuur en administratieve procedure hiervoor wordt in samenspraak met de provincie opgenomen in de projectopdracht aan de projectorganisatie.

5 Projectbeheersing

Projectbeheersing geeft inzicht en overzicht, helpt om te anticiperen op ontwikkelingen en om overwogen keuzes te maken. De projectbeheersing op de beheersingsaspecten financiën, scope en risico's wordt hier op hoofdlijn toegelicht. Nadere uitwerking van deze en overige beheersaspecten vindt plaats in het uitgewerkt plan van aanpak.

Kaders voor het inrichten van de projectbeheersing zijn, naast de Bestuursovereenkomst, ook de 'Regeling risicovolle projecten' van de gemeente Utrecht, de 'Nota Investeren, waarderen, exploiteren' van de provincie Utrecht en de 'MIRT Spelregels' van het Rijk.

5.1 Financiële beheersing

Financieel kader

De financiële sturing vindt plaats op de integrale business case Merwedelijn. Dit is het investeringsbudget en daarnaast de kosten en opbrengsten van beheer & onderhoud en exploitatie.

Voor het realiseren van de scope is door de financierende partijen een taakstellend investeringsbudget van € 1.805 miljoen exclusief btw, prijspeil 2025 beschikbaar gesteld. Afspraken over dit budget en indexatie ervan zijn vastgelegd de Bestuursovereenkomst, daarin is opgenomen dat het Rijk conform BO MIRT afspraken (ENW/BSK-2019/233960, IENW/BSK-2022/271618, IENW/BSK-2025/277764) € 1.506 miljoen incl. btw (prijspeil januari 2026) bijdraagt, Utrecht en Provincie dragen ieder € 280 miljoen excl. btw (prijspeil januari 2025) bij en Nieuwegein draagt € 15 miljoen excl. btw (prijspeil 2025) bij. Kosten voor B&O en exploitatie worden gefinancierd door de Provincie Utrecht.

De kosten voor de Planning- en studiefase van het project zijn geraamd op 4,5 tot 5,4% van het taakstellend budget. Partijen dragen naar rato van hun bijdrage aan het taakstellend budget bij aan de kosten voor de Planning- en studiefase binnen deze bandbreedte. Dit bedrag zal via een besluit door raden en staten beschikbaar worden gesteld voor de planning en studiefase. Bijdragen worden jaarlijks, volgens de begroting van de projectorganisatie, tussen 1 en 15 januari van het betreffende jaar, door iedere partij uitgekeerd aan de aanbestedende dienst. In de voortgangsrapportage rapporteert de projectorganisatie over de kosten- en risico-ontwikkeling van de Planning en studiefase. Als keuzes moeten worden gemaakt waarbij werkzaamheden naar voren worden gehaald en daarmee bijvoorbeeld extra budget benodigd is voor de Planning en studiefase, zal besluitvorming hierover lopen via DO MWL, BO MWL naar raad en staten.

Ten laste van het investeringsbudget voor de planning en studiefase komen alle kosten die nodig zijn om de scope, zoals beschreven in artikel 4 'Scope' en art 12 'eigendom, exploitatie en beheer en onderhoud' van de BOK, voor de planning- en studiefase uit te werken.

De personele inzet vanuit de opdrachtgevende partijen om tot een bestuurlijke Projectbeslissing te komen zijn onderdeel van de projectkosten en komen ten laste van het taakstellend investeringsbudget. Dit geldt ook voor de kosten van huisvesting, kosten voor het opzetten en inregelen van de projectorganisatie, en de leges voor vergunningen. De personele inzet vanuit opdrachtgevende partijen wordt verrekend op basis van een integrale kostprijs (incl. overhead). Nadere specificatie van de verrekening van personele inzet, en de administratieve afhandeling hiervan leggen partijen vast in het plan van aanpak van de projectorganisatie. Projectorganisatie en opdrachtgevende partijen maken jaarlijks afspraken over de personele inzet die ten laste komt van het projectbudget. De projectorganisatie is verantwoordelijk voor de sturing op het projectbudget.

De interne kosten van opdrachtgevende partijen voor het begeleiden van besluitvorming in de eigen organisatie, het uitvoeren van reguliere toetsen van producten van de projectorganisatie zijn voor rekening van de betreffende partij. Deze komen niet ten laste van het taakstellend investeringsbudget

De kosten voor het voorbereiden van de inkoop van materieel moeten nog worden bepaald, dit is een onderdeel van de exploitatielasten. Deze kosten zijn voor rekening van de provincie Utrecht en vallen buiten het taakstellende investeringsbudget. In de projectopdracht zullen de afspraken over de kosten en financiering van de voorbereiding van de inkoop van materieel verder worden uitgewerkt.

De uitgewerkte kaders voor de financiële beheersing inclusief de omgang met fiscale risico’s worden opgenomen in de projectopdracht aan de projectorganisatie.

5.2 Scopebeheersing

In de bestuursovereenkomst is opgenomen hoe partijen omgaan met scopewijzigingen en bijbestellingen en de mogelijke (financiële) consequenties die daarbij horen. Voor het beheersen van de scope wordt een startdocument vastgesteld met de uitgangspunten voor scope van de Planning- en studiefase. Op basis van het nog op te stellen integrale schetsontwerp zal een baseline worden opgesteld die als basis voor de projectbeheersing geldt. Wanneer wijzigingen worden voorgesteld, wordt de impact op tijd, geld en kwaliteit daarvan in beeld gebracht. Het BO Merwedelijn besluit over scopewijzigingen.

Gedurende de looptijd dient het project steeds over een actuele baseline te beschikken. Deze bestaat uit de oorspronkelijke baseline aangevuld met de door het BO Merwedelijn vastgestelde wijzigingen. Bij de vaststelling van iedere ontwerpstap dient de baseline (en scope) opnieuw te worden vastgesteld door het BO.

5.3 Risicobeheersing

De risicobeheersing gaat over de integrale business case van de Merwedelijn. Keuzes over investeringen in de aanleg van de Merwedelijn kunnen een grote

impact hebben op de exploitatie en het beheer en onderhoud en moeten daarom in samenhang met elkaar worden gezien. Het beheersen van risico's gebeurt via de RISMAN- of een gelijkwaardige methode. Onder verantwoordelijkheid van de risicomanager wordt het risicodossier actueel gehouden en is er structureel aandacht voor monitoring en beheersing van de risico's. Daarnaast wordt gezorgd voor periodieke rapportages over de risico's aan DO, BO en Colleges, Raden en Staten.

De inrichting van het werkproces rondom de risicobeheersing wordt door de risicomanager nader uitgewerkt in de startfase van het project, in afstemming met de directeur (project)beheersing.

Risicoreservering ingepast werkend vervoersysteem

In het taakstellend budget zijn diverse risicoreserveringen opgenomen. Tijdens de Planning- en studiefase worden de kostenramingen regelmatig geactualiseerd op basis van nadere ontwerpkeuzes en informatie uit diverse onderzoeken. Onderdeel van deze actualisatie is de sturing op risico's. De projectorganisatie informeert het DO en BO Merwedelijn via de voortgangsrapportage over de wijzigingen in de risicoraming.

Als er door onvoorziene omstandigheden kostenstijgingen optreden voor de totale projectkosten die niet te vermijden zijn en die niet op verantwoorde wijze kunnen worden opgevangen door de risicoreserves, dan geldt de afspraak uit artikel 11 van de Bestuursovereenkomst.

Risicoreservering Planning- en studiefase

Voor de Planning- en studiefase is een kostenraming opgesteld met een bandbreedte van 4,5 tot 5,4% van het taakstellend budget. Op basis daarvan wordt 4,5% van het taakstellend budget voor de Planning- en studiefase beschikbaar gesteld aan de projectorganisatie. De bandbreedte van 0,9% van het taakstellend budget wordt als risicoreservering beschikbaar gesteld, maar mag pas na goedkeuring door het BO Merwedelijn worden ingezet door de projectorganisatie. De risicoreservering is bedoeld voor het opvangen van onvoorziene kosten die gemaakt moeten worden tijdens de Planning- en studiefase.

6 Bijlagen

A. Aandachtspunten uit de zienswijzen voor de Planning- en studiefase

B. Lessen Uithoflijn

Bijlage A: Aandachtspunten uit de zienswijzen voor de planning- en studiefase

Indieners vragen in de zienswijzen aandacht voor de verdere uitwerking van een aantal onderwerpen in de volgende fase, de planning- en studiefase. Deze worden verwerkt in het uitgewerkt plan van aanpak. Het gaat dan bijvoorbeeld om de volgende onderwerpen:

- Onderwerpen waar de indieners bezorgd over zijn (zie hierboven).
- Heldere en bindende afspraken met belanghebbenden uit de omgeving.
- De samenhang met het tweede deel van de Merwedelijn, (tempo van) gebiedsontwikkeling en de (auto)bereikbaarheid.
- Wens om een toekomstige doortrekking van de Merwedelijn naar de binnenstadsas mogelijk te maken.
- Bepalen van de het aantal haltes en de inpassing ervan tussen Utrecht Centraal en Europaplein.
- Mogelijk maken van toekomstige uitbereidingen van het spoornetwerk en het spoorverkeer niet te beperken.
- In de uitwerking van het beoordelingskader aandacht voor:
    - Sociale veiligheid voor fietser en voetganger als onderdeel van de beoordeling
    - Sociale veiligheid van de haltes.
    - Beleving van de openbare ruimte, bijvoorbeeld op ooghoogte.
    - Transfercapaciteit voor treinreizigers op Utrecht Centraal.
    - Veiligheid van het spoornetwerk.
    - Impact bouwverkeer voor de Merwedelijn op de bedrijfsvoering van bedrijven in de omgeving.
- Duidelijkheid over omgang met eventuele planschade en/ of nadeel door de tram
- Gedetailleerde analyse naar boven- en ondergrondse raakvlakken.
- Bouwfasering in combinatie met andere projecten.

Ook vragen indieners van zienswijzen om een samenwerking met de omgeving:

- Gebouweigenaren, beleggers, woningcorporaties, mobiliteitsbedrijf Merwede en de (op te richten) gebiedsvereniging Merwede.
- Gebruikers Beatrixtheater.

Bijlage B: Lessen Uithoflijn

In onderstaande tabel zijn de lessen van de Uithoflijn uit het rapport 'Projectevaluatie Uithoflijn' (Berenschot, september 2020) en het Rekenkamerrapport 'Samen sturen' (december 2018) opgenomen. Beide rapporten zijn adviezen aan het bestuur van provincie en gemeente Utrecht. De in de rapportage opgenomen lessen zijn door beide colleges omarmd en gelden daarmee als belangrijke input en toetsingskader voor de aanpak van complexe risicovolle projecten, zoals de Merwedelijn. Per les is aangegeven hoe dit is verwerkt in de Bestuursovereenkomst of het plan van Aanpak op hoofdlijnen. Veel lessen moeten nog worden uitgewerkt in de projectopdracht of het uitgewerkt plan van aanpak van de projectorganisatie. Ook is een aantal lessen vooral van toepassing op de aanlegfase.

	Aansturing		
Nr.	**Les Uithoflijn**	**Bron**	**Wijze waarop les in de aanpak op hoofdlijnen als bijlage bij de BOK is verwerkt**
1	Tramprojecten dienen uiteindelijk te resulteren in een tramsysteem dat passagiers vervoert. De scope van dergelijke projecten dient een werkend tramvervoerssysteem te zijn. Dat vraagt om een integrale aanpak, waarbij vanaf het begin aandacht wordt besteed aan het uiteindelijke beheer en ook de exploitatie van de tramdienst (vervoer). Om deze aandacht goed te borgen zou een vertegenwoordiging van zowel de (toekomstig) beheerder, als de (toekomstig) exploitant een stevige en eigenstandige positie moeten hebben in het project, bijvoorbeeld op management- of directieniveau. Naast de borging van het belang van beheer en exploitatie in het project, dient er ook iemand eindverantwoordelijk te worden gemaakt voor het hele systeem (projectfasen voorbereidende besluitvorming en opbouw- en specificatie).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	In het Plan van Aanpak op hoofdlijnen is de complete scope opgenomen, zowel de investeringen in de infrastructuur, inpassing in de omgeving als de integrale business case voor exploitatie (inclusief inkoop materieel), beheer en onderhoud. In de governance is de provincie als opdrachtgever richting de (toekomstige) exploitant en beheerder vertegenwoordigd in het BO MWL en DO MWL. In de projectopdracht aan de projectorganisatie zal de wijze van integrale sturing op het werkend vervoersysteem worden uitgewerkt, evenals de wijze waarop de exploitant en beheerder op managementniveau gepositioneerd worden in de projectsturing.
2	Elk project heeft raakvlakken met aanpalende projecten die niet direct binnen de scope van het project zelf vallen. Deze raakvlakken dienen zo concreet mogelijk te worden gespecificeerd, zodat onder meer duidelijk wordt wat dit betekent voor het besluitvormingsproces. Projecten die randvoorwaardelijk zijn, dienen goed verbonden te worden met governance (projectfasen voorbereidende besluitvorming en opbouw- en specificatie).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	De raakvlak projecten zijn benoemd en voor de belangrijkste (gebiedsontwikkeling GMR) is op hoofdlijnen aangegeven hoe het besluitvormingsproces werkt. In de projectopdracht zullen deze kaders verder aangescherpt worden.

3	Als in een langdurig project sprake is van een verandering van opdrachtgeverschap, maak dan gebruik van dit momentum om zo nodig zaken te herijken, bijvoorbeeld over de governance-afspraken, planning, ramingen en verdelingsvraagstukken (inclusief financiën) (alle projectfasen).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Niet van toepassing voor PvA op hoofdlijnen. Wel opnemen in projectopdracht dat PvA geactualiseerd moet worden als er relevante wijzigingen in aanpak optreden (governance, etc). In de bestuursovereenkomst bij het projectbesluit zullen partijen sowieso moeten beoordelen of de governance voor de realisatiefase moet worden aangepast.
4	Overweeg om bij een groot en complex project de stuurgroep minder kwetsbaar te maken door van elke opdrachtgevende organisatie twee bestuurders te benoemen. Hiervoor kunnen twee redenen zijn: (1) de complexiteit kan dermate groot zijn dat het project binnen de portefeuilles van meerdere bestuurders valt. Aanhaken van die bestuurders draagt bij aan het bestuurlijk draagvlak en het managen van raakvlakken met andere projecten of dossiers, (2) bestuurlijk toezicht van meerdere bestuurders per opdrachtgever, vanuit verschillende perspectieven, verkleint politiek-bestuurlijke risico's (projectfasen voorbereidende besluitvorming en opbouw- en specificatie).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Dit is onderdeel van het advies over de governance van Siebe Riedstra, en overgenomen in het Plan van Aanpak op hoofdlijnen. In de projectopdracht zal de bezetting van BO MWL en DO MWL verder worden uitgewerkt, waarbij ook expliciet aandacht zal zijn voor de voorzitter van het BO MWL en DO MWL.
5	Overweeg om, onder de stuurgroep die bestuurlijk opdrachtgever is, een ambtelijk opdrachtgeversoverleg in te stellen wanneer er meerdere opdrachtgevers zijn. Vanuit dit overleg kan de projectdirecteur eenduidig worden aangestuurd. Op deze wijze ontstaat er ook een duidelijke scheiding tussen de rollen en verantwoordelijkheden van de bestuurlijke opdrachtgevers, ambtelijke opdrachtgevers en de opdrachtnemer (projectdirecteur) (projectfase voorbereidende besluitvorming).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Onder het BO MWL is een DO MWL ingericht met directeuren van de opdrachtgevende organisaties. Ook is opgenomen dat de projectdirecteur niet rechtstreeks, zonder afstemming met het DO, mag schakelen met het BO MWL. Daarmee geldt het DO MWL als ambtelijk opdrachtgever voor de projectdirecteur.
6	Probeer leveranties die essentieel zijn voor een project zoveel mogelijk binnen het project te beleggen. Pak de uitvoering van het project zoveel mogelijk integraal op. Als de leveranties buiten het project worden gelegd, is het belangrijk dat deze leveranties goed verbonden worden aan het project en de projectorganisatie. Bijvoorbeeld met heldere overlegstructuren en afspraken over planningen, technische eisen, wijzigingen (projectfase opbouw- en specificatie).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Voor de planning en studiefase is de scope een ingepast werkend vervoersysteem, dit is dus inclusief materieel, de noodzakelijke systemen, de inpassing op maaiveld, en ontsluiting van de haltes. De aansturing van het integrale ingepaste werkend vervoersysteem is belegd bij de projectorganisatie.

7	Stel een adviesraad in met deskundigen van buiten die ambtenaren en bestuurders gevraagd en ongevraagd van advies kunnen dienen. De vragen aan de adviesraad dienen bij voorkeur zo concreet mogelijk te zijn, zodat het advies direct bruikbaar is. Voorkom dat de adviesraad in een politieke constellatie komt. Daarom dient de adviesraad geen adviezen uit te brengen aan staten en raden. (Projectfase voorbereidende besluitvorming).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Voorstel voor een adviesraad is opgenomen in het PvA op hoofdlijnen. Uitwerking en de invulling van de adviesraad is onderdeel van de projectopdracht.
8	Heb naast de technische aspecten waar het project zich vanzelfsprekend mee bezig houdt, ook nadrukkelijk aandacht voor de bestuurlijke context waarin het project tot stand komt. Besteed in het bijzonder aandacht aan het begrijpelijk communiceren van technische informatie aan bestuur en politiek. Stel zo nodig hiervoor een aparte medewerker aan die de technische wereld kan vertalen naar de bestuurlijke. Maak de informatie voor de bestuurder behapbaar. Vraag de bestuurder concreet naar de verwachtingen: hoe, waarover en de mate van detaillering waarover de bestuurder geïnformeerd wil worden (alle projectfasen).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Is nog niet zo expliciet opgenomen in het PvA op hoofdlijnen. Zal verder worden uitgewerkt in de projectopdracht.
9	Zorg dat aan het begin van het project duidelijke afspraken worden gemaakt over verhoudingen, rolverdelingen, verantwoordelijkheden en omgang met kosten en risico's. Leg die afspraken op een duidelijke manier vast. Beschrijf ook de procedure waarmee, als zich in de loop van het project vraagstukken aandienen waarvan niet direct duidelijk is hoe ze kunnen worden opgelost, partijen samen op korte termijn tot oplossingen of nieuwe afspraken kunnen komen. Schuif zaken die onduidelijk zijn in de samenwerking niet te lang vooruit maar probeer ze tijdig en op het juiste niveau op te lossen (alle projectfasen).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	In de Bestuursovereenkomst en het plan van aanpak zijn de verhoudingen, verantwoordelijkheden, rolverdelingen en omgang met kosten en risico's op hoofdlijnen beschreven. Dit zal verder uitgewerkt worden in de projectopdracht en het uitgewerkte plan van aanpak van de projectorganisatie.
10	Managen van complexe projecten is mensenwerk, zorg voor goede samenwerking en besteed daar in het begin van een project veel aandacht aan. Investeer continu in de intermenselijke relaties.	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Heeft in het plan van aanpak op hoofdlijnen geen expliciete plek gekregen. Dit zal worden uitgewerkt in de projectopdracht.

11	Presenteer aan de Raad en de Staten bij de besluitvorming over de start van een groot project een complete en realistische raming van alle kosten, zodat zij in het kader van hun budgetrecht de kosten en baten goed tegen elkaar af kunnen wegen. Betrek daarbij ook de kosten van relevante nevenprojecten, die nodig zijn voor de realisatie van het project.	Samen sturen, rekenkamer 2018	In de kostenraming zijn diverse opslagpercentages opgenomen voor onderwerpen die nog geraamd kunnen worden. Daarbij is rekening gehouden met de integrale scope. Daarnaast is gerekend met de P85 waarde. Voor deze fase geeft dit het meest realistische beeld van de kosten. De projectorganisatie krijgt als opdracht mee om de complete business case te monitoren en daarover te rapporteren in de voortgangsrapportages.
12	Neem bij een groot project dat ontwikkeld wordt in een complexe omgeving, extra ruimte op in de planning en het projectbudget voor tegenvallers; niet alleen voor onvoorziene omstandigheden binnen het project, maar ook voor ontwikkelingen buiten de scope van het project, die de kosten en planning kunnen beïnvloeden.	Samen sturen, rekenkamer 2018	In de planning voor de planning en studiefase is rekening gehouden met extra ruimte in de planning en projectbudget. Hierdoor is de mijlpaal ook op 2030/2031 gezet, en kunnen partijen nu al voorsorteren op aparte afspraken voor het planproces Galecopperzoom.
13	Werk aan het begin van een groot project het gekozen sturingsmodel éénduidig uit en pas het consequent toe. Leg helder vast wie welke taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden heeft. Bewaak dat tijdens de uitvoering van het project volgens de afspraken wordt gewerkt en zorg dat periodiek wordt nagegaan of de afspraken nog steeds passend en toereikend zijn. Zorg hierbij voor een goede verslaglegging.	Samen sturen, rekenkamer 2018	In het plan van aanpak op hoofdlijnen is de integrale sturing op hoofdlijnen uitgewerkt. Hierbij is ook meegenomen dat deze governance voor de gehele looptijd van het project kan gelden. In de bestuursovereenkomst bij het projectbesluit zullen partijen moeten beoordelen of de governance voor de realisatiefase moet worden aangepast. In de projectopdracht zullen de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden op een dieper niveau worden uitgewerkt.
14	Zorg binnen het sturingsmodel dat de verschillende rollen van opdrachtgever en opdrachtnemer gescheiden blijven en voorkom in de portefeuilleverdeling dat bestuurders bij zulke grote projecten meerdere rollen vervullen. Alleen zo kunnen ‘checks and balances’ gegarandeerd worden. Zorg dat bij de bestuurlijke bezetting van een besluitvormend orgaan als de Stuurgroep alle relevante bestuurlijke verantwoordelijken aan tafel zitten, opdat een goede informatievoorziening is geborgd en volledige integrale besluiten genomen kunnen worden.	Samen sturen, rekenkamer 2018	In het BO MWL zijn alle betrokken partijen op op bestuurlijk niveau vertegenwoordigd. In de governance is duidelijk aangegeven hoe de besluitvorming plaatsvindt. In de projectopdracht zullen de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden op een dieper niveau worden uitgewerkt.

15	Hanteer consequent het gekozen sturingsmodel ‘Samen sturen’ en volg bij de onderlinge samenwerking steeds de ‘beste voor het project’-principes, gelet op het gezamenlijke en maatschappelijke belang van dit project. Bespreek periodiek relevante nevenprojecten die de planning en de risico’s van het eigen project raken. Zorg voor inzicht in de planning en risico’s van deze projecten en wees open in de samenwerking.	Samen sturen, rekenkamer 2018	In de governance op hoofdlijnen is rekening gehouden met samen sturen. Daarbij is ook gekeken hoe raakvlakprojecten en nevenprojecten zo integraal mogelijk aangestuurd worden en of hoe de governance van deze raakvlak- of nevenprojecten ingericht wordt.
16	Zorg voor borging van de opvolging van adviezen. Bij de inrichting en uitvoering van grote projecten als de Uithoflijn zijn (ongevraagde) adviezen van bijvoorbeeld een Adviesraad van groot belang. Daarom is het goed dat bij grote projecten altijd een adviesraad wordt ingesteld. De Stuurgroep en de Directieraad dienen vast te leggen hoe over adviezen en aanbevelingen wordt besloten en concrete afspraken te maken wie voor opvolging verantwoordelijk is. Vooraf dient vastgelegd te worden dat adviezen die het sturingsmodel of de uitvoering, planning en kosten van het project raken, in ieder geval altijd met de Raad en de Staten worden gedeeld. De voortgang daarvan dient actief in de Stuurgroep en de Directieraad te worden bewaakt.	Samen sturen, rekenkamer 2018	Zie ook onder punt 7. In de projectopdracht wordt opgenomen hoe over de adviezen en aanbevelingen wordt besloten. Deze due diligence op de geleerde lessen van de Uithoflijn zal ook onderdeel worden van de projectopdracht en in de vervolg plannen van aanpak.
17	Zorg ervoor dat de integrale projectplanning en de voortgangsrapportages zijn samengesteld op basis van alle noodzakelijke integrale voortgangsinformatie over het volledige grote project. Bewaak de afspraken over de informatievoorziening en evalueer periodiek of de informatie-voorziening nog adequaat is.	Samen sturen, rekenkamer 2018	De integrale projectplanning wordt in de komende fase verder uitgewerkt. Deze les zal bij de uitwerking worden meegenomen.
18	Zorg voor een realistische, tijdige en consistente opstelling van de omvang en voortgang van een groot project v.w.b. de planning, kosten(ontwikkeling) en risico’s aan de Raad en de Staten.	Samen sturen, rekenkamer 2018	In het plan van aanpak op hoofdlijnen is opgenomen dat de Raad en Staten sowieso jaarlijks worden geïnformeerd over de voortgang van het project. Onderdeel daarvan zijn de ontwikkeling van kosten, planning en risico's.
19	Zorg dat de Raad en de Staten voor hen relevante adviezen van de Adviesraad ontvangen, zodat ook op deze wijze inzicht kan worden verkregen in de voortgang van het groot project.	Samen sturen, rekenkamer 2018	Zal worden opgenomen in de projectopdracht en ook in de opdrachtomschrijving van de adviesraad
20	Zorg dat voortgangsrapportages binnen een maand aan de Raad en de Staten gestuurd worden.	Samen sturen, rekenkamer 2018	Zal in de projectopdracht als proceseis aan de projectorganisatie worden opgenomen.
21	Zorg dat vanaf de start van een gezamenlijk groot project de informatievoorziening aan de Raad en de Staten gelijktijdig en gelijksoortig plaatsvindt.	Samen sturen, rekenkamer 2018	Hier is tijdens de MIRT verkenning OV & Wonen al opgestuurd en zal worden doorgetrokken in de planning en studiefase van de Merwedelijn. Zal als proces worden opgenomen in de projectopdracht.

	Projectorganisatie		
Nr	**Les voor de toekomst**	**Bron**	**Wijze waarop les in de aanpak op hoofdlijnen als bijlage bij de BOK is verwerkt**
1	Vestig de projectorganisatie op één locatie op afstand van de opdrachtgevende organisaties en positioneer de projectorganisatie qua hiërarchie ook op afstand. Dat wil zeggen: niet in de lijn van één van de opdrachtgevende organisaties, zodat de projectorganisatie zich zo onafhankelijk mogelijk kan focussen op het project (projectfase voorbereidende besluitvorming)	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Projectorganisatie voor de planning en studiefase wordt een zelfstandige organisatie, administratief ondergebracht bij de gemeente Utrecht. Inhoudelijke sturing vindt plaats via de goverance Merwedelijn. De administratieve uitwerking binnen de gemeente Utrecht wordt in de projectopdracht opgenomen.
2	Zorg echter wel voor en investeer in een continue verbinding van de projectorganisatie met andere organisaties waar ook gewerkt wordt aan het project. Wat daarbij kan helpen is het (deels) bemensen van de projectorganisatie met medewerkers van de opdrachtgevende organisaties op basis van detachering. Waak ervoor dat deze medewerkers het projectbelang vooropstellen en niet acteren in het belang van de organisatie waar zij formeel in dienst zijn (alle projectfasen).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	De intentie van de regio is om de projectorganisatie deels ook te bemensen met eigen medewerkers, dit zal concreet worden gemaakt in de projectopdracht (volgende fase)
3	Als ‘een projectorganisatie op afstand’ bij ondersteunde organisatorische, personele en financiële processen afhankelijk blijft van een ‘moederorganisatie’, dan is het raadzaam hiervoor een vast aanspreekpunten te organiseren bij de ‘moederorganisatie’.	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Wordt onderdeel van de uitwerking in de projectopdracht.
4	Als in de lijn hulpconstructies worden ingericht zoals werkgroepen, maak dan voor iedereen duidelijk wat het doel is hiervan en welke bijdrage de werkgroep aan het project dient te leveren. Zorg dat de juiste personen aan de werkgroepen deelnemen en maak duidelijk welk mandaat de werkgroepleden dienen te hebben. Communiceer duidelijk aan de werkgroep welke input verwacht wordt en geef terug wat er met hun input is gedaan (alle projectfasen)	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Onderdeel van de projectopdracht en uitgewerkt plan van aanpak.
5	Richt de projectorganisatie met duidelijk te onderscheiden eenheden in, zoals enkele inhoudelijke eenheden, maar ook (afzonderlijke) eenheden die gaan over bestuurlijke en strategische zaken (zodat er voldoende aandacht is voor politiek-bestuurlijke sensitiviteit) en bedrijfsvoering en contractering (projectfase voorbereidende besluitvorming)	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Onderdeel van de projectopdracht en uitgewerkt plan van aanpak.
6	Dergelijke infrastructurele projecten bestaan uit verschillende fasen. Niet bij elke fase is dezelfde samenwerkingscultuur passend. Zo past bij de aanbestedingsfase een meer gesloten cultuur van de projectorganisatie, terwijl andere fasen meer gericht moeten zijn op samenwerking met anderen	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Onderdeel van de projectopdracht en uitgewerkt plan van aanpak.

	en daarom van de projectorganisatie een meer open cultuur vereisen. Sluit daarom de samenwerkingscultuur aan op projectfase. Toets regelmatig of de cultuur nog past bij de projectfase, wees niet bang om interventies te doen die een cultuurverandering ten doel hebben (alle projectfasen).		
7	De focus bij infrastructurele projecten is vaak erg technisch inhoudelijk en resultaatgericht. Daardoor bestaat de kans dat er onvoldoende aandacht is voor de manier waarop de onderlinge samenwerking verloopt. Het is daarom belangrijk om expliciet oog te hebben voor de zachte kant van managementvaardigheden en de cultuur binnen de projectorganisatie. Creëer momenten voor individuele én gezamenlijke reflectie. Intervenieer direct bij minder goedlopende samenwerkingen en slechte onderlinge relaties (alle projectfasen).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Onderdeel van de projectopdracht en uitgewerkt plan van aanpak.

	Projectmanagement		
Nr	**Les voor de toekomst**	**Bron**	**Wijze waarop les in de aanpak op hoofdlijnen als bijlage bij de BOK is verwerkt**
1	Creëer in de voorbereidende besluitvorming en in de opbouw en specificatie duidelijkheid over de scope van de projectorganisatie, zodat taken en verantwoordelijkheden tijdig en volledig in beeld worden gebracht (projectfasen voorbereidende besluitvorming en opbouw- en specificatie).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	In het plan van aanpak is de integrale scope voor het ingepaste werkend vervoersysteem opgenomen. De projectorganisatie, DO MWL en BO MWL zijn verantwoordelijk voor de sturing hierop.
2	Breng aan het begin van het project de raakvlakken in beeld en richt hier een managementproces op in. Zorg ervoor dat het hele managementsysteem (risico's, financiën, planning, informatievoorziening) is gericht op de scope van het hele project (alle projectfasen).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Raakvlakken en governance voor de grootste raakvlakprojecten zijn opgenomen in PvA op hoofdlijnen. Overige raakvlakken worden onderdeel van projectopdracht en uitgewerkte plan van aanpak.
3	Richt een goed eisenbeheersysteem in op basis van het programma van eisen, waarin ook de veiligheidsverantwoording is gewaarborgd en houdt dit gedurende het project goed bij (alle projectfasen)	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Onderdeel van de projectopdracht en uitgewerkt plan van aanpak.
4	Stel tijdig een integrale planning op. Overweeg daarbij om twee soorten integrale planningen te hanteren: één op bestuurlijk niveau en één op uitvoerend niveau. In de bestuurlijke planning wordt een centrale tijdsbuffer opgenomen. De planning op uitvoerend niveau wordt gehanteerd als intern sturingsinstrument voor de projectorganisatie en contractpartijen, zodat	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Onderdeel van de projectopdracht en uitgewerkt plan van aanpak.

	strak op de uitvoerende werkzaamheden kan worden gestuurd. Risico's kunnen worden ondervangen vanuit de centrale tijdsbuffer (projectfase opbouw en specificatie).		
5	Wanneer er nog geen uitsluitsel bestaat over de omvang van de kosten, wordt dit als een PM (pro memorie) -post opgenomen in de kostenraming of begroting. In regel kent elk infrastructureel project PM-posten. Omdat het lastig is om in te schatten wat de hoogte van deze post is, brengt dit het risico met zich mee dat de invulling hiervan te lang wordt uitgesteld. Dit kan worden voorkomen door vaste inventarisatiemomenten op te nemen in de planning. Deze momenten dienen ervoor om te beoordelen of de invulling van een PM-post mogelijk is (projectfase opbouw- en specificatie)	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	In de kostenraming bij het voorkeursbesluit zijn alle bekende posten ofwel geraamd, of zijn opslag percentages gehanteerd. Daarnaast is een object overstijgende risicoreservering opgenomen. In de projectopdracht zal specifieke aandacht zijn voor de wijze/frequentie waarop de kostenraming gemonitord en geactualiseerd moet worden
6	Voorkom vertraging in de informatievoorziening. Rapporteer frequent en informeer directeur, directieraad en stuurgroep tijdig over problemen en niet pas wanneer de oplossing voor handen is. Zorg ervoor dat de informatie zelfstandig leesbaar is en aansluit bij de kennis van de ontvanger (alle projectfasen).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Onderdeel van de projectopdracht en uitgewerkt plan van aanpak.
7	Zorg dat de contractvorm past bij de uit te voeren werkzaamheden, de invloedssfeer van de aannemer en de afhankelijkheden van andere partijen. Aandachtspunten zijn onder meer de goede contractvorm en aanbestedingsstrategie. Zorg bij het uitzetten van meerdere aanbestedingscontracten voor een goede verbinding tussen deze contracten (projectfase aanbesteding).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Wordt onderdeel van de contract en aanbestedingsstrategie voor de Planning en studiefase.
8	Zorg voor een goede relatie met de (onder)aannemers. Blijf met elkaar in gesprek en voorkom juridificering. Juridificering leidt vaak tot vertraging en dat leidt weer tot extra kosten (projectfase aanbesteding).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Onderdeel van de projectopdracht en uitgewerkt plan van aanpak.
9	Bij infrastructurele projecten worden er vaak veel externe projectmedewerkers ingehuurd. Bij de inhuur van externe projectmedewerkers is, zeker bij langlopende projecten, de kennisborging in het organisatiegeheugen een aandachtspunt. Dit komt doordat de omloopsnelheid van personeel hoger is dan bij medewerkers met een vast dienstverband bij de projectorganisatie of opdrachtgever. Maak het daarom in ieder geval mogelijk om externe projectmedewerkers tot en met het einde van de looptijd van het project in te huren op basis van openbaar aan te besteden mantelcontracten (projectfase aanbesteding).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	De intentie van de regio is om de projectorganisatie deels ook te bemensen met eigen medewerkers, dit zal concreet worden gemaakt in de projectopdracht (volgende fase)

	Organisatie en communicatie		
Nr	**Les voor de toekomst**	**Bron**	**Wijze waarop les in de aanpak op hoofdlijnen als bijlage bij de BOK is verwerkt**
1	Hanteer de systematiek van BLVC-plannen (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) als basis voor een zorgvuldige omgang met de omgeving (projectfasen bouw infrastructuur en productiematerieel, testbedrijf en proefbedrijf).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Projectfasering is expliciet onderdeel van de scope planning en studiefase. De wijze waarop en de diepgang waarmee de projectfasering moet worden uitgewerkt is onderdeel projectopdracht en uitgewerkt plan van aanpak. Evenals de wijze van communicatie met de omgeving.
2	Stel een toegankelijk klachtensysteem in waarbij snel en adequaat wordt gereageerd. De verantwoordelijkheid hiervoor kan eventueel bij de aannemer worden belegd (projectfasen: bouw infrastructuur en productiematerieel, testbedrijf en proefbedrijf).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Les voor de realisatielegfase.
3	Zorg voor een gelijkwaardige relatie met de belangrijkste stakeholders. Richt duidelijke overlegstructuren met hen in en zorg dat de lijnen verder kort en informeel zijn (projectfasen: voorbereidende besluitvorming en opbouw- en specificatie).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Onderdeel van de projectopdracht en uitgewerkt plan van aanpak.
4	Maak (vooraf) duidelijke afspraken met stakeholders, onder andere over een goede gezamenlijke afhandeling van oplossingen voor ad hoc problemen, inclusief de verdeling van de gemaakte kosten hiervoor (alle projectfasen).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Onderdeel van de projectopdracht en uitgewerkt plan van aanpak.
5	Stem de externe communicatie over het project, door de verschillende aan het project deelnemende organisaties en de projectorganisatie, goed op elkaar af (alle projectfasen).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Onderdeel van de projectopdracht en uitgewerkt plan van aanpak.
6	Bouw vroegtijdig in het project een goede relatie op met journalisten, zodat hier ook later in het project op terug kan worden gevallen. Communiceer proactief over het project met concrete en positieve voorbeelden, zoals de simulatie (experience based communicatie) (alle projectfasen).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Onderdeel van de projectopdracht en uitgewerkt plan van aanpak.
7	Realiseer dat negatieve media-aandacht grote negatieve impact kan hebben op medewerkers en neem hierop actie richting media, maar ook richting de betreffende medewerkers. Zorg voor een snelle reactie bij negatieve media-aandacht (alle projectfasen).	Projectevaluatie Uithoflijn, Berenschot 17 sept 2020	Onderdeel van de projectopdracht en uitgewerkt plan van aanpak.



Nota van antwoord
MIRT-verkenning OV en Wonen

Metropoolregio Utrecht

CONCEPT
Versie B, maandag 7 september 2026

U Ned maakt groei bereikbaar

0. Leeswijzer vooraf

Rijk en regio hebben de ontwerp voorkeursbeslissing van de MIRT-verkenning OV en Wonen ter inzage gelegd. In dit document geven Rijk en regio antwoord op alle ingediende zienswijzen en het advies van de commissie MER.

Dit rapport is opgesteld voor iedereen die geïnteresseerd is in het project en in het bijzonder voor de indieners van een zienswijze.

Heb je een zienswijze ingediend?
Veel dank voor je betrokkenheid bij dit project. In dit rapport geven we antwoord op jouw en andere zienswijzen. Een aantal onderwerpen komt in meerdere zienswijzen terug. We geven voor deze onderwerpen eerst een gebundelde reactie (hoofdstuk 4) en beantwoorden daarna de zienswijzen individueel (hoofdstuk 6). Voordat je naar je eigen zienswijzen op zoek gaat in hoofdstuk 6, is het daarom handig om de gebundelde reacties eerst te lezen. Het hoofdstuk met een algemene indruk van de zienswijzen (hoofdstuk 3) helpt om te begrijpen welke onderwerpen terugkomen in hoofdstuk 4. Het rapport geeft ook aan wat gedaan is met de reacties (hoofdstuk 5).

Ben je geïnteresseerd in de uitkomst van de zienswijzeperiode?
Om je door de reacties heen te leiden, hebben we een algemene indruk van de zienswijzen gegeven (hoofdstuk 3), reageren we gebundeld op thema's die vaker terugkomen (hoofdstuk 4), beschrijven we de wijzigingen in documenten (hoofdstuk 5) en geven we een individuele reactie op alle zienswijzen (hoofdstuk 6). We willen benadrukken dat alleen het lezen van alle hoofdstukken een volledig beeld geeft van de ingediende zienswijzen. Met de algemene indruk en de gebundelde reacties proberen we de leesbaarheid te verbeteren, maar dit is geen volledig beeld.

Via de website van het programma U Ned is informatie te vinden over hoe het project verder gaat.

Colofon

Auteurs voorkeursbeslissing
Projectteam MIRT-verkenning OV en Wonen (U Ned).

Verkenningenrapport en PlanMER: Mott MacDonald en Movares.

Versiebeheer

Versie	Datum	Samenvatting van de wijzigingen	Status
A	31-08-2026	Versie voor OGO MIRT-verkenning OV en Wonen	Concept
B	07-09-2026	Versie voor DO U Ned	Concept

Inhoud

0. Leeswijzer vooraf 2

1. Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Inspraak 4
1.3 Informatiebijeenkomsten en communicatie 4
1.4 Commissie MER 5
1.5 Leeswijzer 5

2. Samenvatting reacties 6
2.1 Algemene indruk zienswijzen 6
2.2 Samenvatting advies Commissie MER 7

3. Gebundelde reactie per onderwerp 8
3.1 Onderbouwing van de keuze voor het Voorkeursalternatief 8
3.2 Gesprek met de omgeving 9
3.3 Keuze voor halte Beatrixgebouw en toeleidend tracé 9
3.4 Omgang met WKO's 12
3.5 Geluid en trillingen 12
3.6 Bouwperiode van de Merwedelijn 14
3.7 Aandachtspunten voor de planning- en studiefase 15

4. Wijzigingen in documenten 17
4.1 Voorkeursbeslissing en Verkenningenrapport en PlanMER 17
4.2 Aanpassingen samenvatting 17

5. Antwoorden per zienswijze 18

Bijlage A Gepubliceerde documenten 64
Bijlage B Wijzigingen documenten ..... Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Rijk en regio hebben de afgelopen jaren gezamenlijk gestudeerd op de vraag hoe regio Utrecht kan groeien en tegelijkertijd bereikbaar en leefbaar blijft. Er is sprake van een groei van 165.000 woningen en 110.000 arbeidsplaatsen in de provincie Utrecht, waarvan circa 75.000 woningen en 40.000 arbeidsplaatsen in Groot Merwede en Rijnenburg. Tegelijkertijd loopt het bestaande OV-systeem, en in het bijzonder de OV-routes van en naar Utrecht Centraal en het Utrecht Science Park (USP), richting 2040 vast. Zonder gerichte investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer ontstaat een rem op woningbouw, neemt de drukte op de weg en in het OV verder toe en verslechtert de kwaliteit van de openbare ruimte.

Om de gezonde groei van de regio te ondersteunen heeft de MIRT-verkenning OV en Wonen een van de randvoorwaarden onderzocht: een schaalsprong in het Utrechtse OV-systeem. Deze verkenning is daarmee een belangrijk puzzelstuk om de verstedelijkingsopgave in de regio mogelijk te maken.

1.2 Inspraak

Het project kent een gefaseerde aanpak volgens de spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De MIRT-verkenning eindigt met een Voorkeursalternatief (VKA). Dit is het alternatief dat technisch, financieel en bestuurlijk realistisch is en verder wordt uitgewerkt in de volgende MIRT-fase: de planning en studiefase. Dat betekent dat de focus van het project verschuift van “wat gaan we doen?” naar “hoe gaan we dit precies bouwen?”.

De voorkeursbeslissing beschrijft en motiveert het VKA. Dit document vormt één geheel met de bijbehorende Verkenningenrapportages, inclusief PlanMER. Een publieksvriendelijke samenvatting is beschikbaar om geïnteresseerden op hoofdlijnen door alle conclusies en het proces heen te leiden.

De ontwerp voorkeursbeslissing lag van 22 mei tot en met 2 juli 2026 ter inzage. Belanghebbenden konden in deze periode via het Platform Participatie van het Ministerie van IenW een zienswijze indienen.

1.3 Informatiebijeenkomsten en communicatie

Alle documenten zijn digitaal gepubliceerd via platform participatie.nl en de pagina van het programma U Ned. Daarnaast hebben we huis-aan-huis 2.300 wijkberichten bezorgd bij huishoudens aan het tracé, plaatsten we advertenties in de lokale kranten DUIC (Utrecht) en Molenkruier (Nieuwegein), en een advertentie die in trams en bussen in Utrecht en Nieuwegein te zien was. We verstuurden een U Ned-nieuwsbrief over de inspraakperiode aan 800 abonnees, adverteerden via sociale media over de inspraak en organiseerden drie inloopbijeenkomsten in Nieuwegein en Utrecht. Om meer uitleg te geven over het voorkeursalternatief en een beeld van tracé en effecten te geven, lieten we verschillende afbeeldingen maken en een video over het tracé van het voorkeursalternatief. Tot slot zijn er verschillende stakeholdergesprekken en -bijeenkomsten met zakelijke stakeholders georganiseerd.

Iedereen was van harte welkom op de informatiebijeenkomsten. Het doel van de bijeenkomsten was het bieden van een moment waarop bewoners, ondernemers, organisaties en geïnteresseerden langs konden komen om geïnformeerd te worden over het project en het voorkeursalternatief, het proces rondom het indienen van een zienswijze en/of het direct indienen van een zienswijze.

De bijeenkomsten waren op de volgende momenten.

Dinsdag 9 juni
Tijd: 18.00 - 20.00 uur
Locatie: Pétanque Vereniging Nieuwegein, Galecopperzoom 1, Nieuwegein

Woensdag 10 juni
Tijd: 18.00 - 20.00 uur
Locatie: Krachtstation, Amerikalaan 199, Utrecht

Dinsdag 16 juni
Tijd: 18.00 - 20.00 uur
Locatie: Kanaal30, Kanaalweg 30, Utrecht

Tijdens de voorbereiding van de besluitvorming over het ontwerp voorkeursbesluit is op meerdere momenten het gesprek gevoerd met de omgeving. In 2025 is bijvoorbeeld ook gecommuniceerd over de MIRT-verkenning OV en Wonen. Toen vroegen we Nieuwegeiners en Utrechters om hun mening naar de onderzochte varianten van de Merwedelijn. Ook toen zijn er drie inloopbijeenkomsten gehouden en verschillende gesprekken met stakeholders gevoerd. Daarnaast zijn er aparte gesprekken gevoerd met professionele stakeholders. Een overzicht van de gevoerde gesprekken staat opgenomen in het participatierapport.

1.4 Commissie MER

Een verplicht onderdeel van de mer-procedure is het vragen van advies aan de Commissie mer. Deze onafhankelijke Commissie adviseert het bevoegd gezag over de Milieu Effectrapportage (MER). De Commissie heeft op 28 juli 2026 haar advies uitgebracht. De aanbevelingen van de Commissie mer zijn samengevat in hoofdstuk 2 en betrokken bij de aanpassingen van de voorkeursbeslissing en de aandachtspunten voor de planuitwerkingsfase.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een samenvatting van de reacties gegeven. In hoofdstuk 3 is antwoord gegeven op zienswijzen die veelvuldig aan bod komen. Ook is hierbij aangegeven hoe wij zijn omgegaan met deze reacties. In hoofdstuk 4 zijn vervolgens de wijzigingen opgesomd die in de documenten zijn aangepast. In hoofdstuk 5 zijn alle zienswijzen beantwoord.

2. Samenvatting reacties

In dit hoofdstuk geven we een algemene indruk van de onderwerpen die in de zienswijzen aan bod kwamen. Het geeft geen volledig beeld van de zienswijzen. In hoofdstuk 5 zijn alle zienswijzen opgenomen en beantwoord.

In totaal zijn er 44 zienswijzen ingediend. Zienswijzen zijn ingediend door bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties, overheden en belangenvertegenwoordigers. De meeste particuliere zienswijzen zijn afkomstig van bewoners van Wonderwoods en andere bewoners langs het tracé op de Europalaan. Bedrijven en organisaties die een zienswijze hebben ingediend, zijn voornamelijk gevestigd in het stationsgebied, het Beurskwartier, de Merwedekanaalzone en Stadseiland Zuid.

Het merendeel van de zienswijzen heeft betrekking op het tracé van het voorkeursalternatief tussen Utrecht Centraal en Westraven, waarbij met name de halte bij Utrecht Centraal en het tracé bij de Jaarbeursboulevard en de Europalaan veel aandacht krijgen. Een beperkt aantal zienswijzen gaat over het vervolg van de Merwedelijn richting Nieuwegein en Rijnenburg, waaronder de ligging van haltes, de passage van het Amsterdam-Rijnkanaal en de toekomstige gebiedsontwikkeling. Er zijn geen zienswijzen ingediend over het onderzochte maatregelenpakket voor USP/Oost.

Naast de formele zienswijzen zijn tijdens informatiebijeenkomsten, gesprekken met stakeholders en andere participatiemomenten reacties uit de omgeving opgehaald. Het participatierapport beschrijft het totale beeld van reacties uit de omgeving tijdens de inspraakperiode en de periode daarvoor.

2.1 Algemene indruk zienswijzen

De meeste indieners onderschrijven het belang van goede bereikbaarheid van de regio en herkennen de woningbouw- en mobiliteitsopgaven die aanleiding vormen voor de MIRT-verkenning OV en Wonen. Een deel van de indieners spreekt expliciet steun uit voor het voorkeursalternatief. Veel zienswijzen bevatten aandachtspunten, zorgen of bezwaren over de gekozen uitwerking van het project, de onderbouwing van gemaakte keuzes en de gevolgen voor de omgeving.

Een aanzienlijk deel van de kritische zienswijzen heeft betrekking op de omgeving van Wonderwoods en de Jaarbeursboulevard. Indieners vragen daarbij aandacht voor bouwrisico's, hinder tijdens de uitvoering, effecten op warmte-koudeopslagsystemen (WKO's), geluid en trillingen, de afweging van alternatieve tracés en de wijze waarop bewoners en gebruikers van het gebied zijn betrokken bij het proces.

Ook zijn er twijfels geuit over het vaststellen van een voorkeursalternatief voor het eerste deel van de Merwedelijn, terwijl andere besluiten die hiermee samenhangen zoals het doortrekken naar Rijnenburg nog niet zijn genomen. In veel zienswijzen geven indieners aandachtspunten voor de verdere uitwerking. Een aantal indieners geeft aan dat ze tot het moment van de start van de zienswijzeperiode onvoldoende bekend waren met de varianten van de Merwedelijn.

<u>Onderwerpen die terugkomen in de zienswijzen</u>

- Aandachtspunten bij de onderbouwing van het Voorkeursalternatief. Daarbij gaat het onder meer over:
    - het detailniveau van de uitwerking en de vraag of voldoende onderzoek is gedaan om risico's te kunnen beheersen;
    - de vraag of de mening van omwonenden voldoende is meegewogen in het vaststellen van het Voorkeursalternatief;
    - de keuze voor de halte Beatrixgebouw bij Utrecht CS en het toeleidende tracé;
    - de afweging tussen alternatieven, waaronder een geboorde tunnel en andere tracévarianten;
    - de samenhang tussen de Merwedelijn en de Rijnenburglijn, waarbij wordt verzocht om eerst duidelijkheid te verschaffen over het volledige tracé en de financiering daarvan alvorens een besluit te nemen;
    - de kostenraming, omgang met risico's en de wijze waarop wordt omgegaan met financiële tegenvallers;

    - de vraag of economische belangen, bijvoorbeeld van de Woonboulevard Utrecht en andere bedrijven, voldoende zijn meegewogen;
    - of het belang van de fiets voor bereikbaarheid en op specifieke locaties voldoende is afgewogen.
- Participatie en informatievoorziening. Daarbij gaat het onder meer om:
    - het moment waarop bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden zijn geïnformeerd;
    - de betrokkenheid van bewoners van Wonderwoods en andere direct belanghebbenden;
    - de vraag in hoeverre reacties uit de omgeving invloed hebben gehad op de gemaakte keuzes;
    - de transparantie van de besluitvorming en de beschikbaarheid van onderliggende onderzoeken;
    - de betrokkenheid van belanghebbenden bij de verdere uitwerking van de Merwedelijn.
- Aandachtspunten over de impact van de bouw van de Merwedelijn. Daarbij gaat het onder meer om:
    - de keuze voor een gegraven tracé (in plaats van een geboord tracé);
    - zorgen over diverse vormen van overlast voor bewoners en gebruikers van Wonderwoods;
    - langdurige en zware werkzaamheden in directe woonomgevingen, bijvoorbeeld van Merwede;
    - effecten van geluid en trillingen;
    - (verkeers)hinder door bouw van de Merwedelijn in het stationsgebied, de Jaarbeursboulevard en bedrijven in Stadseiland Zuid;
    - gebruik/exploitatie van het Beatrixtheater door de gehele of gedeeltelijke sloop van het gebouw;
    - impact op ecologie en natuur;
    - impact op de bodem, funderingen en bodemenergiesystemen (WKO's);
    - hinder in combinatie met andere bouwprojecten, zoals Merwede.
- Aandachtspunten over de impact van een operationele Merwedelijn op de omgeving. De aanleidingen hiervoor zijn divers, bijvoorbeeld:
    - geluid en trillingen van de tram in combinatie met de constructie en omliggende constructies;
    - de negatieve impact van een open verdiepte ligging op de ruimtelijke kwaliteit, fiets- en voetgangersroutes en groen;
    - de impact op (het rendement van) bodemenergiesystemen via WKO- installaties;
    - effecten op groen, verblijfskwaliteit en fiets- en voetgangersroutes;
    - sociale veiligheid bij haltes en ondergrondse voorzieningen.
- Economische belangen en bedrijfsvoering, zoals:
    - de bereikbaarheid van bedrijven, winkels, kantoren, hotels en voorzieningen;
    - gevolgen voor de bedrijfsvoering tijdens de bouwfase;
    - de balans tussen wonen, werken en voorzieningen in toekomstige gebiedsontwikkelingen;
    - de economische betekenis van bestaande functies, waaronder de Woonboulevard Utrecht;
    - de betrokkenheid van ondernemers en bedrijven bij de verdere planvorming.

Een aantal zienswijzen is gericht op aandachtspunten voor het tweede deel van de Merwedelijn. Bijvoorbeeld het wel of niet handhaven van de halte Zuilenstein in Nieuwegein en de impact op natuurontwikkelingsgebied Dwelfsloot naast de tramremise in Nieuwegein.

2.2 Samenvatting advies Commissie MER

De Commissie is van oordeel dat het MER de essentiële informatie bevat om een voorkeursbeslissing te kunnen nemen over de MIRT-verkenning OV en Wonen, waarbij het milieubelang volwaardig kan worden meegewogen. De Commissie heeft enkele aanbevelingen voor het vervolgtraject. Het gaat voornamelijk om het beter toelichten van de stap van de onderzochte alternatieven naar het voorkeursalternatief. De aanbevelingen zijn samengevat in §3.7 over aandachtspunten planuitwerking en §4.1 over wijzigingen in de voorkeursbeslissing.

3. Gebundelde reactie per onderwerp

Een aantal onderwerpen komt terug in meerdere zienswijzen. Over deze onderwerpen geven we in dit hoofdstuk een gebundelde reactie per onderwerp. Het betreft de onderbouwing van de keuze voor het voorkeursalternatief (§3.1), gesprek met de omgeving (§3.2), de keuze voor halte Beatrixgebouw en het toeleidend tracé (§3.3), WKO's (§3.4), geluid en trillingen (§3.5) en bouwperiode (§3.6). Dit hoofdstuk eindigt met aandachtspunten voor de planning- en studiefase (§3.7).

3.1 Onderbouwing van de keuze voor het Voorkeursalternatief

Zienswijze die behoren bij gebundelde reactie Onderbouwing van de keuze voor het Voorkeursalternatief				
109560332	109559905	109696870	109721512	109710179
109730532	109722300	109731454	109736782	109732001
109731106	109726152			

Detailniveau van de uitwerking
In de zienswijzen wijzen indieners op risico's over onzekerheden voor de (voorbereiding van) de aanleg van de Merwedelijn en spreken hun zorgen daarover uit. We herkennen en delen veel van de benoemde aandachtspunten en risico's. Tegelijkertijd is het van belang om te benadrukken dat het voorkeursalternatief een keuze op hoofdlijnen is. Bij de afronding van de verkenningsfase besluiten Rijk en regio welke oplossing het best passend is voor de geconstateerde opgave. In de volgende fase werken Rijk en regio het voorkeursalternatief tot in detail uit. Bij de afronding van de verkenningsfase zijn er nog risico's en onzekerheden die om een verdere uitwerking vragen in volgende fases. Dit is onderdeel van de MIRT-systematiek waarbij we van grof naar fijn werken. De technische uitwerking kan er bijvoorbeeld toe leiden dat de inpassing van het tracé in de volgende fase nog aangepast moet worden. Dat doet er tegelijkertijd niets af aan dat we nu, op basis van de beslisinformatie passend bij een MIRT-verkenning, een onderbouwde keuze maken. De Commissie MER geeft in haar advies aan dat de onderzoeken de essentiële informatie bevatten om een voorkeursbeslissing te kunnen nemen.

We realiseren ons dat het beheersen van deze risico's en zorgen impact kan hebben op de definitieve ontwerpen in de volgende fase en op de omgeving in de realisatiefase. Samen met de voorkeursbeslissing stellen Rijk en regio een plan van aanpak op hoofdlijnen voor de volgende fase vast. Rijk en regio werken dit bij de start van de volgende fase uit tot een gedetailleerde aanpak. Hierin wordt een concrete aanpak opgesteld voor verdere uitzoekvragen, het beheersen van risico's en hoe hierover het gesprek te voeren met de omgeving. Bijvoorbeeld over de impact op WKO's in het Beurskwartier, de technische inpassing van de tunnelbak bij de Jaarbeursboulevard en het Anne Frankplein, en het Beatrixgebouw.

Afgevallen varianten
Indieners stellen ook vragen over de motivering van afgevallen varianten, zoals de boortunnel. Het Verkenningenrapport en PlanMER (deel 1) en de verdiepingsfase hebben laten zien dat (gedeeltelijke) maaiveldoplossingen en viaductvarianten ruimtelijk en verkeerskundig onvoldoende oplossend vermogen en stedenbouwkundig weinig meerwaarde bieden. Daarom vallen deze varianten af. De boortunnel en de volledig verdiepte ligging dragen wel voldoende bij aan de doelen van de MIRT-verkenning OV en Wonen, maar passen beiden niet binnen het beschikbare budget. Daarom is onderzocht in hoeverre kostenoptimalisaties en/of gefaseerde aanleg van deze varianten mogelijk is. De verdiepte ligging is nu deels open en deels gesloten en, biedt mogelijkheden tot kostenoptimalisaties bij de kruising met de A12, en de mogelijkheid tot gefaseerde aanleg van het tracé in Westraven. De verdiepte ligging kan zowel met een nieuwe als de bestaande brug gecombineerd worden en biedt dus de meeste flexibiliteit voor verdere uitwerking in de volgende fase. De boortunnel biedt minder mogelijkheden tot kostenoptimalisaties en is niet te combineren met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ondanks de gunstigere effecten langs een groot deel van het tracé, valt de boortunnel daarom af. Als uit de planning- en studiefase echter blijkt dat de kosten van de verdiepte ligging hoger uitvallen dan nu verwacht, kan worden heroverwogen om voor een boortunnel te kiezen. Voorwaarde hierbij is dat deze bouwtechniek mogelijk is bij het tracé en de op dat moment bekende invulling van het zoekgebied.

Samenhang Rijnenburglijn
Daarnaast wijzen indieners op de samenhang tussen de Merwedelijn en de Rijnenburglijn. Hierbij wordt gewezen op de meerwaarde van de Rijnenburglijn voor de Merwedelijn, en wordt verzocht om eerst duidelijkheid te verschaffen over het volledige tracé en de financiering daarvan alvorens een besluit te nemen. Deze zorg wordt begrepen. In het voorkeursalternatief voor de Merwedelijn is nadrukkelijk rekening gehouden met wat er nodig is om de lijn in de toekomst door te trekken naar Rijnenburg. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat op termijn een frequentie van de Merwedelijn van 24x per uur nodig is om alle gebiedsontwikkelingen, zoals Rijnenburg mogelijk te maken. Een dergelijke frequentie is alleen mogelijk met een ongelijkvloers tracé tussen Utrecht Centraal en de A12. Hierop zijn de afgewogen alternatieven afgestemd.

Het voorkeursalternatief is echter niet afhankelijk van besluitvorming over het vervolgtraject. De effecten en maatschappelijke baten van het voorkeursalternatief zijn in de MIRT-verkenning beoordeeld op basis van het tracé waarvoor in deze fase een voorkeursbeslissing wordt voorbereid. Daarbij is geen sprake van een doortrekking van de Merwedelijn richting Galecopperzoom en Rijnenburg. Het vervolgtracé kan in de toekomst leiden tot aanvullende reizigersgroei en extra maatschappelijke baten, maar is niet noodzakelijk om de positieve effecten van het nu voorliggende voorkeursalternatief te realiseren.

Voor het eerste deel van de Merwedelijn is nu budget beschikbaar. Voor het tweede deel naar Rijnenburg bereiden de financierende partijen een startbeslissing voor een nieuwe MIRT-verkenning voor. Voorafgaand hieraan wordt verder onderzocht wat vanaf de A12 de beste oplossing voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg is. Over het vervolgtracé worden in deze fase dan ook geen besluiten genomen.

3.2 Gesprek met de omgeving

Zienswijze die behoren bij gebundelde reactie Gesprek met de omgeving				
109560332	109560305	109665470	109665245	109656163
109696870	109721512	109710290	109710179	109731106
109726152	109722300	109731454		

Inwoners of gebruikers van vastgoed in de directe omgeving van de Merwedelijn geven aan dat zij zich niet altijd goed geïnformeerd voelen. Hiervoor zijn verschillende redenen.

De afgelopen jaren zijn er op meerdere momenten informatieavonden gehouden voor de omgeving en gesprekken gevoerd met partijen. Daarin is vanuit het belang van de omgeving veel input geleverd, meestal vanuit een kritisch constructieve houding. Meer informatie hierover is te vinden in het participatierapport.

Het gaat om grote structurerende keuzes voor de toekomst van de stad en omgeving, tegelijkertijd zijn het ook nog besluiten op hoofdlijnen. In de gevoerde gesprekken merken we de behoefte om meer duidelijkheid te krijgen over de precieze impact, die in de volgende fase pas meer zichtbaar wordt.

Rijk en regio werken bij de start van de planning- en studiefase het omgevingsproces voor deze fase verder uit. Daarmee geven we invulling aan de omgevingsplan-procedure en de wijze waarop we bewoners, bedrijven, verenigingen en gebruikers van de openbare ruimte betrekken en informeren. Het participatiebeleid ‘Samen stad maken’ van de gemeente Utrecht is daarvoor de basis. De aandachtspunten die uit de zienswijzen op het Voorkeursalternatief naar voren zijn gekomen, vormen belangrijke input voor de invulling van het omgevingsproces.

3.3 Keuze voor halte Beatrixgebouw en toeleidend tracé

Zienswijze die behoren bij gebundelde reactie Keuze voor halte Beatrixgebouw en toeleidend tracé				
109560332	109559905	109665470	109665245	109696870
109721512	109710290	109710179	109732001	109730532
109726152	109407557	109560305	109737512	109731106
109731454				

In de zienswijzen komen vragen over waarom de halte Beatrixgebouw en het tracé via de Jaarbeursboulevard als voorkeursoptie is gekozen. De keuze voor de halte bij Utrecht Centraal is uitgebreid onderzocht in de MIRT-verkenning en was een lastige puzzel. Het gebied rond Utrecht Centraal kent weinig fysiek beschikbare ruimte en veel raakvlakken met bestaande initiatieven voor gebiedsontwikkeling. De halte dient technisch maakbaar te zijn, goed aan te sluiten op de andere ruimtelijke plannen in het stationsgebied, en zo dicht mogelijk bij alle andere vervoerswijzen te liggen om een hoge (overstap)kwaliteit van het OV te bieden. Een compacte OV-knoop met een snelle en prettige overstap op trein, tram, bus of fiets is immers erg belangrijk voor de reiziger. De locatie van de halte bij Utrecht Centraal is daarom cruciaal voor de functionaliteit en het succes van de Merwedelijn, en voor de stationsomgeving als geheel.

Welke stappen we hebben gezet om te komen tot een voorkeur
In de beoordelingsfase (2022-2024, zie ook Verkenningenrapport en PlanMER deel 1 voor meer toelichting), zijn 4 verschillende halteopties bij Utrecht Centraal onderzocht. Aan het eind van deze fase is geconcludeerd dat bij Utrecht Centraal een ‘compacte knoop’ vanwege het doelbereik noodzakelijk is. Dit betekent dat de halte dicht bij het trein- en busstation moet liggen. De opties ‘C - Graadt van Roggeweg’ en ‘D - Croeselaan’ liggen te ver weg van het station en voldoen niet aan het gewenste doelbereik. Maar ook is in de beoordelingsfase geconstateerd dat er nog geen complete oplossing is gevonden die zowel binnen het budget valt, maakbaar is en voldoende doelbereik heeft. In mei 2024 is door Rijk en regio daarom besloten dat er als tussenstap een verdiepingsfase nodig is om tot een haalbaar voorkeursalternatief te komen.

In het Verkenningenrapport en PlanMER deel 2 is op hoofdlijnen beschreven hoe de afweging over de locatie van de halte bij Utrecht Centraal vanaf de verdiepingsfase is gemaakt (hfst 2.6, 2.7 en 2.8). In het rapport zijn de mogelijke oplossingen en de gemaakte afweging bij de keuze tussen die oplossingen beschreven. In onderliggende rapporten is deze afweging in meer detail uitgewerkt. Omdat we in meerdere zienswijzen merken dat er behoefte is aan meer toelichting en detailinformatie over de keuze voor de halte bij Utrecht Centraal publiceren we gelijktijdig met deze nota van antwoord ook de volgende onderliggende rapporten uit de Verdiepingsfase:

- Ontwerpverantwoording, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal (april 2025).
- Effectbeoordeling, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal (april 2025).
- Rapportage definitiefase - verdiepingsfase - cluster knoop Utrecht Centraal (2025).
- Ontwerpverantwoording, onderdeel Tracé (april 2025).
- Beoordelingsfase van Anne Frankplein naar Nieuwegein, onderdeel Tracé (april 2025).

Hieronder wordt het onderzoek en ontwerpproces in de verdiepingsfase voor de halte bij Utrecht Centraal verder toegelicht.

Stappen in de verdiepingsfase

1. In de verdiepingsfase is gestart met een creatieve fase waarin alle mogelijke oplossingsrichtingen zijn verzameld.
2. Vervolgens is bepaald welke oplossingen kansrijk zijn.
3. In een analyse is verder getrechterd naar de vier best scorende varianten.
4. Voor deze vier varianten is een volledig schetsontwerp gemaakt in combinatie met het tracé richting Nieuwegein.
5. De vier varianten zijn uitgebreid beoordeeld en aan de omgeving voorgelegd.

6. Op basis van deze beoordeling is de voorkeursoptie van de knoop in combinatie met het tracé gekozen.

Toelichting op alle stappen

1. Creatieve fase

In een creatieve fase zijn, naast de verkende haltelocaties uit de beoordelingsfase, ook nieuwe oplossingen bedacht. Deze nieuwe oplossingen waren mogelijk, omdat sommige uitgangspunten zijn losgelaten. Er zijn in totaal 25 varianten onderzocht (zie 'Rapportage definitiefase - verdiepingsfase - cluster knoop Utrecht Centraal (2025)' voor een toelichting hiervan). De conclusie dat een compacte knoop noodzakelijk is werd ook in deze verdiepingsfase onderschreven. Een tracé via de Graadt van Roggenweg, ofwel via de Van Zijstweg/ Croeselaan, leidt niet tot een haltelocatie dicht genoeg bij de OV-terminal, waarmee bevestigd is dat opties C en D niet voldoen aan het gewenste doelbereik.

Het aantal mogelijke tracéopties per halteopties bij Utrecht Centraal was in alle gevallen zeer beperkt. Er is wel naar verschillende tracéopties per haltevariant gekeken maar vaak is maar één toeleidend tracé mogelijk binnen de uitgangspunten. Ter illustratie twee voorbeelden:

- Een cut-and-cover (gegraven) tracé via Van Zijstweg/Croeselaan is onderzocht in combinatie met de halte Knooppassage. Deze optie bleek niet mogelijk vanwege de krappe boogstralen en niet kansrijk vanwege het effect op doelbereik van de Merwedelijn als gevolg van de bijbehorende langere reistijd. De halte Knooppassage is daarom alleen te combineren met een boortunnel onder het Jaarbeursterrein en Beurskwartier door.
- Voor de haltelocatie Beatrixgebouw is door de benodigde boogstralen in combinatie met het benodigde wisselcomplex nabij de halte het niet mogelijk om een andere routering te kiezen dan onder de Jaarbeursboulevard.

2. Kansrijke oplossingsrichtingen

Van de 25 oplossingen zijn er 9 als meest kansrijk benoemd. Deze trechtering is gedaan op basis van een beoordeling op hoofdlijnen voor technische maakbaarheid, kwaliteit OV en ruimtelijke inpassing en de beschikbaarheid van betere varianten (zie 'Rapportage definitiefase - verdiepingsfase - cluster knoop Utrecht Centraal (2025)' voor een toelichting hiervan).

3. Selecteren van vier varianten

Om vervolgens naar vier meest kansrijke oplossingen te komen zijn de negen oplossingen middels een multi-criteria analyse afgewogen op de volgende aspecten:

- Technische inpassing
- Kwaliteit OV en overstap
- Inpassing stationsgebied
- Toekomstvastheid
- Kosten

Omdat een samenhangende keuze met de verschillende tracéopties gemaakt moest worden, is er naast bovenstaande aspecten rekening gehouden met dat alle hoogteliggingen van het tracé (viaduct, gegraven, geboord) op minimaal één van de haltelocaties is aan te sluiten. Als voorbeeld de afweging die hierbij voor de halte aansluitend op een gegraven tracé is gemaakt (omdat deze uiteindelijk als Voorkeursoplossing is gekozen):

- Bij de 9 kansrijke varianten zaten 7 mogelijke haltes die aangesloten konden worden op een geboord tracé, 2 mogelijke haltes op een gegraven tracé en 1 mogelijke halte voor een viaduct.
- De 2 mogelijke haltes voor een gegraven tracé zijn de halte Beatrixgebouw en de halte Croeselaan.
- De halte Beatrixgebouw scoort beter op 'kwaliteit OV en overstap' en op 'inpassing stationsgebied'.
- De halte Croeselaan scoort beter op 'technische inpassing' en 'kosten'.
- Omdat de halte Beatrixgebouw overall beter scoort en omdat in de beoordelingsfase voor de halteoptie Croeselaan al was geconcludeerd dat deze onvoldoende doelbereik had, is de halte Beatrixgebouw een meer kansrijke oplossing. Daarom is deze als meest kansrijke halte voor een gegraven tracé verder uitgewerkt.

Als laatste is er in deze trechterstap rekening gehouden met een spreiding van de vier meest kansrijke varianten op kosten (zowel kostbare als minder kostbare oplossingen), omdat er parallel een gesprek over het budget is gevoerd.

Een beschrijving van de 25 varianten en een verdere toelichting van de afweging om eerst tot 9 en daarna 4 varianten te komen is beschreven in “Ontwerpverantwoording, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal” (april 2025), en “Effectbeoordeling, onderdeel knoop Utrecht Centraal” (april 2025) en ‘Rapportage definitiefase - verdiepingsfase - cluster knoop Utrecht Centraal (2025)’.

4. Beoordelen van vier varianten

De vier best scorende varianten uit de analyse zijn vervolgens verder verdiept op maakbaarheid, risico’s, ruimtelijke kwaliteit, doelbereik, etc. Deze 4 varianten voor de stationshalte en toeleidend tracé zijn vervolgens samengevoegd met de verschillende varianten voor het vervolg van het tracé van Anne Frankplein tot Westraven tot 4 integrale onderzoeksvarianten voor de Verdiepingsfase. In het Verkenningenrapport en PlanMER deel 2, § 2.7.4 tot en met § 2.7.7 en § 2.8 is beschreven hoe de vier integrale onderzoeksvarianten uit de Verdiepingsfase zijn beoordeeld. Deze beoordeling en de afweging daarna zijn voor de onderzoeksvarianten als geheel gedaan, dus voor het gehele tracé van Utrecht Centraal tot Westraven, inclusief de halte bij Utrecht Centraal.

Op basis van deze integrale beoordeling is gekozen om de verdiepte ligging via de Jaarbeursboulevard inclusief halte Beatrixgebouw op te nemen in het Voorkeursalternatief.

3.4 Omgang met WKO’s

Zienswijze die behoren bij gebundelde reactie Omgang met WKO’s				
109560332	109559905	109665470	109665245	109696870
109721512	109710290	109710179	109732564	109730532
109732001	109731454			

De indieners uiten zorgen over de relatie tussen de aanleg van de tramlijn en de aanwezigheid van WKO’s in het gebied. In de planning- en studiefase wordt per WKO-bron onderzocht wat de huidige werking is, hoe de bron samenhangt met andere bronnen in het gebied en welke effecten de aanleg en aanwezigheid van de Merwedelijn kunnen hebben. Hiervoor wordt onder meer gebruik gemaakt van een grondwatermodel. Op basis daarvan wordt per bron bepaald welke mitigerende maatregelen nodig en mogelijk zijn. Dit kan bijvoorbeeld gaan om het inpassen of verplaatsen van bronnen, het aanpassen van het ontwerp of de uitvoeringsmethode, het beperken van beïnvloeding van de grondwaterstroming en het monitoren van de werking van de WKO-systemen tijdens en na de uitvoering.

Als uit de nadere uitwerking blijkt dat effecten op een WKO-systeem niet volledig kunnen worden voorkomen, wordt per situatie onderzocht hoe dit kan worden opgelost of gecompenseerd. Dit gebeurt in overleg met de betrokken eigenaren, beheerders en bevoegde gezagen. Het uitgangspunt is dat de werking van bestaande voorzieningen zo goed mogelijk wordt geborgd en dat eventuele nadelige gevolgen tijdig worden onderkend en dat voor een passende oplossing wordt gezorgd.

3.5 Geluid en trillingen

Zienswijze die behoren bij gebundelde reactie Geluid en Trillingen				
109560332	109726152	109560305	109559905	109665470
109665245	109696870	109721512	109710290	109710179
109732001	109731106	109730532		

De indieners uiten zorgen over geluid- en trillinghinder, zowel tijdens de bouw als in de gebruiksfase. Wij herkennen deze zorgen en constateren dit ook in de milieueffectonderzoeken. In de planning- en studiefase worden deze effecten nader gedetailleerd en worden specifieke maatregelen uitgewerkt. Bij het bepalen van maatregelen wordt gewerkt volgens de gebruikelijke voorkeursvolgorde: eerst wordt gekeken naar maatregelen aan de bron, vervolgens naar maatregelen in de overdracht en pas daarna naar maatregelen bij de ontvanger. Daarmee wordt geluid- en trillinghinder zoveel mogelijk voorkomen of beperkt voordat aanvullende maatregelen aan gebouwen aan de orde zijn.

Mogelijke maatregelen om geluid te reduceren
Voorbeelden van geluidsreducerende maatregelen in de bouwfase zijn:

- Geluidsarme apparatuur
- Mobiele geluidschermen
- Strategische fasering van de werkplanning
- Geluidmonitoring
- Goede communicatie naar omwonenden

Het toepassen van geluidsreducerende maatregelen in de exploitatiefase is mogelijk door bijvoorbeeld in de open delen van de ondergrondse ligging geluidsabsorberend materiaal toe te passen in de tunnelbakwanden om geluidreflecties te voorkomen. Er zijn ook maatregelen mogelijk voor de tram zelf, zoals wieldempers, top-of-rail of flenssmering vanuit de tram.

Daar waar de tram ondergronds en overdekt wordt aangelegd speelt geluid van de trambaan geen rol.

Mogelijke maatregelen om trillingen te reduceren
Voorbeelden van trillingsreducerende maatregelen in de bouwfase zijn:

- Het voorboren van de damwanden
- Fluïderen tijdens het intrillen
- Damwanden drukken in plaats van trillen
- Het toepassen van diepwanden, jetgroutwanden of Mixed-In-Place wanden in plaats van damwanden
- Het toepassen van een alternatief paalsysteem zoals geboorde palen of schroefpalen in plaats van inheien van funderingspalen.

Het toepassen van trillingsreducerende maatregelen in de exploitatiefase is mogelijk door bijvoorbeeld aanpassingen in de bovenbouwconstructie van de tramlijn, zoals:

- Slappe beddingsplaatjes/ slappe loper onder ingegoten spoor
- Undersleeper pads
- Ballastmatten
- Floating slab track

3.6 Bouwperiode van de Merwedelijn

Zienswijze die behoren bij gebundelde reactie Bouwperiode van de Merwedelijn				
109560332	109665470	109665245	109696870	109721512
109710179	109732001	109731106	109730653	109730532
109726152	109722300	109710290	109618251	109731454

Indieners geven aan zorgen te hebben voor de bereikbaarheid en hinder tijdens de bouwperiode langs het tracé. Volgens indieners is er onvoldoende zichtbaar gemaakt wat de bouwwerkzaamheden betekenen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Onderkend wordt dat langdurige werkzaamheden gevolgen kunnen hebben voor de omgeving. Bij een project van deze omvang zijn tijdelijke afsluitingen, omleidingen en beperkingen voor verschillende vervoerswijzen niet volledig te voorkomen. Daarom is in de verkenningsfase onderzoek gedaan naar de uitvoeringshinder op verkeer en ruimte. In de verkenningsfase is echter nog geen tot beperkte informatie beschikbaar over de constructieve uitwerking van verschillende maatregelen. Daarnaast zijn er nog vele keuzes te maken in de wijze van uitvoering. Voor de totale realisatieduur van het project is gedurende die gehele periode niet overal sprake van dezelfde mate van hinder. Werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd en verschillen per locatie en fase in aard, omvang en intensiteit.

In de plannings- en studiefase worden de effecten van de aanlegwerkzaamheden nader uitgewerkt en wordt bezien welke maatregelen kunnen worden getroffen om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te waarborgen. Hierbij worden alle belangen (onder andere voor eigenaren, gebruikers en ondernemers) in beeld gebracht en waar nodig passende maatregelen getroffen.

Na de plannings- en studiefase wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan opgesteld. Het BLVC-plan wordt altijd afgestemd met nood- en hulpdiensten, de gemeente en stakeholders. BLVC staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Hierin wordt gekeken naar:

- Bereikbaarheid: Hoe blijft de buurt (woningen en voorzieningen) bereikbaar voor fietsers, voetgangers, auto en nood-/hulpdiensten?
- Leefbaarheid: Welke maatregelen zijn nodig om hinder te beperken? Denk aan beperkingen voor geluid, stof, trillingen en werktijden.
- Veiligheid: Hoe blijft de bouwplaats veilig voor voorbijgangers en bewoners? Denk aan goede afzettingen en veilige looppaden.
- Communicatie: Hoe worden bewoners en belanghebbenden betrokken? Denk aan bewonersbrieven, informatieavonden en een vast aanspreekpunt.

3.7 Aandachtspunten voor de planning- en studiefase

Indieners vragen in de zienswijzen aandacht voor de verdere uitwerking van een aantal onderwerpen in de volgende fase, de planning- en studiefase. Deze onderwerpen laten we terugkomen in het gedetailleerde plan van aanpak. Het gaat dan bijvoorbeeld om de volgende onderwerpen:

- Onderwerpen waar de indieners bezorgd over zijn (zie hierboven).
- Heldere en bindende afspraken met belanghebbenden uit de omgeving.
- De samenhang met het tweede deel van de Merwedelijn, (tempo van) gebiedsontwikkeling en de (auto)bereikbaarheid.
- Wens om een toekomstige doortrekking van de Merwedelijn naar de binnenstadsas mogelijk te maken.
- Bepalen van het aantal haltes en de inpassing ervan tussen Utrecht Centraal en Europaplein.
- Mogelijk maken van toekomstige uitbreidingen van het spoornetwerk en het spoorverkeer niet te beperken.
- In de uitwerking van het beoordelingskader is aandacht voor:
    - Sociale veiligheid voor fietsers en voetgangers.
    - Sociale veiligheid van de haltes.
    - Beleving van de openbare ruimte, bijvoorbeeld op ooghoogte.
    - Transfercapaciteit voor treinreizigers op Utrecht Centraal.
    - Veiligheid van het spoornetwerk.
    - Impact bouwverkeer voor de Merwedelijn op de bedrijfsvoering van bedrijven in de omgeving.
- Duidelijkheid over omgang met eventuele planschade en/of nadeel door de tram.
- Gedetailleerde analyse naar boven- en ondergrondse raakvlakken.
- Bouwfasering in combinatie met andere projecten.

Ook vragen indieners van zienswijzen om een samenwerking met de omgeving:

- Gebouweigenaren, beleggers, woningcorporaties, mobiliteitsbedrijf Merwede en de (binnenkort op te richten) gebiedsvereniging Merwede.
- Gebruikers Beatrixtheater.

De Commissie MER adviseert om in de volgende fase rekening te houden met de volgende aandachtspunten:

- Brede invulling van toekomstvastheid overwegen. Denk daarbij aan woningbouwtempo's, veranderingen in mobiliteitsgedrag, afwijkende reizigersgroei en ontwikkelingen rond Utrecht Centraal, het USP en Stadseiland Zuid.
- De referentiesituatie voor het verkeersmodel betreft de verwachte situatie in 2040. Deze situatie vormt de basis om de effecten van maatregelen te vergelijken. De Commissie MER beveelt aan om in het project-MER de rol van Rijnenburg in de referentie- en gevoeligheidsanalyses explicieter toe te lichten.
- Werk de rol van Utrecht Centraal als systeemknoop uit. Onderzoek de kwaliteit van overstappen naar andere vervoersmiddelen en het functioneren van de knoop als geheel in samenhang met het regionale en landelijke mobiliteitssysteem.
- Besteed expliciet aandacht aan de inpassing van de Merwedelijn in het bredere mobiliteitssysteem, waaronder de aansluiting op het fietsnetwerk en de kwaliteit van de openbare ruimte rond haltes.
- De MIRT-verkenning richt zich op maatregelen voor lopen, fiets en OV. De maatregelen voor lopen wordt in vergelijking tot fiets en OV weinig beschreven. Onderzoek deze maatregelen en breng ze beter in beeld.
- Werk uit waar voor de aanlegfase zwaar en specialistisch materieel nodig is en neem dit mee in de kwantitatieve berekeningen voor het effect op natuur.
- Breng de milieueffecten op het werelderfgoed in beeld.
- Ontwerp zorgvuldig de open delen van de verdiepte ligging vanwege de impact op ruimtelijke kwaliteit.

4. Wijzigingen in documenten

4.1 Voorkeursbeslissing en Verkenningenrapport en PlanMER

De Ontwerp Voorkeursbeslissing is het formele document waarin het VKA wordt beschreven en gemotiveerd. Dit document vormt één geheel met de bijbehorende Verkenningenrapportages, inclusief PlanMER. Het advies van de Commissie mer is dat het Verkenningenrapport en de MER passend zijn voor deze fase. We delen dit advies en hebben bijna alle vragen beantwoord op basis van de beschikbare rapporten.

In het Verkenningenrapport en PlanMER staan toelichtingen die indieners van zienswijzen en/of de Commissie mer graag in de voorkeursbeslissing terugzien. We herkennen dat dit essentiële onderwerpen zijn en het de leesbaarheid verbetert als deze onderwerpen beschreven staan in de voorkeursbeslissing. Daarom hebben we een aantal onderwerpen hieraan toegevoegd:

- Een indiener vraagt om het ontbreken van de fiets in de ontwerp voorkeursbeslissing te herstellen. In de voorkeursbeslissing voegen we de maatregelen voor fiets op hoofdlijnen toe.
- Het is minder goed inzichtelijk hoe de onderzochte maatregelen bijdragen aan het doel van het project om de bereikbaarheid van USP te verbeteren. De Commissie mer beveelt daarom aan om een extra toelichting te geven waarom maatregelen gericht op deze doelstelling geen onderdeel zijn van het voorkeursalternatief.
- De variant met de geboorde tunnelvariant scoort relatief gunstig op zowel doelbereik als investeringskosten. De Commissie mer verzoekt om explicieter toe te lichten waarom deze is afgevallen.
- De Commissie mer constateert dat de belangrijkste keuzes, onderzoeken en resultaten goed toegankelijk zijn voor een breed publiek. Wel beveelt de commissie aan om in de voorkeursbeslissing goed toe te lichten wat het voorkeursalternatief precies inhoudt en welke stappen in het besluitvormingsproces hebben geleid tot de keuze voor dit alternatief.

We signaleren dat onderliggende rapportages uit de verdiepingsfase helpen voor aanvullende onderbouwing voor keuzes in het stationsgebied. Deze rapporten maken we daarom samen met deze nota van antwoord openbaar. Daarmee zijn de rapporten ook formeel onderdeel van de beslisinformatie van de MIRT-verkenning OV en Wonen en later van de projectbeslissing.

4.2 Aanpassingen samenvatting

Uit de reacties maken we op dat het voor een aantal onderwerpen helpt om in de samenvatting meer informatie op te nemen. Het gaat om de volgende onderwerpen die we hebben toegevoegd:

- Hoe we meningen van mensen hebben opgehaald en wat we daarmee hebben gedaan.
- Vooruitblik naar de volgende fase: hoe we zorgen voor samenhang tussen de Merwedelijn en gebiedsontwikkelingen.
- Hoe we de keuze hebben gemaakt voor graven in plaats van boren.
- Welke opties we in de volgende fase in ieder geval willen verkennen voor het verminderen van hinder tijdens de bouw en exploitatie van de tram.

5. Antwoorden per zienswijze

Rij	# zienswijze	Zienswijze	Antwoord
2	109221282	Indiener is van mening dat bouwen in Stadseiland Zuid en Westraven onlogisch is. Het is beter om de winkel/werk locatie die nu langs de snelweg ligt te behouden. Voor wonen langs de weg is dit gebied totaal ongeschikt.	De regio Utrecht is door de centrale ligging economische krachtig en gewild als woon- en werkplek. Om ervoor te zorgen dat ook toekomstige generaties in Utrecht kunnen wonen en niet over grote afstanden naar hun werk moeten reizen, worden er in de komende decennia veel nieuwe woningen en arbeidsplaatsen gerealiseerd. In Groot Merwede Rijnenburg is potentie voor 63.000 - 75.000 extra woningen en 33.000 - 45.000 arbeidsplaatsen. Groot Merwede bestaat uit verschillende ontwikkelgebieden gelegen tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein. Het gaat o.a. om Beurskwartier, Merwedekanaalzone, Stadseiland-Zuid, Papendorp, Galecopperzoom en Nieuwegein City. Voor Stadseiland Zuid, waar ook Westraven deel van uit maakt, is een hoogstedelijk woon-werkgebied voorzien. Hiermee ontstaat een logische stedelijke aanhechting tussen de bestaande stad en de al lopende ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone en later via de Galecopperzoom naar Rijnenburg met de Merwedelijn als verbindende schakel. In 2022 hebben rijk en regio afgesproken om een multimodaal MIRT-onderzoek uit te voeren naar de condities voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de A12-zone (waaronder Stadseiland Zuid), in samenhang met Rijnenburg, en de bereikbaarheidsopgave van de gebieden en de regio. Uit het MIRT Onderzoek blijkt dat het voorstelbaar, haalbaar en wenselijk is om in Stadseiland Zuid en de andere deelgebieden woningen te realiseren, mits de juiste condities worden getroffen. Zie hierover meer op de website van U Ned. Eén van die condities is een goede OV-ontsluiting van de A12-zone en Rijnenburg. Dit voorkomt een verdere belasting van het wegennet zoveel mogelijk; en andersom ontstaat met de ontwikkeling van de A12-zone en Rijnenburg meer draagvlak voor de schaalsprong naar een metropolitaan netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer, met de aanleg van de Merwedelijn als eerste stap. Voor deze wisselwerking zijn meerdere tracés bestudeerd, zo ook op een Papendorplijn. Dit alternatief, dat dezelfde kwaliteit als de Merwedelijn moet bieden, is echter duurder en heeft een beperkter bereik. Daarom is uit de MIRT Verkenning het voorliggende tramtracé gekomen. Hiermee wordt invulling gegeven aan één van de condities voor verstedelijking, namelijk de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Naast bereikbaarheid per openbaar vervoer moeten voor de ontwikkeling van Stadseiland Zuid ook andere condities worden ingevuld. De verdere uitwerking hiervan vindt plaats binnen de planontwikkeling van het gebied.
3	109221282	Indiener stelt voor om een metro te trekken van Rijnenburg, over Papendorp (waar ook de P&R voor autoluw Merwede ligt), naar Kanaleneiland (halte winkelcentrum waar extra nieuwbouw komt) door naar Merwede, halte bij Vaartsche Rijn (want CS wordt al te druk belast) en door naar USP.	Het voorkeursalternatief van de Merwedelijn vormt de eerste stap in de beoogde schaalsprong van het openbaar vervoer in de regio. Met een tracé via de Europalaan biedt dit alternatief een oplossing voor de verwachte groei van het aantal reizigers vanuit Utrecht Zuid en Nieuwegein en zorgt het voor een goede ontsluiting van de bestaande en geplande woningbouwlocaties. Utrecht Centraal is en blijft een belangrijk openbaarvervoerknooppunt met uitgebreide reismogelijkheden per trein, tram en bus. Door de nieuwe ontwikkellocaties hierop aan te sluiten, wordt de bereikbaarheid van zowel de nieuwe als de bestaande woon- en werkgebieden versterkt. Daarnaast beperkt de Merwedelijn de noodzaak tot verdere groei van het aantal busverbindingen van en naar Utrecht Centraal, waardoor het de verdere overbelasting rondom Utrecht Centraal voorkomt. In de MIRT-verkenning zijn verschillende tracévarianten beschouwd. Daarbij is geconstateerd dat Papendorp al beschikt over een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding in de vorm van een vrijliggende busbaan met frequent (regionaal) busvervoer van en naar Utrecht Centraal. Hierdoor is de meerwaarde van railvervoer hier beperkt. Voor de verdere ontwikkeling van de Galecopperzoom en Rijnenburg vormt de Merwedelijn, met een ongelijkvloers en betrouwbaar tracé, een toekomstvaste basis die kan worden doorgetrokken tegen relatief beperkte meerkosten. Uit de kostenramingen die zijn opgesteld in het onderzoek ‘MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg’ blijkt dat ook een hoogwaardige verbinding van Utrecht Centraal via Papendorp naar Rijnenburg een substantiële investering van meerdere miljarden euro's vergt. Daarnaast zijn dan nog aanvullende investeringen in Utrecht Zuid en voor de ontsluiting van de Galecopperzoom noodzakelijk.
4	109416515	Indiener heeft geen opmerkingen op de voorkeursoplossing betreffende de Merwedelijn. Indiener heeft suggesties voor het vervolg van het proces betreffende het voorkomen van overbelasting van Utrecht Centraal.	De steun voor het voorkeursalternatief wordt gewaardeerd. Ook is kennisgenomen van de suggesties voor de verdere ontwikkeling van het openbaarvervoernetwerk ter voorkoming van overbelasting van Utrecht Centraal. Deze suggesties hebben geen betrekking op de voorliggende voorkeursbeslissing en leiden daarom niet tot aanpassing daarvan.
5	109408462	Indiener stelt voor om te onderzoeken hoe de huidige tramlijn langs Kanaleneiland gebruikt kan worden als alternatief voor de aanleg van de Merwedelijn.	De mogelijkheid om gebruik te maken van de huidige tramroute is in een eerdere fase beschouwd. Daarbij is vastgesteld dat de huidige tramroute via Kanaleneiland langer is dan het tracé via de Europalaan. Dit betekent een

			langere reistijd tussen Utrecht Centraal en het zuiden van Utrecht en Nieuwegein. Daarnaast zijn voor de benodigde hogere frequenties ook op deze route aanvullende infrastructurele maatregelen nodig, waaronder een gedeeltelijk ongelijkvloers tracé. Dit vergt eveneens omvangrijke investeringen. Tevens zorgt de ligging van de halte Utrecht Jaarbeursplein, relatief ver gelegen van het treinstation, voor extra reistijd ten opzichte van een nieuwe halte bij het Beatrixgebouw. De extra reistijd zorgt ervoor dat de tram dan minder aantrekkelijk is voor de (nieuwe) bewoners van het zuiden van Utrecht en Nieuwegein en er ook minder gebruik van gemaakt gaat worden. Verder ontsluit de bestaande tramlijn grote delen van de Merwedekanaalzone niet, waardoor de bereikbaarheid van deze ontwikkellocaties beperkter is dan bij het voorkeursalternatief. Op grond van deze afweging is gekozen voor het tracé van de Merwedelijn via de Europalaan. De bestaande tramlijn via Kanaleneiland blijft behouden naast de Merwedelijn, waardoor ook Kanaleneiland goed bereikbaar blijft.
6	109407557	Indiener geeft aan dat een mogelijke doortrekking van de lijn als binnenstadsas dient te worden meegenomen als eis in het vervolg van het onderzoek, zodat doortrekking in de toekomst mogelijk blijft.	Een mogelijke toekomstige doortrekking van de lijn als binnenstadsas is als toekomstscenario betrokken bij de beoordeling van de toekomstvastheid van de verschillende alternatieven. De wijze waarop een eventuele toekomstige doorkoppeling kan worden gerealiseerd, maakt geen onderdeel uit van de voorkeursbeslissing. In de vervolgfase wordt het ontwerp verder uitgewerkt. Er zijn verschillende denkbare ontwerpaanpassingen die in een vervolgfase onderzocht worden, zoals een gedraaide oriëntatie van de eindhalte of een ontwerp met minder perronsporen, zodat meer ruimte ontstaat voor de aansluiting op een mogelijk toekomstige boortunnel richting de binnenstad. Dit zal in de volgende fase verder worden onderzocht.
7	109407557	Indiener stelt voor om tussen Utrecht en Kanaleneiland Zuid 1 halte bij kruispunt Kon. Wilhelminalaan/ Europalaan en 1 halte op de plek van bushalte Europaplein Noord te realiseren. Eerstgenoemde halte is goed bereikbaar voor gehele Nieuwe Defensie en het Noordelijke deel van Merwede. De andere halte is goed bereikbaar voor de rest van Merwede.	De locaties van de halte(s) tussen het Europaplein en Utrecht Centraal zijn nog niet definitief en worden in een volgende fase verder uitgewerkt. Hierbij wordt gestreefd naar het bedienen van zoveel mogelijk potentiële reizigers binnen een zo korte mogelijk afstand van de verschillende haltes en een goede verdeling op de lijn. Een halte vraagt meer ruimte dan alleen tramsporen, er moet dan per locatie ook goed gekeken worden naar de inpasbaarheid van een halte. Daarnaast hangt de keuze voor het aantal en de ligging van de haltes mede af van de keuze voor het veiligheidsconcept. Dit wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.
8	109407557	Indiener geeft aan dat een voetgangerstunnel onder de eindhalte bij Utrecht Centraal essentieel is in het plan. Zonder de tunnel wordt een overstap of een wandeling naar het centrum onnodig omslachtig.	De halte Beatrixgebouw krijgt directe verbindingen met de OV-terminal en het busstation Jaarbeurszijde, en via deze routes ook naar de binnenstad van Utrecht. Er is geen nieuwe voetgangerstunnel direct naar de binnenstad voorzien. In de volgende fase zal verder onderzoek worden gedaan naar de voetgangersstromen en de benodigde maatregelen rondom de nieuwe tramhalte.
9	109348213	Indiener geeft aan dat uit een eerdere enquête gevraagd is naar de mening van inwoners en dat uit de enquête is gebleken dat de tramhalte Zuilenstein behouden zou moeten blijven. Dit omdat inwoners van de wijk Zuilenstein, scholieren en bezoekers van gebouwen op de Blokhoeve gebruik maken van deze halte. Verplaatsing van de halte voorbij het Shell station aan de A.C. Verhoefweg zou betekenen dat de halte in een soort niemandsland zou belanden.	Uit de enquête in 2025 kwam naar voren dat de meningen verdeeld zijn over de meest wenselijke route in Nieuwegein. Sommige respondenten zien kansen voor meer groen en minder geluidsoverlast. Anderen zien het als nadeel dat de bestaande halte Zuilenstein wordt verplaatst. De route in Nieuwegein is onderdeel van het tweede deel van de Merwedelijn. In het vervolgproces voor het tweede deel van de lijn moet nog een keuze gemaakt worden over de passage van het Amsterdam Rijnkanaal en daarmee ook de toekomst van de tramhalte Zuilenstein. Deze keuze wordt gemaakt op diverse gronden zoals de woningbouwopgave, reistijd, tramexploitatie, technische maakbaarheid en toegankelijkheid.
10	109327190	Indiener is van mening dat de stad lelijk wordt als er een betonnen bak wordt gemaakt bij de Merwedekanaalzone. Indiener stelt dat de Merwedelijn alleen een verbetering is als de bak (groen) wordt afgedekt.	De zorg van de indiener wordt herkend. Een volledig dichte tunnel biedt meer mogelijkheden voor een groene inrichting van de openbare ruimte dan een deels open constructie. Een volledig dichte tunnel is echter niet realiseerbaar binnen het beschikbare budget. De gekozen combinatie van een deels overdekte en deels open verdiepte ligging is het resultaat van een integrale afweging, waarbij is gezocht naar een balans tussen ruimtelijke kwaliteit, kosten, bereikbaarheid en uitvoerbaarheid. In de verdere planuitwerking wordt nadrukkelijk gezocht om tot een zo goed mogelijk ruimtelijke inpassing te komen
11	109327183	Indiener is van mening dat de stad lelijk wordt als er een betonnen bak wordt gemaakt bij de Merwedekanaalzone. Indiener stelt dat de Merwedelijn alleen een verbetering is als de bak (groen) wordt afgedekt.	Antwoord is hetzelfde als rij 10
12	109221282	Indiener stelt dat het nuttig is om te onderzoeken of er een metro van Rijnenburg, via Papendorp, Kanaleneiland, Merwede naar station Vaartsche Rijn en USP kan worden gerealiseerd. Mede omdat Stadseiland Zuid ontwikkelen niet realistisch is. Een metro is comfortabeler en betrouwbaarder dan trams. Het tracé is veel goedkoper en ondergronds waardoor de stad er geen last van heeft.	Antwoord is hetzelfde als rij 3
14	109578646	Indiener geeft aan dat het voor de leefbaarheid rond het Europaplein beter is om de tramlijnen bij het Europaplein ook te overdekken om geluidsoverlast te beperken. Door de tramlijnen te overdekken kan het	De zorg van de indiener wordt herkend. Een volledig dichte tunnel biedt meer mogelijkheden voor een groene inrichting van de openbare ruimte en leidt tot minder omgevingsgeluid dan een deels open constructie. Een volledig dichte tunnel is niet realiseerbaar binnen het beschikbare budget. De gekozen combinatie van een deels overdekte en

		groen dat nu in het midden van de rotonde staat worden behouden. Dit is beter voor de luchtkwaliteit en aanwezige bomen absorberen geluid van ander verkeer.	deels open verdiepte ligging is het resultaat van een afweging, waarbij is gezocht naar een balans tussen ruimtelijke kwaliteit, geluid/trillingen, kosten, bereikbaarheid en uitvoerbaarheid. In de verdere planuitwerking wordt nadrukkelijk gezocht om tot een zo goed mogelijk ruimtelijke inpassing te komen. In de planning- en studiefase is de reductie van geluid een belangrijk aandachtspunt.
15	109560332	Indiener stelt dat bewoners van Wonderwoods pas zeer laat zijn geïnformeerd over het voornemen om een tram onder de Jaarbeursboulevard aan te leggen. Het participatietraject heeft daarmee nagelaten de (toekomstige) bewoners van het Beurskwartier tijdig en adequaat te betrekken. Tot mei 2026 is er geen enkele vorm van participatie of communicatie richting mij en mijn medebewoners geweest, ondanks ons directe belang bij de besluitvorming.	De MIRT verkenning is in 2020 gestart. In de eerste fase van de verkenning zijn veel verschillende tracés en halteopties onderzocht. Omdat op dat moment nog veel alternatieven werden verkend en nog niet duidelijk was welke gebieden direct geraakt zouden worden, vond de communicatie in deze fase voornamelijk plaats via algemene informatiekanalen. In deze periode zijn onder meer informatiebijeenkomsten georganiseerd, is informatie beschikbaar gesteld via de website en nieuwsbrief van U Ned, aangevuld met communicatie via kranten, nieuwsbrieven/wijkberichten en social mediakanalen van gemeente Utrecht en gemeente Nieuwegein, en is een klankbordgroep betrokken. Naarmate de verkenning vorderde en duidelijker werd welke alternatieven kansrijk waren, is de communicatie steeds verder toegespitst op de omgeving van deze alternatieven. Zo zijn er tijdens en na de verdiepingsfase verschillende activiteiten uitgevoerd: • Gesprekken met private partijen langs de Merwedelijn • Er is geëxperimenteerd met inloopspreekuren vanaf november 2024 in plaats van inloopbijeenkomsten. Inloopspreekuren zijn laagdrempeliger en regelmatiger te organiseren. Helaas was de opkomst laag en is besloten tot bredere inloopavonden in 2025. • Drie publieke inloopbijeenkomsten in april 2025. Twee in Utrecht en één in Nieuwegein • Digitale vragenlijst die verspreid is via de gemeente Utrecht en gemeente Nieuwegein. • Drie publieke informatiebijeenkomsten in juni 2026. Twee in Utrecht en één in Nieuwegein. In de participatierapportage MIRT-verkenning OV en Wonen staat meer in detail omschreven welk participatietraject tussen 2020 en 2026 is gevolgd. De ingediende zienswijzen laten zien dat bewoners van Wonderwoods zich nauw betrokken voelen bij de toekomstige ontwikkeling van hun woonomgeving. Bij de start van de volgende projectfase wordt een participatieplan opgesteld. Hierin wordt beschreven hoe bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden betrokken bij de verdere uitwerking van de Merwedelijn. In dit participatieplan zullen de bewoners van Wonderwoods expliciet worden opgenomen
16	109560332	Indiener stelt dat de bouw van een tram onder de Jaarbeursboulevard directe schade kan veroorzaken aan Wonderwoods en de voorzieningen waarvan bewoners afhankelijk zijn. Door verzakkingen, trillingen of incidenten bestaat een reële kans op schade aan de fundering, de waterdichte bouwkuip en de binnen- en buitenzijde van het gebouw, zoals muren, plafonds en kozijnen.	Deze zorgen worden herkend. In de verkenningsfase zijn de effecten van de verschillende alternatieven op hoofdlijnen onderzocht. Daarbij zijn ook de technische maakbaarheid, de effecten op de ondergrond, grondwater, zettingen en trillingen en de mogelijke risico's voor de directe omgeving betrokken. Uit de effectonderzoeken blijkt dat bij een verdiepte ligging uitvoeringsrisico's kunnen optreden. Deze risico's zijn daarmee onderdeel geweest van de afweging en vormen een belangrijk aandachtspunt voor de verdere uitwerking. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt de technische uitwerking verder gedetailleerd. Hierbij wordt onder meer: • De bodemopbouw en funderingssituatie verder gedetailleerd in beeld gebracht. • Een nadere risicoanalyse uitgevoerd voor bouwmethode, zettingen en trillingen. • Een hydrologisch effectonderzoek uitgevoerd, waarin onder meer wordt onderzocht welke effecten bemaling, grondwaterstroming en eventuele grondwaterstandsveranderingen kunnen hebben op de omgeving. • Bepaald welke mitigerende maatregelen nodig zijn om schade te voorkomen of te beperken. In de effectnotities zijn hiervoor al mogelijke maatregelen benoemd. Voorbeelden hiervan zijn voorbelasting en het toepassen van licht ophoogmateriaal, onderafdichting van bouwkuipen met groutinjectie of onderwaterbeton en drainage. Op basis van deze onderzoeken wordt het ontwerp in de volgende fase technisch verder uitgewerkt en waar nodig aangepast. De planning- en studiefase start in 2027 en duurt naar verwachting tot 2031. Daarnaast worden voorafgaand aan de uitvoering gebruikelijke beheersmaatregelen getroffen, zoals bouwkundige vooropnamen, nulmetingen en monitoring van zettingen en trillingen. Hierbij wordt ook aangesloten bij geleerde ervaringen uit andere projecten. Indien streef- of grenswaarden overschreden dreigen te worden, kan op basis van monitoring tijdig worden bijgestuurd.

17	109560332	Indiener geeft aan dat de ondergrond rond Wonderwoods al zwaarbelast is. Daarom is er een verhoogd risico op uitval of beschadiging van essentiële voorzieningen, zoals elektriciteit, stadsverwarming, water, riolering, internet en de warmte- en koudeopslag (WKO).	Dit aandachtspunt wordt onderschreven. In het stationsgebied, Beurskwartier en langs het tracé is sprake van een zeer intensief gebruik van de ondergrond, onder andere door kabels, leidingen en WKO-systemen. In de afgeronde verkenningsfase zijn de belangrijkste nutsvoorzieningen op hoofdlijnen in kaart gebracht. In de planning- en studiefase wordt de ondergrondse infrastructuur gedetailleerder geïnventariseerd. Voor de start van daadwerkelijke bouw zijn alle kabels en leidingen in kaart gebracht en waar nodig in samenwerking met de netbeheerders verlegd. Eventueel benodigde verplaatsingen van ondergrondse infrastructuur zullen uiteraard goed worden voorbereid en gecommuniceerd. Voor het effect op WKO's geldt dat er sprake kan zijn van directe beïnvloeding, bijvoorbeeld wanneer bronnen moeten worden verplaatst, en van indirecte beïnvloeding door veranderingen in grondwaterstroming of grondwaterstanden. Daarom is dit aspect in het Verkenningenrapport en planMER als belangrijk aandachtspunt benoemd. In de planning- en studiefase wordt dit verder uitgewerkt. Daarbij wordt per WKO-bron onderzocht wat de huidige werking is, hoe de bron samenhangt met andere bronnen in het gebied en welke effecten de aanleg en aanwezigheid van de Merwedelijn kunnen hebben. Hiervoor wordt onder meer gebruik gemaakt van een grondwatermodel. Op basis daarvan wordt per bron bepaald welke mitigerende maatregelen nodig en mogelijk zijn. Dit kan bijvoorbeeld gaan om het inpassen of verplaatsen van bronnen, het aanpassen van het ontwerp of de uitvoeringsmethode, het beperken van beïnvloeding van de grondwaterstroming en het monitoren van de werking van de WKO-systemen tijdens en na de uitvoering. Als uit de nadere uitwerking blijkt dat effecten op een WKO-systeem niet volledig kunnen worden voorkomen, wordt per situatie onderzocht hoe dit kan worden opgelost of gecompenseerd. Dit gebeurt in overleg met de betrokken eigenaren, beheerders en bevoegde gezagen. Het uitgangspunt is dat de werking van bestaande voorzieningen zo goed mogelijk wordt geborgd en dat eventuele nadelige gevolgen tijdig worden onderkend en dat voor een passende oplossing wordt gezorgd.
18	109560332	Indiener stelt dat bewoners worden geconfronteerd met extra overlast in een gebied dat al zwaarbelast is door andere geplande bouwprojecten.	Deze zorg wordt herkend. Uit de milieueffectonderzoeken blijkt inderdaad dat er op meerdere vlakken overlast zal optreden tijdens de bouw, lokaal en tijdelijk, onder meer op het gebied van geluid, trillingen, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. In de planning- en studiefase, waarin de ontwerpen verder worden uitgewerkt en de uitvoering wordt voorbereid, zal aandacht uitgaan naar de hinder tijdens de bouwfase en welke mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen om de hinder te minimaliseren. Voorbeelden van trillingsreducerende maatregelen in de bouwfase: • Het voorboren van de damwanden • Fluïderen tijdens het intrillen • Damwanden drukken in plaats van trillen • Het toepassen van diepwanden, jetgroutwanden of Mixed-In-Place wanden in plaats van damwanden • Het toepassen van een alternatief paalsysteem zoals geboorde palen of schroefpalen in plaats van inheien van funderingspalen. Voorbeelden van geluidsreducerende maatregelen in de bouwfase: • Geluidsarme apparatuur • Mobiele geluidschermen • Strategische fasering van de werkplanning • Geluidmonitoring • Goede communicatie naar omwonenden Ook is het zo dat in het gebied rondom Utrecht Centraal nu en in de toekomst veel wordt gebouwd, denk bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van Beurskwartier. Dat is ook nodig om dit economisch kerngebied van Utrecht verder te versterken en voldoende nieuwe woningen te kunnen bouwen. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt de bouwwijze, bouwfasering en bereikbaarheid tijdens de bouw in meer detail onderzocht en uitgewerkt. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde aspecten. Bij deze uitwerking is nadrukkelijk aandacht voor samenhang met de omliggende gebiedsontwikkelingen, ook op het vlak van bouwfasering en uitvoeringshinder die waar mogelijk afgestemd wordt.

19	109560332	Indiener geeft aan dat de bouw ook risico's voor de flora en fauna op en rondom Wonderwoods introduceert. Terwijl dit juist één van de unique selling points van Wonderwoods is.	In de planMER zijn de effecten op ecologie en leefomgeving onderzocht. Hieruit blijkt dat effecten optreden, met name tijdens de bouwfase en op locaties waar groenstructuren worden geraakt. In de planning- en studiefase worden: • ecologische effecten verder gespecificeerd; • mitigerende en compenserende maatregelen uitgewerkt, waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de bestaande groenstructuur. Dit houdt in dat bomen en ander groen zoveel mogelijk behouden worden, en er compensatie plaatsvindt na werkzaamheden door groenstructuren te herplanten. Wonderwoods maakt als gebouw met geïntegreerd groen geen onderdeel uit van de groenstructuren die in de effectbeoordeling als te raken groenstructuur zijn beschouwd. Dat neemt niet weg dat bij de verdere uitwerking en uitvoering rekening zal worden gehouden met aanwezige flora en fauna op en rondom Wonderwoods. Op grond van de algemene zorgplicht uit de Omgevingswet moeten nadelige gevolgen voor de fysieke leefomgeving, waaronder planten en dieren, zoveel mogelijk worden voorkomen of beperkt.
20	109560332	Indiener geeft aan dat het besluit kan leiden tot structurele trillings- en geluidsoverlast voor bewoners. Trillingen kunnen via de fundering en betonnen constructie worden doorgegeven.	De zorg wordt herkend. Dit is ook geconstateerd in de milieueffectonderzoeken. In de volgende (plan)fasen worden deze effecten nader gedetailleerd en worden specifieke maatregelen uitgewerkt. Bij het bepalen van maatregelen wordt gewerkt volgens de gebruikelijke voorkeursvolgorde: eerst wordt gekeken naar maatregelen aan de bron, vervolgens naar maatregelen in de overdracht en pas daarna naar maatregelen bij de ontvanger. Daarmee wordt geluid- en trillinghinder zoveel mogelijk voorkomen of beperkt voordat aanvullende maatregelen aan gebouwen aan de orde zijn. Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn: Trilling reducerende maatregelen in de exploitatiefase door bijvoorbeeld aanpassingen in de bovenbouwconstructie van de tramlijn, zoals: • Slappe beddingsplaatjes/ slappe loper onder ingegoten spoor. • Undersleeper pads. • Ballastmatten. • Floating slab track. Trilling reducerende maatregelen in de bouwfase door bijvoorbeeld: • Het voorboren van de damwanden. • Damwanden drukken in plaats van trillen. Geluidsreducerende maatregelen in de exploitatiefase door bijvoorbeeld in de open delen van de ondergrondse ligging geluidsabsorberend materiaal toe te passen in de tunnelbakwanden om geluidreflecties te voorkomen. We onderzoeken of er ook maatregelen nodig zijn voor de tram zelf, zoals wieldempers, top-of-rail of flenssmering vanuit de tram. Geluidsreducerende maatregelen in de bouwfase door bijvoorbeeld: • Geluidsarme apparatuur toe te passen. • Mobiele geluidsschermen te plaatsen. • Strategische fasering van de werkplanning.
21	109560332	Indiener stelt dat het besluit risico's kent voor de werking van de warmte- en koudeopslag. Volgens het Verkenningenrapport en planMER moeten meerdere WKO-pijpen rond de Jaarbeursboulevard worden verplaatst, met kans op blijvende schade. Het rapport spreekt zelfs van "een zeer negatief effect" op dit deelaspect, wat kan leiden tot slechter functionerende verwarming en hogere kosten voor bewoners.	Deze zorg wordt herkend. In de verkenningsfase is vastgesteld dat de Merwedelijn invloed kan hebben op bestaande bodemenergiesystemen. Daarbij kan sprake zijn van directe beïnvloeding, bijvoorbeeld wanneer bronnen moeten worden verplaatst, en van indirecte beïnvloeding door veranderingen in grondwaterstroming of grondwaterstanden. Daarom is dit aspect in het Verkenningenrapport en planMER als belangrijk aandachtspunt benoemd. In de planning- en studiefase wordt dit verder uitgewerkt. Daarbij wordt per WKO-bron onderzocht wat de huidige werking is, hoe de bron samenhangt met andere bronnen in het gebied en welke effecten de aanleg en aanwezigheid van de Merwedelijn kunnen hebben. Hiervoor wordt onder meer gebruik gemaakt van een grondwatermodel. Op basis daarvan wordt per bron bepaald welke mitigerende maatregelen nodig en mogelijk zijn. Dit kan bijvoorbeeld gaan om het inpassen of verplaatsen van bronnen, het aanpassen van het ontwerp of de uitvoeringsmethode, het beperken van beïnvloeding van de grondwaterstroming en het monitoren van de werking van de WKO-systemen tijdens en na de uitvoering. Als uit de nadere uitwerking blijkt dat effecten op een WKO-systeem niet volledig kunnen worden voorkomen, wordt per situatie onderzocht hoe dit kan worden opgelost of gecompenseerd. Dit gebeurt in overleg met de betrokken eigenaren, beheerders en bevoegde gezagen. Het uitgangspunt is dat de werking van bestaande voorzieningen zo

			goed mogelijk wordt geborgd en dat eventuele nadelige gevolgen tijdig worden onderkend en dat voor een passende oplossing wordt gezorgd.
22	109560332	Indiener geeft aan dat de kwaliteit van de directe omgeving van Wonderwoods blijvend achteruit kan gaan. De inrichting, het groen en de geluidsbelasting op de Jaarbeursboulevard kunnen verslechteren.	Uit het milieueffectonderzoek blijkt dat de aanleg van de Merwedelijn tijdelijk gevolgen heeft voor de inrichting van de openbare ruimte en het aanwezige groen in de omgeving van de Jaarbeursboulevard. Ook kan tijdens de aanlegfase sprake zijn van tijdelijke geluidhinder als gevolg van de werkzaamheden. Na afronding van de werkzaamheden wordt de openbare ruimte opnieuw ingericht. De exacte inrichting wordt in een vervolgfase nader uitgewerkt. Daarbij wordt gestreefd naar een kwalitatief hoogwaardige groene inpassing van de Merwedelijn in de omgeving. Uit het onderzoek naar geluid blijkt dat bij een ondergronds en overdekt spoor ter plaatse van de Jaarbeursboulevard geen sprake is van een structurele toename van de geluidbelasting in de gebruiksfase.
23	109560332	Indiener stelt dat (toekomstige) ondernemers in en rondom Wonderwoods het risico lopen de langdurige bouwperiode niet te overleven door minder aanloop, verminderde uitstraling, beperkte terrasruimte en slechtere toegankelijkheid.	Onderkend wordt dat langdurige werkzaamheden gevolgen kunnen hebben voor ondernemers in de directe omgeving van het tracé. In de volgende planfasen worden de effecten van de aanlegwerkzaamheden nader uitgewerkt en wordt bezien welke maatregelen kunnen worden getroffen om de bereikbaarheid en leefbaarheid tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te waarborgen. Omdat de werkzaamheden en uitvoeringsfasering nog niet zijn vastgesteld, kunnen de gevolgen voor individuele ondernemingen in deze fase nog niet worden bepaald. In de vervolgfasen worden alle belangen in beeld gebracht en waar nodig passende maatregelen getroffen. Daarbij wordt ook in overleg getreden met bestaande ondernemers over de al dan niet te treffen maatregelen ter voorkoming van of beperking van schade. Bij infrastructurele maatregelen bestaat de kans dat bestaande ondernemers recht hebben op een tegemoetkoming van nadeelcompensatie. Dit recht ontstaat als er door rechtmatig overheidshandelen schade ontstaat die een persoon of onderneming onevenredig hard raakt en dat de schade buiten het normaal maatschappelijk risico komt te vallen. Wanneer dit het geval is kan de schade die boven het maatschappelijk risico uitkomt voor een deel voor compensatie in aanmerking komen. Om hiervoor in aanmerking te komen moet er wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan. De toetsing hierop vindt per individueel geval plaats aan de hand van de *Beleidsregel nadeelcompensatie infrastructurele maatregelen gemeente Utrecht.* Daarbij is relevant dat als een ondernemer zich ter plaatse vestigt nadat al bekend is dat hier infrastructurele maatregelen zullen worden genomen en dit langdurige hinder voor diens onderneming zal opleveren, dit in de regel voor rekening en risico blijft van die ondernemer. Dit heet actieve risico aanvaarding.
24	109560332	Indiener is van mening dat het besluit het project niet integraal beschouwt, maar slechts in delen. Omdat er nu “een kans” is om ongeveer de helft aan te leggen, worden alternatieven uitsluitend gewogen als vervanging voor dit deel, en niet als oplossing voor het totale traject richting Rijnenburg. Daarmee ontbreekt een onderbouwing waarom het voorkeurstraject en de gekozen bouwmethode ook voor het volledige tracé optimaal zouden zijn. Beschikbare studies laten bovendien zien dat belanghebbenden een duidelijke voorkeur hebben voor boren. Het besluit motiveert niet waarom van deze voorkeur wordt afgeweken of waarom de gekozen methode beter zou zijn.	In het voorkeursalternatief voor de Merwedelijn is nadrukkelijk rekening gehouden met wat er nodig is om de lijn in de toekomst door te trekken naar Rijnenburg. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat op termijn een frequentie van de Merwedelijn van 24x per uur nodig is om alle gebiedsontwikkelingen, zoals Rijnenburg mogelijk te maken. Een dergelijke frequentie is alleen mogelijk met een ongelijkvloers tracé tussen Utrecht Centraal en de A12. Hierop zijn de afgewogen alternatieven afgestemd. Het voorkeursalternatief is echter niet afhankelijk van besluitvorming over het vervolgtraject. De effecten en maatschappelijke baten van het voorkeursalternatief zijn in de MIRT-verkenning beoordeeld op basis van het tracé waarvoor in deze fase een voorkeursbeslissing wordt voorbereid. Daarbij is geen sprake van een doortrekking van de Merwedelijn richting Galecopperzoom en Rijnenburg. Het vervolgtracé kan in de toekomst leiden tot aanvullende reizigersgroei en extra maatschappelijke baten, maar is niet noodzakelijk om de positieve effecten van het nu voorliggende voorkeursalternatief te realiseren. Voor het eerste deel van de Merwedelijn is nu budget beschikbaar. Voor het tweede deel naar Rijnenburg bereiden de financierende partijen een startbeslissing voor een nieuwe MIRT-verkenning voor. Voorafgaand hieraan wordt verder onderzocht wat vanaf de A12 de beste oplossing voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg is. Over het vervolgtracé worden in deze fase dan ook geen besluiten genomen. Het Verkenningenrapport inclusief MER deel 1 en de verdiepingsfase hebben laten zien dat (gedeeltelijke) maaiveldoplossingen en viaductvarianten ruimtelijk, verkeerskundig en stedenbouwkundig onvoldoende zijn. Daarom vallen deze varianten af. De boortunnel en de volledig verdiepte ligging dragen wel voldoende bij aan de doelen van de MIRT Verkenning OV en Wonen, maar passen beiden niet binnen het haalbare budget. Daarom is onderzocht in hoeverre kostenoptimalisaties en/of gefaseerde aanleg van deze varianten mogelijk zijn. De verdiepte ligging is nu deels open en deels dicht, biedt mogelijkheden tot kostenoptimalisaties bij de kruising met de A12, en de mogelijkheid

			tot gefaseerde aanleg van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. De verdiepte ligging kan zowel met een nieuwe als de bestaande brug gecombineerd worden. De boortunnel biedt minder mogelijkheden tot kostenoptimalisaties en is niet te combineren met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ondanks de gunstigere effecten langs een groot deel van het tracé valt de boortunnel daarom af. Als uit de Planning- en studiefase echter blijkt dat de kosten van de verdiepte ligging hoger uitvallen dan nu verwacht, kan worden heroverwogen om voor een boortunnel te kiezen. Voorwaarde hierbij is dat deze bouwtechniek mogelijk is bij het tracé en de op dat moment bekende invulling van het zoekgebied.
25	109560332	Indiener benoemt dat in het stationsgebied de komende jaren nog veel wordt gebouwd, waardoor alternatieve trajecten of bouwmethoden in nieuwe ontwerpen kunnen worden ingepast. Projecten zoals Ondaatje, Oopen, De Knoop en andere ontwikkelingen in het Beurskwartier bevinden zich nog in de ontwerpfase. Daar kan rekening worden gehouden met de Merwedelijn — in tegenstelling tot Wonderwoods, waar die mogelijkheid niet meer bestaat.	In de zienswijzen komen vragen over waarom de halte Beatrixtheater en het tracé via de Jaarbeursboulevard als voorkeursoptie is gekozen. De keuze voor de halte bij Utrecht Centraal is uitgebreid onderzocht in de MIRT-verkenning en was een lastige puzzel. Het gebied rond Utrecht Centraal kent weinig fysiek beschikbare ruimte en veel raakvlakken met bestaande initiatieven voor gebiedsontwikkeling. De halte dient technisch maakbaar te zijn, goed aan te sluiten op de andere ruimtelijke plannen in het stationsgebied, en zo dicht mogelijk bij alle andere vervoerswijzen te liggen om een hoge (overstap)kwaliteit van het OV te bieden,. Een compacte OV-knoop met een snelle en prettige overstap op trein, tram, bus of fiets is immers erg belangrijk voor de reiziger. De locatie van de halte bij Utrecht Centraal is daarom cruciaal voor de functionaliteit en het succes van de Merwedelijn, en voor de stationsomgeving als geheel. *Welke stappen we hebben gezet om te komen tot een voorkeur* In de beoordelingsfase (2022-2024, zie ook Verkenningenrapport en PlanMER deel 1 voor meer toelichting), zijn 4 verschillende halteopties bij Utrecht Centraal onderzocht. Aan het eind van deze fase is geconcludeerd dat bij Utrecht Centraal een ‘compacte knoop’ vanwege het doelbereik noodzakelijk is. Dit betekent dat de halte dicht bij het trein- en busstation moet liggen. De opties ‘C - Graadt van Roggeweg’ en ‘D - Croeselaan’ liggen te ver weg van het station en voldoen niet aan het gewenste doelbereik. Maar ook is in de beoordelingsfase geconstateerd dat er nog geen complete oplossing is gevonden die zowel binnen het budget valt, maakbaar is en voldoende doelbereik heeft. In mei 2024 is door Rijk en regio daarom besloten dat er als tussenstap een verdiepingsfase nodig is om tot een haalbaar voorkeursalternatief te komen. In het Verkenningenrapport en PlanMER deel 2 is op hoofdlijnen beschreven hoe de afweging over de locatie van de halte bij Utrecht Centraal vanaf de verdiepingsfase is gemaakt (hfst 2.6, 2.7 en 2.8). In het rapport zijn de mogelijke oplossingen en de gemaakte afweging bij de keuze tussen die oplossingen beschreven. In onderliggende rapporten is deze afweging in meer detail uitgewerkt. Omdat we in meerdere zienswijzen merken dat er behoefte is aan meer toelichting en detailinformatie over de keuze voor de halte bij Utrecht Centraal publiceren we gelijktijdig met deze nota van antwoord ook de volgende onderliggende rapporten uit de Verdiepingsfase: ➢ Ontwerpverantwoording, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal (april 2025). ➢ Effectbeoordeling, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal (april 2025). ➢ Rapportage definitiefase - verdiepingsfase - cluster knoop Utrecht Centraal (2025). ➢ Ontwerpverantwoording, onderdeel Tracé (april 2025). ➢ Beoordelingsfase van Anne Frankplein naar Nieuwegein, onderdeel Tracé (april 2025). Hieronder wordt het onderzoek en ontwerpproces in de verdiepingsfase voor de halte bij Utrecht Centraal verder toegelicht. *Stappen in de verdiepingsfase* 7. In de verdiepingsfase is gestart met een creatieve fase waarin alle mogelijke oplossingsrichtingen zijn verzameld. 8. Vervolgens is bepaald welke oplossingen kansrijk zijn. 9. In een analyse is verder getrechterd naar de vier best scorende varianten. 10. Voor deze vier varianten is een volledig schetsontwerp gemaakt in combinatie met het tracé richting Nieuwegein. 11. De vier varianten zijn uitgebreid beoordeeld en aan de omgeving voorgelegd. 12. Op basis van deze beoordeling is de voorkeursoptie van de knoop in combinatie met het tracé gekozen. *Toelichting op alle stappen* 5. Creatieve fase In een creatieve fase zijn, naast de verkende haltelocaties uit de beoordelingsfase, ook nieuwe oplossingen bedacht. Deze nieuwe oplossingen waren mogelijk, omdat sommige uitgangspunten zijn losgelaten. Er zijn in totaal 25

varianten onderzocht. De conclusie dat een compacte knoop noodzakelijk is werd ook in deze verdiepingsfase onderschreven. Een tracé via de Graadt van Roggenweg, ofwel via de Van Zijstweg/ Croeselaan, leidt niet tot een haltelocatie dicht genoeg bij de OV-terminal, waarmee bevestigd is dat opties C en D niet voldoen aan het gewenste doelbereik.

Het aantal mogelijke tracéopties per halteopties bij Utrecht Centraal was in alle gevallen zeer beperkt. Er is wel naar verschillende tracéopties per haltevariant gekeken maar vaak is maar één toeleidend tracé mogelijk binnen de uitgangspunten. Ter illustratie twee voorbeelden:

- Een cut-and-cover (gegraven) tracé via Van Zijstweg/Croeselaan is onderzocht in combinatie met de halte Knooppassage. Deze optie bleek niet mogelijk vanwege de krappe boogstralen en niet kansrijk vanwege het effect op doelbereik van de Merwedelijn als gevolg van de bijbehorende langere reistijd. De halte Knooppassage is daarom alleen te combineren met een boortunnel onder het Jaarbeursterrein en Beurskwartier door.
- Voor de haltelocatie Beatrixgebouw is door de benodigde boogstralen in combinatie met het benodigde wisselcomplex nabij de halte het niet mogelijk om een andere routering te kiezen dan onder de Jaarbeursboulevard.

6. Kansrijke oplossingsrichtingen

Van de 25 oplossingen zijn er 9 als meest kansrijk benoemd. Deze trechtering is gedaan op basis van een beoordeling op hoofdlijnen voor technische maakbaarheid, kwaliteit OV en ruimtelijke inpassing en de beschikbaarheid van betere varianten.

7. Selecteren van vier varianten

Om vervolgens naar vier meest kansrijke oplossingen te komen zijn vervolgens de negen oplossingen middels een multi-criteria analyse afgewogen op de volgende aspecten:
Technische inpassing
Kwaliteit OV en overstap
Inpassing stationsgebied
Toekomstvastheid
Kosten

Omdat een samenhangende keuze met de verschillende tracéopties gemaakt moest worden, is er naast bovenstaande aspecten rekening gehouden met dat alle hoogteliggingen van het tracé (viaduct, gegraven, geboord) op minimaal één van de haltelocaties is aan te sluiten. Als voorbeeld de afweging die hierbij voor de halte aansluitend op een gegraven tracé is gemaakt (omdat deze uiteindelijk als Voorkeursoplossing is gekozen):

- Bij de 9 kansrijke varianten zaten 7 mogelijke haltes die aangesloten konden worden op een geboord tracé, 2 mogelijke haltes op een gegraven tracé en 1 mogelijke halte voor een viaduct.
- De 2 mogelijke haltes voor een gegraven tracé zijn de halte Beatrixgebouw en de halte Croeselaan.
- De halte Beatrixgebouw scoort beter op ‘kwaliteit OV en overstap’ en op ‘inpassing stationsgebied’.
- De halte Croeselaan scoort beter op ‘technische inpassing’ en ‘kosten’.
- Omdat de halte Beatrixgebouw overall beter scoort en omdat in de beoordelingsfase voor de halteoptie Croeselaan al was geconcludeerd dat deze onvoldoende doelbereik had, is de halte Beatrixgebouw een meer kansrijke oplossing. Daarom is deze als meest kansrijke halte voor een gegraven tracé verder uitgewerkt.

Als laatste is er in deze trechterstap rekening gehouden met een spreiding van de vier meest kansrijke varianten op kosten (zowel kostbare als minder kostbare oplossingen), omdat er parallel een gesprek over het budget is gevoerd.

Een beschrijving van de 25 varianten en een verdere toelichting van de afweging om eerst tot 9 en daarna 4 varianten te komen is beschreven in “Ontwerpverantwoording, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal” (april 2025), en “Effectbeoordeling, onderdeel knoop Utrecht Centraal” (april 2025).

8. Beoordelen van vier varianten

			De vier best scorende varianten uit de analyse zijn vervolgens verder verdiept op maakbaarheid, risico's, ruimtelijke kwaliteit, doelbereik, etc. Deze 4 varianten voor de stationshalte en toeleidend tracé zijn vervolgens samengevoegd met de verschillende varianten voor het vervolg van het tracé van Anne Frankplein tot Westraven tot 4 integrale onderzoeksvarianten voor de Verdiepingsfase. In het Verkenningenrapport en PlanMER deel 2, § 2.7.4 tot en met § 2.7.7 en § 2.8 is beschreven hoe de vier integrale onderzoeksvarianten uit de Verdiepingsfase zijn beoordeeld. Deze beoordeling en de afweging daarna zijn voor de onderzoeksvarianten als geheel gedaan, dus voor het gehele tracé van Utrecht Centraal tot Westraven, inclusief de halte bij Utrecht Centraal. Op basis van deze integrale beoordeling is gekozen om de verdiepte ligging via de Jaarbeursboulevard inclusief halte Beatrixgebouw op te nemen in het Voorkeursalternatief.
26	109560332	De route via de Van Zijstweg en het terrein rond de Rabobank lijkt te snel terzijde te zijn geschoven. De bezwaren van de Rabobank lijken daarbij zwaarder te hebben gewogen dan de belangen van bewoners van Wonderwoods, die nu pas in het proces zijn betrokken. Deze route verdient nader onderzoek. De Van Zijstweg biedt voldoende ruimte voor een bovengrondse tramlijn. Dit is niet alleen goedkoper, maar biedt ook de mogelijkheid om de Merwedelijn via de Valeriusbaan en het Dichtersplein bij de Mineurslaan te koppelen aan de huidige tramroute. Hiermee wordt de bereikbaarheid van Utrecht (stad) en omgeving verder vergroot.	De route via de Van Zijstweg is in de verkenning niet afgevallen vanwege de positie van één specifieke belanghebbende. Deze variant is uitgebreid onderzocht in de verdiepingsfase als volwaardig alternatief in de vorm van een viaducttracé met halte Busstation West. Uit de onderzoeken blijkt dat deze variant technisch maakbaar is en vergelijkbaar scoort op doelbereik, maar aanzienlijk minder goed scoort op ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en stedenbouwkundige inpassing. Voor de viaductvariant is vastgesteld dat een tracé op circa 10 tot 15 meter hoogte een grote visuele impact heeft op de openbare ruimte, omliggende woningen en kantoren. Daarnaast leidt deze variant tot meer geluid- en trillingshinder dan de ondergrondse alternatieven. Ook de bovengrondse halte bij Busstation West laat negatieve effecten zien op ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid De conclusie dat het viaducttracé niet wenselijk is, wordt bovendien ondersteund door de participatie en het onafhankelijke expertteam. In de verdiepingsfase kreeg de viaductvariant de meeste negatieve reacties vanwege de visuele impact, geluidshinder en effecten op de leefomgeving. Het expertteam kwalificeert een verhoogde tramlijn als een ingreep met forse visuele impact, aanzienlijke geluidshinder en negatieve effecten voor de kwaliteit van de leefomgeving. Op basis van een integrale afweging is gekozen voor een verdiept tracé. Dit biedt betere kansen voor stedelijke ontwikkeling, een aantrekkelijkere openbare ruimte, minder hinder voor omwonenden in de gebruiksfase en een betere inpassing in de toekomstige ontwikkeling van het stationsgebied en de omliggende woongebieden.
27	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Nader alternatievenonderzoek: voor het tracédeel onder en langs Wonderwoods alsnog volwaardig en kenbaar de variant van een geboorde of anderszins hinderarme uitvoering te onderzoeken en af te wegen op bouwschade, trillingen, geluid en effect op de WKO.	De variant met een geboorde tunnel is reeds volwaardig onderzocht en afgewogen in de MIRT-verkenning. Deze variant scoort gunstig op geluid, trillingen en omgevingshinder en ruimtelijke kwaliteit, maar is afgevallen vanwege kosten, beperkte mogelijkheden voor optimalisatie en gefaseerde aanleg, en de onmogelijkheid deze te combineren met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Zie ook de beantwoording in rij 25.
28	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Onafhankelijk deskundigenadvies: indien afdeling 5.2 Omgevingswet van toepassing is, een onafhankelijk deskundigenadvies over de hierboven bedoelde hinderarme uitvoering (artikel 5.48 Omgevingswet).	In de fase MIRT-verkenning was er een mogelijkheid om nieuwe alternatieven aan te dragen, voor zover deze voldeden aan de randvoorwaarden die hiervoor golden. De boorvariant is een alternatief dat door de betrokken overheden zelf al naar voren was gebracht. Het betrof geen door een derde aangedragen alternatief als bedoeld in artikel 5.47 van de Omgevingswet. Bij de nu voorliggende beslissing is het niet mogelijk om nieuwe alternatieven voor te dragen of daarover dan nog een onafhankelijk advies te vragen. De geboorde variant is onderzocht en afgewogen ten behoeve van de voorkeursbeslissing.
29	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Bouwkundige nulmeting: vast te leggen dat vóór aanvang van enige risicovolle werkzaamheid een bouwkundige vooropname met fotorapportage van Wonderwoods en omliggende bebouwing wordt uitgevoerd door een onafhankelijke deskundige.	In de fase MIRT-verkenning is nog geen sprake van de voorbereiding van de aanleg van de Merwedelijn. Dit gebeurt in de planning- en studiefase en daarna, als er een projectbeslissing wordt genomen, bij de voorbereiding van de aanbesteding. Het opstellen van eisen voor een monitoringsplan gebeurt in deze periode. Het monitoringsplan wordt voorafgaand aan de uitvoering opgesteld. In het monitoringsplan wordt de werkwijze voor bouwkundige 0-metingen opgenomen. Voorafgaand aan de aanleg van de Merwedelijn worden de 0-metingen door onafhankelijke deskundigen uitgevoerd.
30	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Monitoring: realtime trillings- en zettingsmonitoring tijdens de uitvoering, met vooraf vastgestelde grenswaarden (SBR-richtlijn) en een stilleg- en bijsturingsprotocol bij overschrijding.	In de fase MIRT-verkenning is nog geen sprake van de voorbereiding van de aanleg van de Merwedelijn. Dit gebeurt in de planning- en studiefase en daarna, als er een projectbeslissing wordt genomen, bij de voorbereiding van de aanbesteding. Het opstellen van eisen voor een monitoringsplan gebeurt in deze periode. Het monitoringsplan wordt voorafgaand aan de uitvoering opgesteld. In het monitoringsplan wordt de werkwijze voor trillings- en zettingsmetingen opgenomen, inclusief grens- en interventiewaarden in geval van overschrijding. Voorafgaand aan de aanleg van de Merwedelijn worden de trillings- en zettingsmeters geplaatst.

31	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Borging WKO: een nulmeting van het functioneren van de WKO-installatie en een schriftelijke garantie dat de werkzaamheden de werking van het bodemenergiesysteem niet aantasten, met een compensatieregeling bij verstoring	In de fase MIRT-verkenning is nog geen sprake van de voorbereiding van de aanleg van de Merwedelijn. Dit gebeurt in de planning- en studiefase en daarna, als er een projectbeslissing wordt genomen, bij de voorbereiding van de aanbesteding. Het opstellen van eisen voor een monitoringsplan inclusief 0-metingen gebeurt in deze periode. Het monitoringsplan wordt voorafgaand aan de uitvoering opgesteld. In het schadeprotocol wordt omschreven hoe omgegaan wordt met schade(meldingen). Zie ook het antwoord bij rij 21.
32	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Schadeprotocol: een transparant schadeprotocol, en bevestiging dat mijn aanspraken op nadeelcompensatie (titel 4.5 Awb / afdeling 15.1 Omgevingswet) en op vergoeding van bouwschade onverlet blijven.	In de fase MIRT-verkenning is nog geen sprake van de voorbereiding van de aanleg van de Merwedelijn. Dit gebeurt in de planning- en studiefase en daarna, als er een projectbeslissing wordt genomen, bij de voorbereiding van de aanbesteding. Het opstellen van een schadeprotocol gebeurt in deze periode. In het schadeprotocol wordt omschreven hoe omgegaan wordt met schade(meldingen) en waar u deze kunt indienen. Indien schade ontstaat door het rechtmatig handelen van de overheid, dan bestaat de kans dat aanspraak kan worden gemaakt op nadeelcompensatie. Om hiervoor in aanmerking te komen zal er wel aan een aantal voorwaarden moeten worden voldaan. Indien indiener van mening is dat hier sprake van is, kan er t.z.t. een verzoek om tegemoetkoming van nadeelcompensatie worden ingediend bij de gemeente. Het indienen van een dergelijk verzoek is een recht en staat indiener vrij om in te dienen. Het verzoek dient echter wel binnen 5 jaar na het schadeveroorzakende besluit te worden ingediend. Voor een verzoek om tegemoetkoming van nadeelcompensatie worden leges in rekening gebracht.
33	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Cumulatieve hinder: een onderzoek naar de cumulatieve bouwhinder van de Merwedelijn samen met de overige geplande projecten in het Beurskwartier en stationsgebied, met bijbehorende mitigerende maatregelen.	Antwoord is hetzelfde als rij 18
34	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Participatie: erkenning van de late betrokkenheid van de bewoners van Wonderwoods en het alsnog organiseren van een gerichte participatieronde vóór het projectbesluit.	Antwoord is hetzelfde als rij 15
35	109559905	Indiener maakt zich grote zorgen over mogelijke verzakkingen, zware trillingen of ongelukken tijdens de bouw van de Merwedelijn die de fundering en de vitale, waterdichte bouwkuip van Wonderwoods permanent kunnen beschadigen.	Antwoord is hetzelfde als rij 16
36	109559905	Indiener ziet risico's voor vitale nutsvoorzieningen: De bodem rondom Wonderwoods is al extreem druk bezet. Graafwerkzaamheden kunnen leiden tot uitval van elektriciteit, water, internet, riolering en stadsverwarming.	Antwoord is hetzelfde als rij 17
37	109559905	Indiener benoemt bouwlawaai en cumulatie: De realisatie van een trambaan in een nu al druk stationsgebied zal zorgen voor extreme geluidsoverlast. Dit stapelt zich op bovenop de overlast van andere reeds geplande bouwprojecten in het Beurskwartier.	Antwoord is hetzelfde als rij 18
38	109559905	Indiener benoemt doorgifte via betonconstructie. De ervaring van bewoners leert dat trillingen en boorgeluiden zeer efficiënt worden doorgegeven via de betonnen constructie van Wonderwoods. Dit zal ook hoog in de woontorens voor een onacceptabel leefklimaat zorgen. Dit risico blijft ook na de bouwfase bestaan zodra de trams gaan rijden. De ramen zijn weliswaar isolerend, maar van bewoners kan niet worden verwacht om permanent 24/7 de ramen dicht te houden om het geluid van trams en treinen te weren.	Antwoord is hetzelfde als rij 20. Uit het onderzoek naar geluid blijkt dat bij een ondergronds en overdekt spoor ter plaatse van de Jaarbeursboulevard geen sprake is van een structurele toename van de geluidbelasting in de gebruiksfase.
39	109559905	Indiener benoemt ecologische schade. Het lawaai en de werkzaamheden zullen de unieke natuur en broedende vogels in en rondom het groene Wonderwoods-concept ernstig verstoren.	Antwoord is hetzelfde als rij 19
40	109559905	Indiener benoemt de verplaatsing van WKO's. Dit leidt tot een structurele afname van het energetisch rendement. Als bewoner weiger ik het risico te lopen op een permanent slechter functionerende verwarming/koeling en de daaruit voortvloeiende hogere energiekosten.	Antwoord is hetzelfde als rij 21
41	109559905	Indiener stelt dat het een raadsel blijft waarom is gekozen voor een risicovolle open-bouwconstructie.	Antwoord is hetzelfde als rij 24
42	109559905	Indiener geeft aan dat Wonderwoods in 2024 is opgeleverd en er in het ontwerp geen rekening meer kan worden gehouden met de tram, in tegenstelling tot nog te bouwen projecten in het Beurskwartier. Waarom is er niet gekozen voor een alternatief tracé waarbij de risico's wél in de ontwerpfase van nieuwe gebouwen kunnen worden opgevangen?	Antwoord is hetzelfde als rij 25
43	109559905	Indiener stelt dat het alternatieve tracé via de Van Zijstweg en het Rabobank-terrein te gemakkelijk lijkt te zijn afgeschreven. De indruk wordt gewekt dat het belang van de Rabobank zwaarder weegt dan de veiligheid en het woongenot van honderden bewoners. Dit tracé heeft de ruimte en ligt veel verder af van bestaande woningen.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
44	109559905	Indiener verzoekt om de voorkeursbeslissing te heroverwegen en een diepgaand aanvullend onderzoek naar het tracé via de Van Zijstweg uit te voeren.	Antwoord is hetzelfde als rij 25

45	109559905	Indiener verzoekt om een harde garantie dat eventuele schade aan Wonderwoods volledig wordt vergoed én een structurele oplossing voor het dreigende rendementsverlies van onze WKO-systemen	Antwoord is hetzelfde als rij 21
46	109665470	Indiener geeft aan dat het de vraag is of de maatschappelijke baten waarop het project wordt gebaseerd daadwerkelijk worden gerealiseerd wanneer het vervolgtracé niet, vertraagd of in gewijzigde vorm wordt aangelegd. Indiener verzoekt daarom om eerst duidelijkheid te verschaffen over het volledige tracé en de financiering daarvan alvorens onomkeerbare besluiten te nemen.	Antwoord is hetzelfde als 24
47	109665470	Indiener stelt dat ondergrondse infrastructuurprojecten traditioneel aanzienlijke risico's met zich meebrengen op het gebied van kostenoverschrijdingen, vertragingen en technische complicaties. Indiener stelt dat in de stukken onvoldoende overtuigend wordt aangetoond hoe deze risico's worden beheerst en welke gevolgen eventuele kostenstijgingen hebben voor andere investeringen in bereikbaarheid, leefbaarheid en woningbouw. Indiener verzoekt om een nadere onderbouwing van de kostenramingen, een onafhankelijke risicoanalyse en een transparante beschrijving van de financiële gevolgen bij tegenvallers.	Het budget voor de Merwedelijn is gebaseerd op een P85-raming voor het voorkeursalternatief. Dit betekent dat er een grote risicoreservering en onzekerheidsreservering is opgenomen in de raming. In het document "3-02 Documenten Kostennotities" is hierop een toelichting te vinden (zie de U Ned website). In de volgende fase, de planning- en studiefase, wordt het ontwerp verder uitgewerkt en de raming verder gedetailleerd. Daarbij worden risico's zo veel mogelijk beheerst in het ontwerp door beheersmaatregelen uit te werken. De financierende partijen stellen een bestuursovereenkomst op voor de volgende fase: de planning- en studiefase. In de bestuursovereenkomst worden afspraken gemaakt over budget, kosten, risico's en omgang met eventuele financiële tegenvallers. Na een besluit over de voorkeursbeslissing wordt de bestuursovereenkomst getekend en gepubliceerd in de Staatscourant. Voorafgaand aan de realisatiefase wordt op dezelfde manier een bestuursovereenkomst realisatiefase opgesteld. Er kan niet vooruit worden gelopen op mogelijke financiële beslissingen in de toekomst.
48	109665470	Indiener stelt dat de zienswijzedocumenten onvoldoende inzichten biedt in de effecten van trillingen en geluidsoverlast.	In de verkenningsfase is op het abstractieniveau passend bij een MIRT- Verkenning gekeken naar de effecten van trillingen en geluid(soverlast). In de volgende (plan)fasen worden deze effecten nader gedetailleerd en worden specifieke maatregelen uitgewerkt. Bij het bepalen van maatregelen wordt gewerkt volgens de gebruikelijke voorkeursvolgorde: eerst wordt gekeken naar maatregelen aan de bron, vervolgens naar maatregelen in de overdracht en pas daarna naar maatregelen bij de ontvanger. Daarmee wordt geluid- en trillinghinder zoveel mogelijk voorkomen of beperkt voordat aanvullende maatregelen aan gebouwen aan de orde zijn. Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn: Trillingsreducerende maatregelen in de exploitatiefase door bijvoorbeeld aanpassingen in de bovenbouwconstructie van de tramlijn, zoals: • Slappe beddingsplaatjes/ slappe loper onde ringegoten spoor • Undersleeper pads • Ballastmatten • Floating slab track Trillingsreducerende maatregelen in de bouwfase door bijvoorbeeld: • Het voorboren van de damwanden • Damwanden drukken in plaats van trillen Geluidsreducerende maatregelen in de exploitatiefase door bijvoorbeeld in de open delen van de ondergrondse ligging geluidsabsorberend materiaal toe te passen in de tunnelbakwanden om geluidrefelecties te voorkomen. Er zijn ook maatregelen mogelijk voor de tram zelf, zoals wieldempers, top-of-rail of flenssmering vanuit de tram. Geluidsreducerende maatregelen in de bouwfase door bijvoorbeeld: • Geluidsarme apparatuur toe te passen • Mobiele geluidsschermen te plaatsen • Strategische fasering van de werkplanning
49	109665470	Indiener stelt dat de zienswijzedocumenten onvoldoende inzichten biedt in bouwrisico's. Graafwerkzaamheden, funderingswerk en aanleg van tunnels of sporen kunnen zettingen, scheurvorming of andere bouwkundige schade veroorzaken aan het complex.	Antwoord is hetzelfde als rij 16
50	109665470	Indiener stelt dat de zienswijzedocumenten onvoldoende inzichten biedt in verkeersveiligheid tijdens de aanleg: Extra bouwverkeer en gewijzigde verkeersstromen kunnen risico's opleveren voor bewoners, bezoekers en fietsers rondom Wonderwoods.	Dit wordt herkend als een belangrijk aandachtspunt. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt het ontwerp nader uitgewerkt en de realisatie voorbereid. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde aspecten.
51	109665470	Indiener stelt dat de zienswijzedocumenten onvoldoende inzichten biedt in aantasting van leefkwaliteit. Langdurige werkzaamheden kunnen leiden tot stof, geluid, verminderde bereikbaarheid en verlies van woongenot.	In de volgende fase (planning- en studiefase) worden deze thema's nader uitgewerkt en onderzocht. Hierin komen thema's zoals luchtkwaliteit, geluidhinder, trillingshinder, bereikbaarheid, groen en inrichting aan bod. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde aspecten.

52	109665470	Indiener stelt dat de zienswijzedocumenten onvoldoende inzichten biedt in effect op de stedelijke natuur. Wonderwoods is ontworpen met veel groen en biodiversiteit. Werkzaamheden of wijzigingen in de openbare ruimte kunnen negatieve gevolgen hebben voor de aanwezige beplanting, vogels en insecten.	Antwoord is hetzelfde als rij 19
53	109665470	Indiener stelt dat de zienswijzedocumenten onvoldoende inzichten biedt in wind- en microklimaateffecten. Veranderingen in infrastructuur en openbare ruimte rond het gebouw kunnen invloed hebben op luchtstromen, geluidreflectie en de kwaliteit van de buitenruimte.	Op het moment dat de bouwfase is afgerond ligt de tram in een dichte bak. De ruimte boven op de bak wordt teruggegeven aan de openbare ruimte. Ten aanzien van informatie over de wind- en microklimaateffecten in de gebruiksfase kan worden gesteld: • Luchtstromen: gezien de trambaan in het stationsgebied en Beurskwartier ondergronds ligt verwachten we geen aanpassing van luchtstromen. • Geluidreflectie en geluidbelasting: daar waar de tram ondergronds en overdekt wordt aangelegd (dit is het geval bij de Jaarbeursboulevard) speelt geluid van de trambaan geen rol. Wat betreft de bouwfase (aanlegfase) kan het volgende worden gesteld: • Luchtstromen: hier is in deze onderzoeksfase geen onderzoek gedaan omdat het een ondergrondse ingreep betreft waar geen impact op de luchtstromen wordt verwacht. • Geluidreflectie en geluidbelasting: het aanleggen van de Merwedelijn vindt plaats met een open bouwput. Dit brengt tijdelijk geluidshinder met zich mee. In de volgende fases worden maatregelen om hinder zo veel mogelijk te beperken verder uitgewerkt. • Kwaliteit van de buitenruimte: uit het milieueffectonderzoek blijkt dat er tijdens de aanlegfase impact is op groen. In de volgende fases worden maatregelen uitgewerkt om de impact zo veel mogelijk te beperken.
54	109665470	Indiener stelt dat de zienswijzedocumenten onvoldoende inzichten biedt in bereikbaarheid van hulpdiensten. Tijdens de bouw- en exploitatiefase moet worden verzekerd dat hulpdiensten Wonderwoods snel kunnen blijven bereiken.	Antwoord is hetzelfde als rij 50
55	109665470	Indiener verzoekt om de aspecten trilling, bodem, water, ecologie en duurzaamheid nader uit te werken voordat een definitieve voorkeursbeslissing wordt genomen.	Antwoord is hetzelfde als rij 51
56	109665470	Indiener geeft aan dat uit de verkenning blijkt dat verschillende varianten zijn onderzocht, maar het is voor inwoners onvoldoende inzichtelijk waarom kosteneffectievere of minder ingrijpende alternatieven uiteindelijk zijn afgevallen. Daarnaast wordt er in het stationsgebied de komende jaren nog veel gebouwd, bijvoorbeeld Ondaatje, Oopen, De Knoop en de rest van de geplande bebouwing in het Beurskwartier waarbij tijdens de ontwerpfase nog rekening kan worden gehouden met de Merwedelijn. Bij Wonderwoods is dat niet meer het geval. Het besluit heeft onvoldoende onderzocht of er alternatieve trajecten zijn waarbij de risico's en overlast die de Merwedelijn kan opleveren in het ontwerp van de nieuwe bebouwing kunnen worden ondervangen. Tot slot lijkt de route via de Van Zijstweg en het terrein rond de Rabobank relatief makkelijk te zijn afgeschreven vanwege bezwaren van de Rabobank. Dit, in combinatie met het pas aan het einde betrekken van bewoners van Wonderwoods, geeft de indruk dat het Projectteam het belang en de wensen van de Rabobank boven die van de bewoners plaatst. Volgens de indiener verdient deze route nader onderzoek, mede vanwege de bestaande ruimte naast de Van Zijstweg aan de kant van de Jaarbeurs en achter de Rabobank waardoor er niet dichtbij bestaande woningen gebouwd hoeft te worden. Indiener verzoekt om een beter toegankelijk overzicht van de vergelijking tussen alternatieven, inclusief verschillen in kosten, reizigerscapaciteit, milieueffecten en uitvoeringsrisico's.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
57	109665470	Indiener geeft aan dat de berichtgeving over het Beatrixgebouw vragen oproept over de participatie rondom het project. De Jaarbeurs heeft publiekelijk aangegeven niet vooraf te zijn geïnformeerd over de mogelijke gevolgen voor haar vastgoed, terwijl het gaat om een ingreep met potentieel grote ruimtelijke en economische gevolgen. Dit wekt de indruk dat belangrijke stakeholders pas in een laat stadium worden betrokken. Wij verzoeken daarom om een transparant participatieproces waarin bewoners, vastgoedeigenaren en gebruikers van gebouwen langs het tracé in een vroeg stadium actief worden geïnformeerd en betrokken bij de afweging van alternatieven.	Voor de MIRT Verkenning OV en Wonen is de afgelopen jaren op meerdere momenten gesproken met stakeholders, bewoners en andere belanghebbenden, waaronder de Jaarbeurs. De participatierapportage geeft een overzicht van de gevoerde gesprekken. Bij de start van de volgende projectfase wordt een participatieplan opgesteld. Hierin wordt beschreven hoe bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden betrokken bij de verdere uitwerking van de Merwedelijn. Zie ook het antwoord bij rij 15
58	109665245	Indiener geeft aan dat het voorgenomen besluit onvoldoende rekenschap van het meewegen van de belangen van de (toekomstige) bewoners van Wonderwoods en de mogelijke schade die het voorgenomen besluit voor de bewoners kan veroorzaken. Ook maakt het dit besluit onvoldoende duidelijk of alternatieve opties voor de aansluiting op Utrecht CS voldoende zijn onderzocht.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
59	109665245	Indiener stelt dat bewoners van Wonderwoods pas in mei 2026 op de hoogte zijn gesteld van het mogelijke besluit tot het aanleggen van een tram onder de Jaarbeursboulevard. Indiener woont sinds eind 2024 in Wonderwoods en heeft het appartement in aanbouw begin 2021 gekocht. Het participatietraject heeft tot mei 2026 nagelaten de (toekomstige) bewoners van Wonderwoods te betrekken.	Antwoord is hetzelfde als rij 15

60	109665245	Indiener geeft aan dat tijdens de bouw schade aan de fundering en waterdichte bouwkuip onder Wonderwoods zou kunnen ontstaan door verzakking, trillingen, ongelukken of andere omstandigheden. Ook zou er schade aan binnen- of buitenzijde van Wonderwoods kunnen ontstaan, bijvoorbeeld aan muren, plafonds en kozijnen.	Antwoord is hetzelfde als rij 16
61	109665245	Indiener stelt dat mede vanwege de drukte in de bodem rondom Wonderwoods er een reële kans is op schade en/of uitval van voorzieningen voor Wonderwoods bewoners, bijvoorbeeld elektriciteit, stadsverwarming, water, riolering, internet, of warmte- en koudeopslag.	Antwoord is hetzelfde als rij 17
62	109665245	Indiener stelt dat bewoners worden geconfronteerd met overlast tijdens de bouw in een gebied waar in dezelfde periode waarschijnlijk al veel bouwoverlast zal zijn van andere reeds geplande projecten. Daarnaast kunnen negatieve effecten optreden met betrekking tot de natuur bij Wonderwoods, bijvoorbeeld het verstoren van broedende vogels door met de bouw gepaard gaand lawaai.	Antwoord is hetzelfde als N18
63	109665245	Indiener geeft aan dat het besluit mogelijk leidt tot meer trillings- of geluidsoverlast voor bewoners, niet alleen op maaiveldniveau maar ook binnen door doorgifte via fundering en betonnen constructie van het gebouw. Bewoners van Wonderwoods hebben inmiddels de ervaring dat geluid van trillingen door bijvoorbeeld boren goed door de betonnen constructie wordt doorgegeven.	Antwoord is hetzelfde als rij 20
64	109665245	Indiener stelt dat op basis van de documenten meerdere pijpen voor warmte- en koudeopslag rond de Jaarbeursboulevard verplaatst moeten worden wat tot schade zou kunnen leiden. Bovendien is er een risico op blijvende verminderde werking van de warmte- en koudeopslag.	Antwoord is hetzelfde als rij 21
65	109665245	Indiener geeft aan dat het besluit ook zou kunnen leiden tot blijvend verminderde kwaliteit van de omgeving van Wonderwoods, met name op de Jaarbeursboulevard. Niet alleen met betrekking tot zaken als groen, inrichting en geluid maar ook het risico dat de (horeca) ondernemers in de plint van Wonderwoods en in het toekomstige restaurant op de 7e verdieping de bouwperiode, met minder aanloop, uitstraling, terrasruimte en toegankelijkheid, niet overleven.	Antwoord is hetzelfde als rij 22 en rij 23
66	109665245	Indiener stelt dat het voorliggende besluit het project om tot goed openbaar vervoer voor de nieuwbouwplannen in en rond polder Rijnenburg te komen niet als geheel beschouwt, maar slechts in delen, omdat er nu “een kans” (budget) is om ongeveer de helft aan te leggen. De alternatieven die in de analyse worden besproken worden alleen gewogen als alternatief voor het deel waarvoor nu budget is en niet als oplossing voor het totale traject.	Antwoord is hetzelfde als 24
67	109665245	Indiener stelt dat het voorkeurstraject zoals deze in het besluit staat, zonder deze door te trekken richting Rijnenburg niet rendabel is. Het project kan dus alleen doorgaan als het hele traject kan worden gerealiseerd, maar het besluit motiveert niet waarom het voorkeurstraject en bouwmethode voor ook het hele traject optimaal is. Uit de beschikbaar gestelde studies blijkt dat er bij belanghebbenden een grote voorkeur bestaat voor boren.	Het antwoord op het eerste deel van de vraag is gelijk aan rij 46 Het antwoord op het tweede deel van de vraag is gelijk aan rij 24
68	109665245	Indiener geeft aan dat er in het stationsgebied de komende jaren nog veel gebouwd wordt, bijvoorbeeld Ondaatje, Oopen, De Knoop en de rest van de geplande bebouwing in het Beurskwartier waarbij tijdens de ontwerpfase nog rekening kan worden gehouden met de Merwedelijn. Bij Wonderwoods is dat niet meer het geval. Het besluit heeft onvoldoende onderzocht of er alternatieve trajecten zijn waarbij de risico’s en overlast die de Merwedelijn kan opleveren in het ontwerp van de nieuwe bebouwing kunnen worden ondervangen.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
69	109665245	Indiener stelt dat de route via de Van Zijstweg en het terrein rond de Rabobank relatief makkelijk te zijn afgeschreven lijkt vanwege bezwaren van de Rabobank. Dit, in combinatie met het pas aan het einde betrekken van bewoners van Wonderwoods, geeft de indruk dat het Projectteam het belang en de wensen van de Rabobank boven die van de bewoners plaatst. Ons inziens verdient deze route nader onderzoek, mede vanwege de bestaande ruimte naast de Van Zijstweg aan de kant van de Jaarbeurs en achter de Rabobank waardoor er niet dichtbij bestaande woningen gebouwd hoeft te worden.	Antwoord is hetzelfde als rij 26
70	109662005	Indiener verzoekt om in de volgende fase niet alleen naar projectdekking binnen het MIRT te kijken, maar ook naar modellen waarin OV-investering en gebiedsontwikkeling gezamenlijk worden georganiseerd. Concreet verzoekt indiener om in de volgende fase expliciet uit te werken: 1. Hoe de samenhang tussen Merwedelijn en gebiedsontwikkeling bestuurlijk en financieel wordt geborgd. 2. Hoe waardestijging van grond en vastgoed rond de lijn kan bijdragen aan financiering, risicobeheersing en publieke kwaliteit. 3. Welke terugvalscenario’s bestaan als belangrijke randvoorwaarden, zoals de ontwikkeling van Stadseiland-Zuid, het vervolg richting Galecopperzoom/Rijnenburg of het vervallen dan wel herordenen van de A12-aansluiting, niet of later haalbaar blijken. 4. Hoe P+R Westraven en de autobereikbaarheid van bestaande functies en omliggende wijken worden	1) Dit is onderdeel van de aanpak voor de volgende fase. Afspraken worden gemaakt in de bestuursovereenkomst voor de planning- en studiefase van de Merwedelijn. 2) Het Rijk brengt samen met de regionale overheden de mogelijkheden voor alternatieve bekostiging in beeld. Wanneer er kansen voor de Merwedelijn uit ontstaan dan worden die toegepast in de volgende fase. Voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg is een financiële bijdrage toegezegd door het consortium grondeigenaren Rijnenburg. 3) In de volgende fase sturen partijen integraal op de opgave van verstedelijking en infrastructuur. Bij de projectbeslissing aan het einde van de planning- en studiefase wordt het perspectief op vervolgstappen verstedelijking en de bijbehorende OV-oplossing meegewogen. 4) Dit wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. Dit hangt samen met het onderzoek naar het wel of niet verwijderen

		geborgd. 5. Op welke gronden nu al wordt uitgegaan van tramtechniek en aansluiting op het SUNIJ-systeem, en of alternatieve systeemvarianten voldoende open zijn onderzocht?	van de aansluiting A12 Kanaleneiland. 5) Het verder bouwen op het bestaande tramsysteem heeft als belangrijkste voordelen dat: bestaande reizigers in Nieuwegein profiteren van een snellere verbinding, de schaalgrootte van het tramsysteem toeneemt met voordelen van flexibiliteit voor de exploitatie. Een keuze voor een gescheiden systeem betekent dat er meer ruimte nodig is bij Europalaan Zuid en er consequenties zijn voor de ruimtelijke kwaliteit.
71	109656163	Indiener eist een 100% waterdichte, juridische garantie dat het budget nooit mag of kan worden overschreden. Als de kosten de huidige ramingen overstijgen, moet het project onmiddellijk worden stopgezet.	Antwoord is hetzelfde als rij 47
72	109656163	Indiener vraagt hoe de overheid concreet gaat voorkomen dat dit project financieel ontspoort.	Antwoord is hetzelfde als rij 71
73	109656163	Indiener vraagt welke harde garanties de burger van Utrecht krijgt dat eventuele tegenvallers niet worden verhaald op de inwoners via verhoging van de ozb, parkeertarieven of andere lokale lasten? Welke partij (het Rijk of de regio) tekent voor het volledige risico?	Alle opdrachtgeven partijen (Rijk en regio) tekenen na vaststelling van het Voorkeursbesluit de Bestuursovereenkomst voor de volgende fase. In de Bestuursovereenkomst spreken partijen af hoe kostenoverschrijdingen te voorkomen. Indien er toch sprake is van een tegenvallers die niet op verantwoorde wijze binnen de risicoreservering kunnen worden opgevangen, dan starten Rijk en Regio op dat moment het overleg daarover. Voorafgaand aan de realisatiefase wordt op dezelfde manier een bestuursovereenkomst realisatiefase opgesteld. Er kan niet worden vooruitgelopen op mogelijke financiële beslissingen in de toekomst.
74	109656163	Indiener vraagt of er voor de aanleg en de gebruiksfase van de Merwedelijn al officiële Aerius-stikstofberekeningen en milieueffectrapportages (MER) zijn opgesteld? Zo ja, waar zijn deze rapporten exact in te zien?	Voor de gebruiksfase zijn AERIUS-berekeningen uitgevoerd, welke staan beschreven in de effectnotitie Ecologie en Natuur (hoofdstuk 4 Effecten op beschermde gebieden). Voor de realisatiefase is op pagina 20 van de effectnotitie gesteld dat er voor de uitvoering uit wordt gegaan van de inzet van emissieloze voertuigen, waardoor geen stikstofdepositie optreedt door het vervoer van materialen en de inzet van materieel in het bouwproces. Voor de realisatiefase is dus geen significant effect verwacht en is daarom ook geen AERIUS-berekening uitgevoerd.
75	109656163	Indiener vraagt hoe wordt gegarandeerd dat bouwbedrijven tijdens de realisatie 100% emissieloos bouwen? Welke sancties worden opgelegd als overheden of bedrijven zich niet aan de stikstof- en milieunormen houden?	In de fase MIRT-verkenning is nog niet begonnen met de voorbereiding van de aanbesteding voor de aanleg van de Merwedelijn. In de toekomst worden de aanbestedingsdocumenten opgesteld waarin eisen ten aanzien van emissieloos bouwen en eventuele sancties worden opgenomen. Het moet voor de realisatiefase nog worden onderzocht of het realistisch en haalbaar is om 100% emissieloos te bouwen. Voor de aannames die gehanteerd zijn hierover in de verkenningsfase is fase is advies uitgebracht door de Commissie MER. Zij schrijft hierover “De Commissie onderschrijft de conclusies in het MER dat er geen significante effecten tijdens de aanlegfase op Natura 2000-gebieden plaatsvinden, uitgaande van aanleg met elektrische apparatuur. Al zijn er naar verwachting nog wel uitzonderingen voor zwaar en specialistisch materieel (SEB) dat bij dit type project wordt ingezet: Ingroeimodel SEB | Schoon en Emissieloos Bouwen. Ze beveelt daarom aan dit in het project-MER voor het VKA goed uit te werken en daarin kwantitatieve berekeningen van de effecten uit te werken.
76	109656163	Indiener vraagt in hoeverre de mening van omwonenden écht is meegewogen, aangezien het 'Voorkeursalternatief' al vast lijkt te staan vóórdat deze inspraakronde is afgerond? Wordt de inspraakprocedure hiermee niet gereduceerd tot een formaliteit?	De afgelopen jaren is op meerdere momenten de mening van omwonenden opgehaald. Bijvoorbeeld via informatieavonden en via een enquête. De opbrengst daarvan is meegewogen in de totstandkoming van het voorkeursalternatief en in alle (bestuurlijke) gesprekken in voorbereiding daarop. Voor een nadere toelichting op de participatie en de wijze waarop reacties uit de omgeving zijn betrokken, verwijzen wij naar het antwoord op rij 15. De ontwerp-voorkeursbeslissing markeert het moment waarop het voorkeursalternatief, inclusief de onderliggende afwegingen en het plan-MER, formeel aan de omgeving wordt voorgelegd. De ontvangen zienswijzen, samen met het verplichte toetsingsadvies van de Commissie mer worden betrokken bij de verdere besluitvorming. Dit kan aanleiding geven om de ontwerp-voorkeursbeslissing of de onderbouwing daarvan aan te passen voordat de definitieve voorkeursbeslissing wordt vastgesteld. De terinzagelegging is daarmee een wezenlijk onderdeel van het besluitvormingsproces, waarin participatie en zorgvuldige afweging van belangen expliciet zijn geborgd.
77	109656163	Indiener vraagt hoe lokale ondernemers en bewoners worden gecompenseerd voor de jarenlange economische schade, geluidsoverlast en bereikbaarheidsproblemen tijdens de bouw? Is hier al een budget voor gereserveerd, en zo ja, hoeveel?	In eerste instantie zal vanuit het project worden ingezet op het waar mogelijk voorkomen of beperken van schade. Aanleg van de tramlijn kan echter wel leiden tot nadeel voor omwonenden en bedrijven en mogelijk tot nadeelcompensatie(-claims). Voor de beoordeling hiervan geldt een wettelijke regeling en in Utrecht is een specifieke beleidsregel voor nadeelcompensatie bij infrastructurele maatregelen. In de kostenraming is rekening gehouden met kosten voor eventuele schade door de tramlijn. Het budget sluit aan bij de complexiteit van dit project. In de volgende fase wordt het budget gedetailleerder benoemd. Zie ook reactie onder rij 23 voor een nadere toelichting op een mogelijk verzoek om tegemoetkoming van nadeelcompensatie.
78	109676686	Zienswijze is een kopie van 109665245 op rij 58 t/m 69	Zienswijze is een kopie van 109665245 op rij 58 t/m 69

79	109670473	Indiener stelt dat de voorkeursvariant een gedeeltelijk open bak betreft, wat leidt tot beperkte mogelijkheden om de Europalaan over te steken. De beoogde oversteekvoorzieningen over de open bak voor fietsers en voetgangers zijn met name voor voetgangers onvoldoende. Ten eerste gelden voor voetgangers andere eisen dan voor fietsers als het gaat om maaswijdte; daar dient dus rekening mee te worden gehouden. Ten tweede is het van cruciaal belang hoe de oversteken passen in het loopnetwerk: worden deze voldoende afgestemd op de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone? Als je oversteekt en je loopt bijvoorbeeld tegen een grote wand van bebouwing aan, is dat zeker geen uitnodigende route. Ten derde beperkt dit de flexibiliteit: als later blijkt dat een andere looproute veiliger en/of logischer is, is de oversteekvoorziening niet zomaar te verplaatsen.	Onderkend wordt dat een open, verdiept tracé invloed heeft op de mogelijkheden om de Europalaan over te steken. Daarom is bij de ontwikkeling van het voorkeursalternatief nadrukkelijk aandacht besteed aan de inpassing van oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers. De locaties van de oversteekvoorzieningen zijn afgestemd op de huidige en geplande routes voor langzaam verkeer en sluiten aan op de stedenbouwkundige plannen voor de Merwedekanaalzone. Hierdoor wordt beoogd logische en aantrekkelijke verbindingen tussen beide zijden van de Europalaan te realiseren. Voor voetgangers zijn oversteken voorzien met een gemiddelde onderlinge afstand van circa 210 meter, waarbij de werkelijke afstand varieert tussen ongeveer 110 en 270 meter doordat wordt aangesloten op bestaande en nieuw aan te leggen loop- en fietsroutes. Erkend wordt dat deze maaswijdte voor voetgangers groter is dan gewenst gezien het gemeentelijk beleid. Tegelijkertijd wordt onderkend dat de ligging van een verdiept tracé de flexibiliteit voor toekomstige aanpassingen van het netwerk van langzaam verkeer verbindingen kan beperken. De verdere uitwerking van het ontwerp richt zich daarom op een robuuste inpassing die aansluit bij de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen en gebruiksstromen in het gebied. Voor het zuidelijk deel van de Europalaan wordt de hoogteligging van de tramlijn in de volgende fase nader uitgewerkt. Hierbij wordt ook de uiteindelijke ligging en het aantal oversteekvoorzieningen verder bepaald.
80	109670473	Indiener geeft aan dat uit kostenoverwegingen gekozen is voor de half open variant, en niet voor de variant met een volledig gesloten bak. Hier zijn fietsers en voetgangers de dupe van. Een goede OV-ontsluiting is cruciaal voor de ruimtelijke ontwikkeling van stad en regio. Daar hoort echter bij dat juist rondom de gebiedsontwikkeling van de Merwedekanaalzone – een autoluwe zone – de voetgangerinfrastructuur optimaal is geregeld. Dat dit investeringen vraagt moge duidelijk zijn.	Onderkend wordt dat een volledig overdekte ligging meer mogelijkheden biedt voor het realiseren van oversteekvoorzieningen en verbindingen voor voetgangers en fietsers dan een deels open verdiepte ligging. Bij de keuze voor het voorkeursalternatief is echter een integrale afweging gemaakt. . Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief is nadrukkelijk aandacht besteed aan de voetgangers- en fietsverbindingen in en rondom de Merwedekanaalzone. Ondanks de deels open ligging worden meerdere oversteekmogelijkheden gerealiseerd die aansluiten op de bestaande en toekomstige routes voor langzaam verkeer. Daarmee wordt beoogd de samenhang tussen de verschillende deelgebieden van de Merwedekanaalzone te waarborgen. De meer gedetailleerde inrichting van de openbare ruimte en de oversteekvoorzieningen wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. Daarbij blijft het uitgangspunt dat de Merwedekanaalzone zich ontwikkelt tot een gebied waar lopen, fietsen en openbaar vervoer centraal staan.
81	109702723	Zienswijze is een kopie van 109665245 op rij 58 t/m 69	Zienswijze is een kopie van 109665245 op rij 58 t/m 69
82	109701611	Zienswijze is een kopie van 109665470 op rij 46 t/m 57	Zienswijze is een kopie van 109665470 op rij 46 t/m 57
83	109701257	Indieners geven een aandachtspunt voor het vervolg van de procedure mee: gelijkwaardige afweging tussen wonen en werken. Indieners constateren dat woningbouwscenario's uitgebreid zijn onderzocht, terwijl de economische effecten van mogelijke functieverdringing slechts beperkt zijn uitgewerkt en verzoeken daarom om: • een economische impactanalyse van de verschillende ontwikkelscenario's; • een analyse van effecten op het huidige werkgelegenheidsaanbod; • een analyse van effecten op regionale koopkrachtbinding; • een analyse van de economische betekenis van de bestaande functies voor de stad en regio.	Stadseiland Zuid is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 aangewezen als stedelijke knoop waar verstedelijking en woningbouw is voorzien. In de Programmatische Verkenning Stadseiland Zuid heeft het college van Utrecht de ambitie vastgesteld om het gebied hoog stedelijk te ontwikkelen, met een balans tussen wonen, werken en voorzieningen. De verdere uitwerking van deze opgave vraagt om een zorgvuldige afweging van de verschillende belangen en functies in het gebied. Deze afweging vindt plaats in het verdere planproces van de gebiedsontwikkeling. Ten behoeve van de afweging wordt in het vervolgproces invulling gegeven aan deze aandachtspunten doordoor gezamenlijk aanvullend onderzoek te doen naar de toekomstige positie van de Woonboulevard, als verdere verdieping op het onderzoek van INRetail, Daarnaast wordt binnen U Ned onderzoek uitgevoerd naar de economische effecten van het (eventueel) verwijderen van de op- en afritten van de A12. De resultaten van deze onderzoeken worden betrokken bij de verdere afweging tussen wonen, werken en voorzieningen in het planproces van Stadseiland Zuid. De BIZ van de WBU en Business Eiland Utrecht worden als vertegenwoordigers van de ondernemers bij deze onderzoeken betrokken, en het is ook mogelijk als individuele partij aan te sluiten.
84	109701257	Indieners geven een aandachtspunt voor het vervolg van de procedure mee: bereikbaarheid als randvoorwaarde. Voor de Woonboulevard Utrecht, Business Eiland Utrecht en diverse leisure functies vormt autobereikbaarheid een essentiële randvoorwaarde. Meer dan tachtig procent van de bezoekers van de Woonboulevard arriveert per auto. Dit hangt samen met het regionale verzorgingsgebied en het karakter van de aankopen. Nieuwe OV-verbindingen zijn een belangrijke aanvulling, maar vormen geen vervanging voor de bereikbaarheid die nodig is voor grootschalige detailhandel, kantoren, hotels en leisure voorzieningen. Wij verzoeken daarom om minimale normen voor bereikbaarheid en parkeercapaciteit expliciet vast te leggen in de verdere planuitwerking.	Bereikbaarheid vormt een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van bestaande economische functies in het gebied. In de Programmatische Verkenning Stadseiland Zuid is deze randvoorwaarde daarom ook expliciet benoemd. In het U Ned-vervolgonderzoek naar de eventuele verwijdering van de op- en afritten van de A12 worden de effecten op het economisch functioneren van het gebied daarom in beeld gebracht. De uitkomsten van deze onderzoeken worden betrokken bij de verdere gebiedsontwikkeling.

			Het vastleggen van normen is een uitkomst van een gesprek met de raad en de stad over wat acceptabel is en wanneer niet meer. Hierbij is het nodig inzicht te hebben in de effecten van verkeersmaatregelen. een dergelijk gesprek en een integrale weging van alle effecten (economisch, ruimtelijk, milieueffecten) wordt in de verdere planuitwerking wel gevoerd.
85	109701257	Indieners geven een aandachtspunt voor het vervolg van de procedure mee: uit onderzoeken van DTNP en INretail blijkt dat functiemenging op woonwinkelclusters mogelijk is, maar dat dit een complexe ontwerpopgave is waarbij behoud van economische vitaliteit centraal moet staan (zie hiervoor ook de whitepaper van DTNP, WBU en INretail). Wij ondersteunen nader onderzoek naar functiemenging, maar verzoeken om hierbij uit te gaan van behoud en versterking van bestaande economische functies als uitgangspunt.	Er wordt kennisgenomen van de door indieners genoemde onderzoeken naar functiemenging op woonwinkelclusters. Ook in de Programmatische Verkenning Stadseiland Zuid is benoemd dat behoud van de economische functie van het gebied een belangrijk uitgangspunt vormt. Het gezamenlijk op te starten onderzoek naar hoe de Woonboulevard in een hoogstedelijk gemengd gebied met veranderde randvoorwaarden kan functioneren richt zich mede op de vraag onder welke voorwaarden functiemenging van wonen en woonwinkels mogelijk is, met behoud van een economisch vitale en toekomstbestendige woonboulevard. De uitkomsten van dit onderzoek worden betrokken bij de verdere gebiedsontwikkeling.
86	109701257	Indieners geven een aandachtspunt voor het vervolg van de procedure mee: regionale betekenis van de Woonboulevard expliciet erkennen. De Woonboulevard Utrecht vervult een bovenregionale functie die niet eenvoudig elders in de stad kan worden opgevangen. Het verdwijnen of verzwakken van deze functie leidt niet tot het verdwijnen van de vraag, maar tot verplaatsing van bezoekersstromen naar andere regio's en grotere reisafstanden voor consumenten. Wij verzoeken daarom om de regionale betekenis van de Woonboulevard expliciet te verankeren in de verdere gebiedsontwikkeling.	Erkend wordt dat de Woonboulevard Utrecht een belangrijke economische en regionale functie vervult. Deze functie en de bijdrage van het gebied aan werkgelegenheid, voorzieningen en economische activiteit vormen daarom belangrijke aandachtspunten bij de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling. In de Programmatische Verkenning Stadseiland Zuid is benoemd dat behoud van de economische functie van het gebied een belangrijk uitgangspunt vormt. Daarom voert de gemeente samen met de Woonboulevard Utrecht onderzoek uit naar de waarde van de Woonboulevard voor de stad en regio en hoe de Woonboulevard in een hoogstedelijk gemengd gebied met veranderde randvoorwaarden kan functioneren.
87	109701257	Indieners verzoeken om economische stakeholders structureel te betrekken bij de verdere uitwerking. De Woonboulevard Utrecht, Business Eiland Utrecht, INretail en Van der Valk willen een actieve partner zijn in de verdere ontwikkeling van de A12-zone.	Onderschreven wordt de structurele betrokkenheid van economische stakeholders bij de verdere uitwerking van de plannen voor Stadseiland Zuid. De BIZ Woonboulevard Utrecht en Business Eiland Utrecht worden betrokken bij zowel het onderzoek naar de toekomst van de Woonboulevard (via gemeentelijk projectteam Stadseiland Zuid) als bij het vervolgonderzoek over het mogelijk verwijderen van de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland (U Ned). Daarnaast bestaat de mogelijkheid voor individuele partijen om bij deze trajecten aan te sluiten. Als laatste is er de mogelijkheid om bij de VerstedelijkingsAlliantie aan te sluiten, waarvoor onder andere besturen van de BIZ WBU en Business Eiland onlangs een uitnodiging hebben ontvangen.
88	109701257	Indieners verzoeken om in het vervolgproces te sturen op een integrale ontwikkeling waarin bestaande economische kracht niet wordt gezien als een inpasvraagstuk, maar als een volwaardige bouwsteen op basis waarvan het toekomstige stadsdeel ontwikkeld kan worden.	Het economisch belang van het gebied wordt niet benaderd als een inpasvraagstuk, en wordt juist meegenomen als volwaardige bouwsteen, zoals ook aangegeven in de Programmatische Verkenning. Er is wel beschreven dat vervolgonderzoeken nodig zijn, om te onderzoeken op welke manier de bestaande bedrijvigheid in een gemengd gebied kunnen blijven bestaan. Die onderzoeken worden in samenspraak met de ondernemers in het gebied uitgevoerd. De structurele betrokkenheid van economische stakeholders in het gebied bij deze onderzoeken en de integrale gebiedsontwikkeling wordt onderschreven.
89	109701257	Indieners verzoeken om de economische betekenis van bestaande functies expliciet te verankeren in de verdere uitwerking van de voorkeursbeslissing en de daaropvolgende planvorming.	De voorkeursbeslissing voor de Merwedelijn richt zich op de toekomstige OV-verbinding en doet geen uitspraken over de invulling van functies binnen de gebiedsontwikkeling van Stadseiland Zuid. De economische betekenis van bestaande functies wordt daarom niet in het kader van de voorkeursbeslissing afgewogen, maar vormt wel een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling. De resultaten van het onderzoek naar de toekomst van de Woonboulevard en het U Ned-vervolgonderzoek naar de bereikbaarheid van het gebied dragen bij aan deze integrale afweging.
90	109699030	Zienswijze is een kopie van 109665470 op rij 46 t/m 57	Zienswijze is een kopie van 109665470 op rij 46 t/m 57
91	109696896	Zienswijze is een kopie van 109701257 op rij 83	Zienswijze is een kopie van 109701257 op rij 83
92	109696870	Indiener stelt dat het participatietraject tot mei 2026 structureel heeft nagelaten om de (toekomstige) bewoners van Wonderwoods te betrekken. De verkoop van de appartementen in Wonderwoods startte begin 2021 en de eerste bewoners zijn eind 2024 in het gebouw getrokken. Desondanks zijn wij pas in mei 2026 – bij de terinzagelegging van de ontwerp-voorkeursbeslissing – voor het eerst geconfronteerd met het ingrijpende besluit om een tram in verdiepte ligging direct onder/langs de Jaarbeursboulevard aan te leggen. Dit is in strijd met de uitgangspunten van de Code Participatie en het motiveringsbeginsel. Belanghebbenden zijn pas in een stadium gehoord waarin de cruciale tracékeuzes al in beton gegoten lijken te zijn.	Antwoord is hetzelfde als rij 15
93	109696870	Indiener vreest voor onomkeerbare schade aan de fundering, de ondergrondse parkeergarages en de waterdichte bouwkuip van Wonderwoods als gevolg van gronddeformatie, trillingen en bemaling en eist dat er, alvorens enig besluit definitief wordt, een onafhankelijke contra-expertise wordt uitgevoerd naar de constructieve veiligheid van Wonderwoods in relatie tot de gekozen bouwmethode. Tevens eisen wij voorafgaand aan de bouw een volledige bouwkundige nulmeting en de inrichting van een onafhankelijk schadeloket met omgekeerde bewijslast ten gunste van de bewoners.	Antwoord is hetzelfde als rij 16, rij 20 en rij 29

94	109696870	Indiener stelt dat meerdere kritieke pijpen voor warmte- en koudeopslag (WKO) rond de Jaarbeursboulevard moeten worden verplaatst, met een reëel risico op fysieke schade en een structurele afname van het energetisch rendement. Dit betekent concreet dat de bewoners van Wonderwoods het risico lopen op een blijvend disfunctionerende klimaatvoorziening en substantieel hogere energielasten. Het is onbestaanbaar dat een overheidsinstelling ten behoeve van een 'duurzaam' mobiliteitsproject de private, hoogwaardig duurzame energievoorziening van een icoonproject als Wonderwoods structureel beschadigt en financieel devalueert.	Antwoord is hetzelfde als rij 21
95	109696870	Indiener geeft aan dat Wonderwoods een doorlopende betonconstructie kent. De ervaring leert dat trillingen uit de directe omgeving (zoals boor- en funderingswerkzaamheden) direct en versterkt hoorbaar zijn in de bovengelegen woningen. De exploitatie van een tram in verdiepte ligging op korte afstand van de fundering zal leiden tot blijvende laagfrequente trillings- en geluidsoverlast. In de gepresenteerde stukken ontbreekt een specifiek akoestisch en trillingstechnisch onderzoek dat de effecten binnen de woningen van Wonderwoods garandeert binnen de wettelijke (en comfort)normen.	Antwoord is hetzelfde als rij 20
96	109696870	Indiener geeft aan dat Wonderwoods is ontworpen als een levend ecosysteem, inclusief vitale horeca- en retailvoorzieningen in de plint en een restaurant op de 7e verdieping. Een jarenlang grootschalig open-bouwkuip-traject op de Jaarbeursboulevard snijdt de toegankelijkheid, de terrasruimte en de aanloop naar deze ondernemers af. Het risico is levensgroot dat deze ondernemers de bouwfase niet overleven, wat leidt tot directe leegstand en een blijvende aantasting van de leefbaarheid en de uitstraling van onze directe woonomgeving.	Antwoord is hetzelfde als rij 65
97	109696870	Indiener stelt dat het besluit kiest voor een ondoelmatige fasering: er wordt nu een besluit genomen over een tracé waarvan slechts de helft (tot Westraven) is gefinancierd. De exploitatie hiervan is zonder doortrekking naar Rijnenburg niet rendabel.	Antwoord is hetzelfde als rij 24
98	109696870	Indiener stelt dat het alternatieve tracé via de Van Zijstweg (langs het Rabobank-terrein) op lichte gronden terzijde geschoven is, schijnbaar enkel om de belangen van de Rabobank te ontzien. Hierdoor ontstaat de indruk dat commerciële belangen van grootzakelijke spelers prevaleren boven de leefbaarheid en eigendomsrechten van honderden burgers in het Beurskwartier. De route Van Zijstweg biedt door de bestaande ruimte juist de kans om de Merwedelijn op veilige afstand van woonbebouwing in te passen en dient om die reden opnieuw volwaardig te worden onderzocht.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
99	109696870	Indiener stelt dat onvoldoende is onderzocht of een volledig geboorde tunnelbuis, in plaats van een open/dichte verdiepte ligging op maaiveldniveau, de bovengenoemde risico's voor de bodemenergie en funderingen van Wonderwoods kan wegnemen. Uit de beschikbare participatiestukken blijkt dat er bij nagenoeg alle belanghebbenden een zware voorkeur bestaat voor een geboorde variant. Het Besluit motiveert niet deugdelijk waarom hier, ondanks de enorme ondergrondse risico's, van af is geweken.	Antwoord is hetzelfde als rij 41
100	109696870	Indiener verzoekt het Projectteam dringend om: 1. Het huidige Ontwerp-voorkeursbesluit niet in deze vorm vast te stellen; 2.Eerst een onafhankelijk, specifiek onderzoek uit te voeren naar de effecten op de fundering en de WKO-systemen van Wonderwoods; 3. Het alternatieve tracé via de Van Zijstweg en de variant van een volledig geboorde tunnel alsnog volwaardig en gelijkwaardig mee te wegen in een herziene MER/Verkenning.	Hoewel de zorgen van bewoners van Wonderwoods duidelijk naar voren komen geven deze geen aanleiding het Voorkeursbesluit nu niet vast te stellen. Op dit moment is sprake van een ontwerp op hoofdlijnen. In de planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Bij het verder detailleren van het ontwerp worden beheersmaatregelen onderzocht en toegepast om de zorgen van indiener zo veel mogelijk weg te nemen. Zoals ook aangegeven onder rij 21, wordt gedetailleerder onderzoek naar de effecten op de fundering en de WKO-systemen uitgevoerd. Het verzoek om het tracé via de Van Zijstweg en de variant van een volledig geboorde tunnel alsnog volwaardig mee te wegen wordt eveneens niet overgenomen. Deze varianten zijn al volwaardig meegewogen in deze MIRT-verkenning. Het tracé via de van Zijstweg was onderdeel van de viaductvariant en een boortunnelvariant. De verdiepingsfase heeft laten zien dat (gedeeltelijke) maaiveldoplossingen en viaductvarianten ruimtelijk, verkeerskundig en stedenbouwkundig onvoldoende zijn. Daarom vallen deze varianten af. De boortunnel en de volledig verdiepte ligging dragen wel voldoende bij aan het beoogde doel, maar passen beiden niet binnen het haalbare budget. Daarom is onderzocht in hoeverre kostenoptimalisaties en/of gefaseerde aanleg van de varianten mogelijk is. De verdiepte ligging biedt mogelijkheden tot kostenoptimalisaties bij de kruising met de A12 en de mogelijkheid tot gefaseerde aanleg van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Een boortunnel is niet te combineren met een nieuwe brug, en biedt minder kansen voor kostenoptimalisaties en gefaseerde aanleg. Daarom is gekozen voor de verdiepte ligging.
101	109683746	Zienswijze is een kopie van 109701257 op rij 83	Zienswijze is een kopie van 109701257 op rij 83
102	109683638	Zienswijze is een kopie van 109701257 op rij 83	Zienswijze is een kopie van 109701257 op rij 83
103	109721512	Indiener stelt pas in mei 2026 op de hoogte gesteld te zijn van het mogelijke besluit tot het aanleggen van een tram onder de Jaarbeursboulevard. Ik ben sinds eind 2024 aanwonende van het tracé (en eigenaar van	Antwoord is hetzelfde als rij 15

		appartement in aanbouw sinds 2021). Het participatietraject heeft tot mei 2026 nagelaten de (toekomstige) aanwonenden van de Jaarbeursboulevard te betrekken.	
104	109721512	Indiener stelt dat de stukken onvoldoende inzicht geven in de risico's van de aanleg voor bestaande bebouwing, funderingen, de waterdichte bouwkuip en aanwezige nutsvoorzieningen. Gezien de omvang van de werkzaamheden acht ik het noodzakelijk dat vooraf uitgebreider wordt onderzocht welke risico's bestaan voor zettingen, trillingen en constructieve schade en verzoek daarom: • een locatie-specifieke risicoanalyse voor direct aanwonenden uit te voeren; • vooraf een nulmeting van woningen uit te voeren; • duidelijk vast te leggen hoe eventuele schade wordt voorkomen, gemonitord en vergoed.	Antwoord is hetzelfde als rij 16, rij 20 en rij 29
105	109721512	Indiener mist in de ontwerpstukken een concrete analyse van de gevolgen voor bestaande WKO-systemen tijdens aanleg én exploitatie. Indiener verzoekt expliciet inzichtelijk te maken: • welke risico's bestaan voor bestaande WKO-bronnen; • welke maatregelen worden genomen om uitval of capaciteitsverlies te voorkomen; • hoe eventuele schade of functieverlies wordt gecompenseerd.	Antwoord is hetzelfde als rij 21
106	109721512	Indiener geeft aan dat de bouw naar verwachting meerdere jaren zal duren. In de stukken wordt onvoldoende concreet gemaakt welke gevolgen dit heeft voor geluidsoverlast, stofhinder, bereikbaarheid en de veiligheid van voetgangers en fietsers rond de Jaarbeursboulevard en de noordpunt van de Croeselaan. Indiener verzoekt om een uitgebreider hinderbeperkingsplan, waarin onder meer aandacht wordt besteed aan: • maximale geluid- en stofbeperkende maatregelen; • het zoveel mogelijk in stand houden van loop- en fietsroutes; • bereikbaarheid van woningen en voorzieningen gedurende de gehele bouwperiode; • transparante communicatie met omwonenden.	In de fase MIRT-verkenning is nog geen sprake van de voorbereiding van de aanleg van de Merwedelijn. Dit gebeurt in de planning- en studiefase en daarna, als er een projectbeslissing wordt genomen, bij de voorbereiding van de aanbesteding. Het opstellen van eisen voor het beperken van geluidsoverlast, stofhinder, in stand houden van bereikbaarheid en de veiligheid van voetgangers en fietsers gebeurt in deze periode. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde (hinderbeperkings)aspecten.
107	109721512	Indiener krijgt uit de stukken de indruk dat de gekozen voorkeursvariant in belangrijke mate rekening houdt met de bereikbaarheid en ruimtelijke wensen van grote werkgevers rond het beginpunt van de lijn, terwijl de belangen van bestaande bewoners langs de lijn minder zichtbaar zijn meegewogen. De belangenafweging tussen hun wensen en de bereikbaarheid, leefbaarheid en belangen van omwonenden is onvoldoende inzichtelijk. Indiener verzoekt in de definitieve besluitvorming explicieter te motiveren hoe de belangen van huidige bewoners zijn afgewogen ten opzichte van de belangen van toekomstige gebiedsontwikkeling, grote werkgevers en de bestaande autobereikbaarheid.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
108	109721512	Indiener geeft aan dat de ontwerpkeuze sterk lijkt gericht op een snelle ondergrondse verbinding tot aan de A12-zone. Indiener mist echter een evenwichtige afweging ten opzichte van andere kwaliteiten van stedelijk openbaar vervoer, zoals: • een fijnmaziger netwerk met beter bereikbare haltes; • een goede integratie met het bestaande OV-netwerk; • sociale veiligheid door levendige bovengrondse haltes; • betere reizigerservaring van een bovengrondse verbinding. Ik verzoek deze aspecten explicieter te betrekken in de uiteindelijke belangenafweging.	De keuze voor een ongelijkvloerse verbinding van de Merwedelijn hangt samen met de knelpunten in het mobiliteitssysteem en de noodzaak om hogere tramfrequenties mogelijk te maken. De combinatie van hoge tramfrequenties, regionaal busverkeer en toenemende verkeersdruk op kruispunten (voetgangers, fietsverkeer en ander verkeer) leidt tot knelpunten. De toevoeging van circa 75.000 woningen in Groot Merwede en Rijnenburg vraagt om omvangrijke mobiliteitsmaatregelen. Het eerste deel van de Merwedelijn speelt hierop in. In het onderzoekstraject zijn verschillende vormen van integratie met het OV-netwerk onderzocht. Een voorbeeld hiervan zijn de verschillende opties voor de omgang met de bestaande tramlijn in Kanaleneiland. Een beschrijving van deze varianten is opgenomen in het Verkenningenrapport en planMER deel 1 (november 2024, pagina 12). In het voorkeursalternatief wordt voorgesteld om de tramverbinding in Kanaleneiland en de Merwedelijn te integreren. Daarmee wordt de Merwedelijn geen aparte verbinding, maar een uitbreiding van het tramnetwerk. De fijnmazigheid van het Utrechtse tramnetwerk blijft daarmee gehandhaafd. Bij de uitwerking van ondergrondse haltes geldt sociale veiligheid als aandachtspunt. Dit is ook erkend in 2-07 Effectnotitie Ruimtelijke Kwaliteit – Versie 4.0 (pagina 21). In de volgende fase wordt dit aandachtspunt meegenomen in de verdere uitwerking. Het gaat hierbij concreet om de inrichting van de haltes en de directe omgeving. De beleving van reizigers wordt bepaald door meerdere aspecten. Snelheid en betrouwbaarheid zijn daarbij belangrijke basiskwaliteiten. Dit staat ook beschreven in de OV-klantwenspiramide. In het OV-netwerkperspectief 2025–2050 van de provincie (pagina 22) is hierover een toelichting opgenomen.
109	109714105	De visie van de indiener is als volgt: autonome hogevloers lightrail voertuigen voor de aan te leggen Merwedelijn. De haltes die door zowel het oude SUNIJ als het nieuwe traject aangedaan zullen worden zijn vooralsnog haltes: Kanaleneiland-Zuid en P+R Westraven. De haltes zullen 170~ meter zijn om beide voertuigen te kunnen accommoderen. Dit is ook de lengte van de eerder benoemde haltes van Randstadrail.	De techniekkeuzes voor de Merwedelijn hangen samen met de rest van het OV-netwerk. Het gaat om een uitbreiding van het bestaande tramnetwerk, waarbij ook bestaande trams in de toekomst gebruikmaken van het nieuwe tracé. De optie om met twee typen trams te werken betekent dat ondergrondse haltes groter, complexer en duurder worden. Daarnaast zorgt deze optie voor minder flexibiliteit in de exploitatie (uitwisselbaarheid, lijnvoering en omgang met verstoringen). Analyses van de capaciteit laten verder zien dat met lage vloertrams van 75 meter voldoende capaciteit

			wordt geboden, zowel nu als in de toekomst. Ook als rekening gehouden wordt met de ontwikkeling van Rijnenburg. Een beschrijving hiervan is opgenomen in 2-02 Effectnotitie Toekomstvastheid – Versie 4.0 (pagina 17). Voor autonoom rijden is de keuze tussen hoge- en lage vloertrams in principe niet onderscheidend. De ontwikkeling van autonoom rijden wordt door de provincie Utrecht op de voet gevolgd en wordt, waar mogelijk, meegenomen in de verdere voorbereiding en inrichting van het tweede deel van de Merwedelijn naar Rijnenburg. Overigens brengt ook autonoom rijden exploitatiekosten met zich mee.
110	109712846	De bouw en/of exploitatie van de Merwedelijn en het eindstation onder het Beatrixgebouw heeft gevolgen voor de exploitatie van het rijkskantoor Knoop fase 1, maar ook voor de bouw en exploitatie van de toekomstige bebouwing van de Knoop fase 2 en 3. Dit betreft verschillende onderwerpen die in het Verkenningenrapport worden beschreven. Het Rijksvastgoedbedrijf wordt graag actief betrokken bij de verdere planuitwerking om de daarmee samenhangende risico's te kunnen bewaken en mogelijke kansen te bespreken.	De raakvlakken met het Rijksvastgoedbedrijf worden herkend. In de volgende fase zal het Rijksvastgoedbedrijf daarom actief worden betrokken zowel om risico's te kunnen bewaken en waar nodig te beheersen, als om mogelijke kansen te verzilveren.
111	109711802	Indiener geeft aan dat Utrecht Centraal het grootste OV-knooppunt van Nederland is en een essentiële schakel in het nationale, regionale en lokale mobiliteitssysteem vormt. De toevoeging van de Merwedelijn zal naar verwachting leiden tot een groei van het aantal overstappers tussen tram en trein. Indiener vraagt daarom bij de verdere uitwerking nadrukkelijk aandacht voor: • Voldoende capaciteit in transfergebieden, richting stationshal en op perrons; • Het waarborgen van doorstroming van reizigersstromen; • Logische, heldere en duidelijke looproutes; • Heldere en eenduidige reizigersinformatie; • De hoogteverschillen. Vang de hoogteverschillen bij voorkeur op door meerdere liften te plaatsen. Mocht er ook gekozen worden voor een roltrap zorg er dan voor dat deze in het gebouw ligt en niet in de buitenlucht (i.v.m. levensduur en onderhoud).	Een goed functionerend OV-knooppunt Utrecht Centraal en een duidelijke inrichting van het OV-knooppunt zijn van groot belang voor de aantrekkelijkheid en het succes van de Merwedelijn. In de planning- en studiefase vindt een nadere uitwerking plaats van de beoogde eindhalte onder het Beatrixgebouw en de bijbehorende transfergebieden. De door indiener genoemde aandachtspunten worden daarbij betrokken en meegewogen in de verdere uitwerking en detaillering van het plan.
112	109711802	Indiener vraagt ten aanzien van de aanlanding van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal specifiek aandacht voor: • Het operationeel houden van Utrecht Centraal; • Het behoud van de functies van het huidige station, ook onder het Forum, aan de Mineurslaan; • De toegankelijkheid van de (bouw)logistieke voorzieningen ten behoeve van het treinstation, aan de Mineurslaan. Tijdens en na realisatie van de tramhalte op Utrecht Centraal; • Een overzichtelijke, sociaal veilige en onderhoudbare inrichting. Ook in de avond, in de nacht of bij grote evenementen.	In de plannings- en studiefase worden de beoogde eindhalte onder het Beatrixgebouw en de bijbehorende transfergebieden nader uitgewerkt. Ook de bouwfasering en de logistieke aanpak worden in deze fase verder uitgewerkt. De door indiener genoemde aandachtspunten worden daarbij betrokken en meegewogen in de verdere uitwerking en detaillering van het plan.
113	109711802	Indiener stelt dat met de komst van het vastgestelde voorkeursalternatief voor de Merwedelijn en de bijbehorende ruimtelijke implicaties de allocatie en realisatie van het resterende ontwikkelrecht complexer wordt. Daarmee wordt indiener hoe dan ook direct geraakt met haar grondeigendommen en ontwikkelrechten. Tegelijkertijd biedt dit voorkeursalternatief ook een kans om het resterende ontwikkelrecht (opnieuw) te alloceren en een passende plek te geven binnen een nieuwe stedenbouwkundige opzet van het hele gebied, waaronder Westflank Zuid. Indieners advies aan de gemeente is om dit in het vervolgtraject integraal mee te nemen in de ruimtelijke uitwerking en inpassing van de Merwedelijn. Indiener gaat hierover graag binnenkort nader over in gesprek.	De bredere stedenbouwkundige opzet van het gebied was een belangrijke reden om te komen tot het Voorkeursalternatief. Erkend wordt dat de ligging van de eindhalte van invloed is op de stedenbouwkundige logica en ruimtelijke samenhang van het gebied. In die zin vormt dit een belangrijk raakvlak met het project en het ontwikkelrecht van de indiener. Van de betrokken opdrachtgevende partijen is de gemeente Utrecht, als bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening, uw primaire gesprekspartner voor deze vraagstukken, waaronder de ontwikkelrechten in het gebied.
114	109711802	Indiener ziet de Merwedelijn als een belangrijke ontwikkeling voor de regio, waarbij toekomstige doorkoppeling naar het centrum ook voor de reiziger van grote meerwaarde kan zijn. Tegelijkertijd is het van groot belang dat de inpassing op Utrecht Centraal zorgvuldig wordt uitgewerkt, zodat sociale veiligheid, transferveiligheid en omgevingskwaliteit geborgd blijven tijdens en na de realisatie. Indiener blijft graag betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen en is bereid om haar kennis en expertise in te brengen in de vervolgfase.	Erkend wordt dat de binnenstad en de centrumzijde van Utrecht Centraal belangrijke bestemmingsgebieden zijn voor bestaande bus- en tramreizigers. In het ontwerp is daarom rekening gehouden met een korte en comfortabele overstap tussen tram en bus via een nieuw transferdomein. De wijze waarop een eventuele toekomstige doorkoppeling naar de binnenstadsas kan worden gerealiseerd, maakt geen onderdeel uit van de voorkeursbeslissing. In de vervolgfase wordt het ontwerp verder uitgewerkt. Er zijn verschillende denkbare ontwerpaanpassingen die in een vervolgfase onderzocht worden, zoals een gedraaide oriëntatie van de eindhalte of een ontwerp met minder perronsporen, zodat meer ruimte ontstaat voor de aansluiting op een mogelijk toekomstige boortunnel richting de binnenstad. Dit zal in de volgende fase verder worden onderzocht. Een goede inpassing bij Utrecht Centraal, met aandacht voor de door indiener genoemde thema's, is een gezamenlijke ambitie. Gezien de sterke samenhang met het spoor- en stationsdomein, zowel tijdens de realisatie als in de gebruiksfase, betrekken wij graag uw kennis en expertise bij de verdere uitwerking, zodat gezamenlijk kan worden toegewerkt naar een goed functionerend en samenhangend OV-knooppunt.
115	109710290	Indiener stelt dat bewoners van Wonderwoods pas in mei 2026 zijn geïnformeerd over het voornemen om een tram onder de Jaarbeursboulevard aan te leggen, terwijl veel bewoners hun woning al jaren eerder	Antwoord is hetzelfde als rij 15

		hebben gekocht en inmiddels in het gebouw wonen. Hierdoor hebben wij niet op een gelijkwaardige wijze kunnen deelnemen aan het participatieproces en zijn onze belangen pas in een zeer laat stadium betrokken.	
116	109710290	Indiener stelt dat de aanleg van de Merwedelijn risico's op schade aan Wonderwoods met zich meebrengt, verstoring van voorzieningen en langdurige bouwoverlast in een gebied waar al meerdere grote bouwprojecten plaatsvinden. Ook na de aanleg bestaat het risico op blijvende geluid- en trillingshinder voor bewoners.	Antwoord is hetzelfde als rij 16, rij18 en rij 20
117	109710290	Indiener stelt dat uit het bij het besluit behorende Verkenningenrapport blijkt dat aanpassing van de warmte-koudeopslag rond de Jaarbeursboulevard een "zeer negatief effect" kan hebben op de bodemenergiesystemen. Dit kan leiden tot een blijvend minder goed functionerend systeem en hogere energiekosten voor bewoners.	Antwoord is hetzelfde als rij 21
118	109710290	Naar mening van indiener is onvoldoende onderzocht en gemotiveerd waarom alternatieve tracés en aanlegmethoden zijn afgevallen. In het bijzonder lijkt een route via de Van Zijstweg relatief snel te zijn afgeschreven, terwijl deze mogelijk minder gevolgen heeft voor bestaande woningen. Ook is onvoldoende onderbouwd waarom een geboorde aanleg niet de voorkeur heeft gekregen, terwijl uit de beschikbare onderzoeken blijkt dat hiervoor onder belanghebbenden brede steun bestaat.	Antwoord is hetzelfde als rij 24, rij 25 en rij 41
119	109710179	Indiener stelt als bewoner van Wonderwoods pas in mei 2026 op de hoogte te zijn gesteld van het mogelijke besluit tot de aanleg van een tram onder de Jaarbeursboulevard. Wij hebben ons appartement in aanbouw begin 2021 gekocht en wonen hier sinds eind 2024. Het participatietraject heeft tot mei 2026 volledig nagelaten de (toekomstige) bewoners van het direct aanliggende Wonderwoods te betrekken. Dit getuigt van een uiterst onzorgvuldige voorbereiding van dit besluit.	Antwoord is hetzelfde als rij 15
120	109710179	Indiener stelt dat tijdens een eventuele bouwfase er, mede door de extreme drukte in de ondergrond rondom Wonderwoods, een onaanvaardbaar groot risico is op schade aan onze fundering, de waterdichte bouwkuip en de inpandige afwerking door verzakkingen en trillingen.	Antwoord is hetzelfde als rij 16
121	109710179	Indiener wijst op het risico op structurele schade aan onze essentiële voorzieningen. In het Verkenningenrapport wordt gesproken van “een zeer negatief effect op dit deelaspect” met betrekking tot de bodemenergiesystemen. Meerdere pijpen voor warmte- en koudeopslag (WKO) zouden verplaatst moeten worden, waarbij het energetisch rendement structureel dreigt af te nemen. Dit leidt tot een blijvend verminderde werking van onze klimaatbeheersing en structureel hogere kosten. Het vaststellen van een tracé dat dergelijke fundamentele schade toebrengt aan de duurzame infrastructuur van een net opgeleverd pand, getuigt van een onevenredige belangenafweging.	Antwoord is hetzelfde als rij 21
122	109710179	Indiener stelt dat er een aanzienlijk risico is dat trillings- en geluidsoverlast blijvend via de fundering en betonnen constructie van het gebouw worden doorgegeven, wat het woongenot ernstig en permanent aantast. Tot slot vormen de langdurige bouwwerkzaamheden een directe bedreiging voor de (horeca)ondernemers in de plint en op de 7e verdieping, die een dergelijke periode van verminderde toegankelijkheid en uitstraling mogelijk niet zullen overleven.	Antwoord is hetzelfde als rij 20 en rij 23
123	109710179	Indiener geeft aan dat het voorliggende besluit het project om tot goed openbaar vervoer voor de nieuwbouwplannen rond polder Rijnenburg te komen niet als één samenhangend geheel beschouwt, maar knipt dit op wegens huidige budgettaire restricties. Het project is echter zonder volledige doortrekking niet rendabel. Het besluit motiveert niet afdoende waarom het huidige voorkeurstraject en de gekozen bouwmethode ook voor het héle traject optimaal zijn. Dit riekt naar een ontoelaatbare 'salamitactiek', waarbij de ware impact en haalbaarheid van het totaalproject buiten schot blijven.	Antwoord is hetzelfde als rij 24
124	109710179	Indiener geeft aan dat het onbegrijpelijk is dat er bij nog te bouwen projecten (Ondaantje, Oopen, De Knoop) in het ontwerp nog rekening gehouden kan worden met de inpassing van de Merwedelijn, terwijl dit voor het inmiddels gerealiseerde Wonderwoods gepasseerd station is. Het besluit onderzoekt onvoldoende of het tracé beter kan aansluiten bij nog flexibele bouwplannen	Antwoord is hetzelfde als rij 25
125	109710179	Indiener constateert dat de alternatieve route via de Van Zijstweg en het terrein rond de Rabobank relatief eenvoudig terzijde is geschoven, ogenschijnlijk voornamelijk vanwege bezwaren van de Rabobank. Dat de bezwaren van deze ene commerciële partij zwaarder lijken te wegen dan de belangen en de leefomgeving van honderden bewoners van Wonderwoods, getuigt van willekeur. De ruimte naast de Van Zijstweg biedt de mogelijkheid om verder van bestaande woningbouw te opereren en vereist derhalve dwingend nader onderzoek.	Antwoord is hetzelfde als rij 26
126	109710179	Indiener verzoekt de volgende punten als dwingende voorwaarden in de verdere besluitvorming op te nemen: • Volwaardig alternatievenonderzoek: Het alsnog uitvoeren en openbaar maken van een objectieve,	Antwoord is hetzelfde als respectievelijk rij 21, rij 26, rij 41, rij 31 en rij 32 . Reactie eventueel opknippen in vier punten?

		diepgaande vergelijking van het tracé via de Jaarbeursboulevard ten opzichte van de Van Zijstweg, waarbij de belangen van omwonenden evenredig worden gewogen. • Boren als eis: Indien het tracé via de Jaarbeursboulevard onverhoopt gehandhaafd blijft, de bouwmethode 'boren' (in plaats van open ontgraving) dwingend voor te schrijven om bovengrondse overlast en ondergrondse schade te minimaliseren. Dit sluit bovendien aan bij de brede voorkeur van belanghebbenden uit uw eigen studies. • Garantie en Nulmeting: Het wettelijk vastleggen van een onafhankelijke, uitgebreide nulmeting van zowel de bouwkundige staat (fundering) als de functionele staat (WKO-installatie) van Wonderwoods voorafgaand aan enige werkzaamheden. • Ruimhartige Nadeelcompensatie: Het opstellen van een proactieve, ruimhartige nadeelcompensatieregeling voor zowel het structurele rendementsverlies van de WKO-installatie voor bewoners, als de inkomstenderving voor de ondernemers in de plint.	
127	109707392	Zienswijze is een kopie van 109665245 op rij 58 t/m 69	
128	109737512	Indiener vraagt om toekomstige uitbreidingen van het spoornetwerk mogelijk te houden en rekening te houden met negatieve gevolgen voor zowel spoor als de eigen opgaven. Dit kan door het houden van de juiste afstand tot het spoor en door een zorgvuldig ruimtelijk ontwerp bij de te onderzoeken varianten in de milieueffectrapportage.	Op dit moment is niet voorzien dat het voorkeursalternatief toekomstige uitbreidingen van het spoornetwerk belemmert. Net als tijdens de MIRT-verkenningsfase zal indiener betrokken worden bij de verdere uitwerking in de volgende projectfase, zodat er gezamenlijk toegewerkt wordt naar een samenhangend en goed functionerend OV-knooppunt voor trein, tram en bus, zowel tijdens de realisatie als in de gebruiksfase.
129	109737512	Indiener vraagt om bij het kiezen en uitwerken van varianten voor de opgaven in de nabijheid van het spoor, rekening te houden met de toekomstige uitbreidingen van het spoornetwerk en de omgevingseffecten te mitigeren om het spoorvervoer niet te beperken. Dit kan door het houden van de juiste afstand tot het spoor en rekening te houden met de eigendommen (oa grond) van ProRail.	Zelfde antwoord als rij 128
130	109737512	Indiener geeft aan dat op dit moment lijnen 20 en 21 vanuit IJsselstein/Nieuwegein via Utrecht CS Jaarbeurszijde onder het spoor door rijden naar Utrecht CS naar USP. De halte Jaarbeurszijde en Centrumzijde worden gebruikt voor het overstappen op de trein of bus en bedienen een grote groep reizigers met een bestemming in de binnenstad van Utrecht. In de VKB eindigt de verdiepte Merwedelijn op Utrecht CS Jaarbeurszijde waardoor deze overstapmogelijkheid verdwijnt. Hierdoor heeft het deel van de reizigers dat reist met de Merwedelijn en een bestemming heeft aan de Centrumzijde van het station een extra overstaptijd van minimaal 5 minuten. Dit reduceert in onze ogen sterk de toegevoegde waarde van de Merwedelijn in de brede afweging voor mobiliteitsontwikkeling. ProRail vraagt u om de bestaande doorgaande verbinding onder het spoor te blijven benutten en daarnaast een plan op te stellen om rekening te houden met toekomstige OV-schaalsprongen in de stationsomgeving.	Erkend wordt dat de binnenstad en de centrumzijde van Utrecht Centraal belangrijke bestemmingsgebieden zijn voor bestaande bus- en tramreizigers. In het ontwerp is daarom rekening gehouden met een korte en comfortabele overstap tussen tram en bus via een nieuw transferdomein. De bestaande doorgaande tramverbinding onder het spoor blijft benut met de komst van de Merwedelijn. In de voorstellen wordt uitgegaan van het behoud van de tramlijn in Kanaleneiland, met de huidige frequenties, via de Leidseveertunnel. Deze tramroute blijft ook bruikbaar voor reizigers uit Nieuwegein en IJsselstein, die kunnen overstappen bij Kanaleneiland-Zuid. De Merwedelijn moet dan ook niet als een op zichzelf staande tramlijn worden gezien, maar als een uitbreiding van het tramnetwerk, in samenhang met andere (OV-)verbindingen. In een vervolgfase worden verschillende ontwerpvarianten van de eindhalte nader onderzocht die ook rekening houden met een mogelijke toekomstige OV-schaalsprong. Het gaat hier onder meer om een gedraaide oriëntatie van de eindhalte en een ontwerp met minder perronsporen. Dergelijke varianten kunnen de mogelijkheid bieden voor een eventuele toekomstige aansluiting richting de binnenstad. Binnen het project is de doorkoppeling met de binnenstadsas echter een wens, geen eis. De afweging hiervan maakt onderdeel uit van de verdere planuitwerking.
131	109737512	Indiener stelt dat deze ontwikkeling een extra claim legt op het transferdomein voor treinreizigers op Utrecht Centraal. Op dit moment kan ProRail niet overzien of dit leidt tot extra investeringen of uitbreidingen op Utrecht Centraal. Wij verzoeken tevens om het overstapdomein voor tramreizigers fysiek te scheiden van het domein voor de treinreizigers aan de Jaarbeurszijde. Dat kan bij voorkeur, door het overstapdomein voor tramreizigers geheel op het Jaarbeursplein te realiseren, ook bij tijdelijke oplossingen in afwachting van de realisatie van definitieve oplossingen.	Uit de effectnotitie bereikbaarheid blijkt dat een deel van de reizigers uit de Merwedelijn zal overstappen op de trein, en een deel van de reizigers zal gebruik maken van de stationpassage om over te stappen op de bus- en tramhalte aan de centrumzijde, of om naar het centrum te gaan. De extra reizigers zijn het gevolg van de groei van de regio en zouden ook naar of via Utrecht CS reizen als dit met bussen zou worden geaccommodeerd. In het voorkeursalternatief wordt uitgegaan van een nieuw transferdomein tussen tram (Merwedelijn) en bus. Naar verwachting heeft dit een positief effect, omdat het aantal overstappen via de centrale hal hierdoor wordt beperkt. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende projectfase. Voor de verdere uitwerking van de transferstromen tussen trein, tram en bus wordt graag gebruik van de kennis en expertise van indiener. Op deze manier kan gezamenlijk worden toegewerkt naar een goed functionerend en samenhangend OV-knooppunt voor trein, tram en bus, waarbij de reiziger centraal staat.
132	109737512	Indiener stelt dat er in het voorkeursalternatief onvoldoende zicht is op het knelpunt van de Binnenstadsas, wat in den breedte gezien kan worden als 'knelpunt omgeving Utrecht CS'. Ook daar loopt het OV tegen zijn grenzen aan zonder dat er andere logische en effectieve alternatieven voorhanden zijn. Doortrekking van de Merwedelijn naar de Binnenstadsas lijkt voor de toekomstige netwerkuitbreidingen het meest logisch en effectief. Deze wijziging van uitgangspunt in de Verdiepingsfase ontbreekt in de toelichting van de Verdiepingsfase. Voor de uitwerking van het VKB zien wij het als noodzakelijk om de doortrekking naar de binnenstad als eis te beschouwen om te voorkomen dat er (evidente) toekomstige ontwikkelingen onmogelijk gemaakt worden.	Antwoord is hetzelfde als rij 114

133	109737512	Indiener vraagt aandacht om in de uitwerking van het VKB de volgende twee zaken nader uit te werken: 1. Wat de gevolgen voor de transfercapaciteit voor treinreizigers op Utrecht Centraal zijn en welke maatregelen dat kunnen voorkomen. Als dat niet mogelijk is, dan moet het onderzoek verduidelijken welke maatregelen getroffen moeten worden om de transfercapaciteit binnen het domein voor treinreizigers mee te laten groeien. 2. Hoe bij de nieuwe ondergrondse halte voorzien kan worden in sociale veiligheid en bereikbaarheid vanuit de omgeving.	Een goede inpassing bij Utrecht Centraal, met aandacht voor de door indiener genoemde thema's, is een gedeelde ambitie. Gezien de sterke samenhang met het spoor- en stationsdomein, zowel tijdens de realisatie als in de gebruiksfase, wordt de kennis en expertise van indiener bij de verdere uitwerking betrokken, zodat gezamenlijk kan worden toegewerkt naar een goed functionerend en samenhangend OV-knooppunt.
134	109737512	Indiener vraagt om het voorkomen van belemmeringen voor functioneren en veiligheid spoornetwerk. Het spoornetwerk maakt gebruik van elektriciteit dat via onderstations, relaiskasten, ondergrondse infrastructuur en bovenleidingen naar de trein en stations wordt geleid. Deze voorzieningen zijn noodzakelijk voor de elektriciteitsvoorziening van de hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee voor het rijden van treinen. In de uitwerking van uw plannen verzoekt indiener u om deze onderstations en relaiskasten niet in te sluiten door bebouwing, bebouwing te realiseren op te dichte afstand en te allen tijde bereikbaar te houden voor onderhouds-en hulpdiensten. Voor deze voorzieningen dient rekening te worden gehouden met een afstand van 5 meter gemeten vanaf de gevel met een hekwerk op de 5 meter-grens. Het functioneren van deze voorzieningen mag niet worden beïnvloed door ontwikkelingen in de omgeving. Dit geldt ook voor het overbouwen, onderbouwen of overkragen van deze voorzieningen.	In de plannings- en studiefase wordt de beoogde eindhalte onder het Beatrixgebouw nader uitgewerkt. De door indiener genoemde aandachtspunten worden daarbij betrokken en meegewogen in de verdere uitwerking en detaillering van het plan.
135	109737512	Indiener vraagt om bescherming van de omgeving tegen effecten van het spoor. Bij het ontwikkelen in de nabijheid van het spoornetwerk, is het voor een goede leefomgeving belangrijk dat eventuele nadelige effecten van het gebruik van het spoor op een zorgvuldige wijze worden gemitigeerd. Bij de uitwerking van uw VKB naar omgevingsplannen, vraagt ProRail aandacht voor de volgende aspecten: • Externe veiligheid; • Geluid; • Trillingen; • Overwegveiligheid: • Waterpeil/stabiliteit; • Windbeleving en windhinderrisico's; • Schaduwwerking op zonnepanelen • Zonneparken/ reflectie in relatie tot hoofdspoorweginfrastructuur.	In de plannings- en studiefase wordt de beoogde eindhalte onder het Beatrixgebouw nader uitgewerkt. De door indiener genoemde aandachtspunten worden daarbij betrokken en meegewogen in de verdere uitwerking en detaillering van het plan.
136	109737512	ProRail wenst u veel succes met de vaststelling van uw VKB en de uitwerking daarvan in het MER en het projectbesluit. Graag denkt ProRail vroegtijdig mee over plannen in de nabijheid van het spoor.	Gezien de sterke samenhang met het spoor- en stationsdomein, zowel tijdens de realisatiefase als in de gebruiksfase, betrekken wij graag de kennis en expertise van indiener bij de verdere uitwerking, zodat gezamenlijk kan worden toegewerkt naar een goed functionerend en samenhangend OV-knooppunt.
137	109736782	Indiener vindt het jammer dat de doelstellingen 2) en 3) zich beperken tot bereikbaarheid “per openbaar vervoer”. We snappen dat de MIRT Verkenning zich (juist) niet op de auto richt, maar zouden graag zien dat de MIRT verkenning erkent dat de fiets een belangrijke rol speelt in de bereikbaarheid van USP en de woon-en werklocaties, met name in het voor- en natransport van het openbaar vervoer.	Erkend wordt dat de fiets en de combinatie van fiets en OV noodzakelijk is voor de bereikbaarheid van USP en de woon- en werklocaties. De MIRT Verkenning OV en Wonen is onderdeel van het programma U Ned van Rijk en Regio. Het programma U Ned van Rijk en Regio is gericht op een gezonde groei van de regio Utrecht in balans met een goede bereikbaarheid (voor alle modaliteiten) en leefbaarheid. In de MIRT-verkenning zijn de effecten op het fietsnetwerk onder andere beschouwd als onderdeel van de beoordeling voor bereikbaarheid en netwerkeffecten. In het voorkeursalternatief is rekening gehouden met doorgaande fietsroutes die de Merwedelijn kruisen. De kruising van de tram met belangrijke fietsroutes is één van de argumenten om de Merwedelijn verdiept aan te leggen. Dit verbetert (ten opzichte van het gelijkvloers kruisen van de Europalaan) onder andere de verkeersveiligheid en de doorstroming voor de fietser. In de planning- en studiefase zullen voorzieningen bij haltes (waaronder fietsparkeren) verder uitgewerkt worden.
138	109736782	Indiener stelt dat de meerwaarde van de Merwedelijn als geheel zit met name in de snellere verbinding naar de nieuwe woon- en werklocaties. Met de maatregelen aan het deel binnen de gemeente Utrecht wordt een belangrijk deel van deze meerwaarde niet gerealiseerd. Zonder zicht op aanvullende financiering van de delen in Nieuwegein en naar Rijnenburg is de meerwaarde van de Merwedelijn ten opzichte van de huidige situatie in Utrecht heel beperkt. Laat het alstublieft niet zo zijn dat we honderden miljoenen steken in verbetering van wat al behoorlijk goed was, zonder zicht op financiering van de echte meerwaarde in Nieuwegein en naar Rijnenburg.	Antwoord is hetzelfde als rij 24
139	109736782	Indiener vraagt om het ontbreken van de fiets in de Ontwerp Voorkeursbeslissing te repareren, bijvoorbeeld in de vorm van een aanvulling op de Ontwerp Voorkeursbeslissing, door maatregelen voor de fiets zo concreet mogelijk of ten minste op hoofdlijnen te benoemen;	De Ontwerp Voorkeursbeslissing is het formele document waarin het Voorkeursalternatief (VKA) wordt beschreven en onderbouwd. Dit document moet worden gelezen in samenhang met de bijbehorende verkenningsrapportages, inclusief het PlanMER. In deze rapportages zijn de maatregelen voor de fiets opgenomen en nader uitgewerkt. Naar

			aanleiding van de zienswijze hebben wij ervoor gekozen de positie van de fiets ook expliciet in de Ontwerp Voorkeursbeslissing te benoemen. Daarom zijn de voorgenomen fietsmaatregelen daarin op hoofdlijnen beschreven.
140	109736782	Indiener vraagt om de toezegging van de projectorganisatie om in de verder uitwerking van de MIRT Verkenning het belang van de fiets te erkennen als onmisbaar en onlosmakelijk onderdeel van de maatregelen om doelen 2) en 3) van de MIRT Verkenning te bereiken: om USP en de woon- en werklocaties beter bereikbaar te maken per openbaar vervoer;	Erkend wordt dat de fiets ook een belangrijke rol speelt bij het realiseren van de doelstellingen van de MIRT-verkenning. Het voorkeursalternatief is gericht op versterken van de bereikbaarheid per openbaar vervoer. De combinatie met de fiets speelt daarbij een belangrijke rol. Bij de verdere uitwerking wordt zowel ingezet op het verbeteringen voor de fiets, zoals fietsparkeren bij haltes en een goede aansluiting op het fietsnetwerk voor het voor- en natransport, als op het voorkomen dat de bereikbaarheid per fiets verslechtert als gevolg van de aanleg van OV-maatregelen. De verdiepte Merwedelijn biedt ook kansen om de bereikbaarheid per fiets te verbeteren ten opzichte van de drukke busbaan op de Europalaan die nu gekruist moet worden op maaiveld. Voor de uitwerking van de maatregelen voor USP zetten rijk en regio op dit moment nog een vervolgstap omdat de financiering nog niet rond is.
141	109736782	Indiener vraagt om uitstekende bereikbaarheid op de fiets van de haltes van de nieuwe OV-lijn via vlotte, veilige, comfortabele en aantrekkelijke fietsroutes;	De noodzaak van vlotte, veilige, comfortabele een aantrekkelijke fiets- en voetgangersroutes naar de haltes wordt gedeeld. In de planning- en studiefase wordt dit verder uitgewerkt.
142	109736782	Indiener vraagt om voldoende en veilige mogelijkheden om fietsen te parkeren in de directe nabijheid van de haltes: (ten minste 24 uur) gratis, bewaakt, inpandig of ten minste overdekt;	De noodzaak van goede fietsparkeervoorzieningen bij de haltes van de Merwedelijn wordt gedeeld. In de planning- en studiefase wordt dit verder uitgewerkt.
143	109736782	Indiener vraagt om goede fietsvoorzieningen, zowel routes van/naar als parkeren bij de woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein.	De noodzaak voor goede fietsvoorzieningen voor nieuwe woon- en werklocaties wordt erkend. In de verdere planvorming voor gebiedsontwikkelingen in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein wordt dit verder uitgewerkt.
144	109736782	Indiener benoemt knelpunt oversteekbaarheid Europalaan bij de open bak. De open bak voor de Merwedelijn beperkt de mogelijkheden voor fietsers om de Europalaan over te steken. We willen niet dat fietsers 's nachts worden ingesloten tussen het afgesloten hek van Park Transwijk of een gesloten gevel van een rij bedrijven en de open bak van de Merwedelijn. De open bak betekent voor fietsers een achteruitgang van de sociale veiligheid in dit gebied. In aanvulling op de officiële oversteekplaatsen is het voor fietsers daarom dringend gewenst dat zij in noodgevallen de Europalaan kunnen oversteken en daarbij niet afhankelijk zijn van de officiële oversteekplaatsen. Daarom ageren we scherp tegen de open bak. We willen dat de bak van de Merwedelijn over een groot deel van de lengte wordt voorzien van een dak. In ieder geval langs park Transwijk, waar aan die kant geen woningen langs het fietspad staan.	Rijk en regio werken in de volgende fase het concrete ontwerp van de Merwedelijn bij de Europalaan verder uit. Binnen de financiële mogelijkheden zoeken Rijk en Regio daarbij naar een optimale balans voor de inpassing in de omgeving. Sociale veiligheid langs het tracé en zeker bij halte is een belangrijk onderdeel bij de verdere uitwerking.
145	109736782	Indiener benoemt knelpunt behoud fietstunnel zuidzijde Europaplein. Aan de zuidkant van het Europaplein ligt een fietstunnel onder de Europalaan, die de Beneluxlaan aan de oost- en westkant van het plein met elkaar verbindt. Deze tunnel is van grote waarde in het bovenwijkse fietsnetwerk, omdat fietsers hiermee lange wachttijden bij de oversteek van de Europalaan op maaiveld kunnen vermijden. Het tracé van de Merwedelijn kruist deze fietstunnel. We vragen: • Blijft de fietstunnel behouden bij de aanleg van de Merwedelijn? • Zo nee, hoe wordt voorkomen dat de kwaliteit van het fietsnetwerk door de aanleg van de Merwedelijn hier achteruitgaat?	De fietstunnel aan de zuidzijde van het Europaplein kan niet worden behouden bij de aanleg van de Merwedelijn, omdat het tracé van de Merwedelijn deze tunnel kruist. Erkend wordt dat deze verbinding een belangrijke functie vervult in het bovenwijkse fietsnetwerk. Bij de verdere uitwerking van het project is het uitgangspunt dat de fietsverbinding ter plaatse behouden blijft. De toekomstige verkeerssituatie rond het Europaplein verandert aanzienlijk. Er zullen minder bussen rijden en de bestaande tramlijn wordt ondergronds gebracht. Hierdoor ontstaan op maaiveld meer mogelijkheden voor comfortabele en veilige oversteekbewegingen voor fietsers en voetgangers. Daarnaast kan het op maaiveld brengen van fietsers en voetgangers bijdragen aan de sociale veiligheid van de route. De uiteindelijke inrichting van het Europaplein hangt mede samen met nog te maken keuzes over de gebiedsontwikkeling Stadseiland-Zuid en de inrichting van de op- en afritten van de A12. In de verdere planuitwerking wordt daarom bezien hoe een goede, veilige en aantrekkelijke fietsverbinding kan worden gerealiseerd als vervanging van de huidige fietstunnel.
146	109736782	Indiener benoemt knelpunt bereikbaarheid halte en oversteekbaarheid Merwedelijn bij Westraven. Ten zuiden van de A12 ligt nu de halte Westraven. De halte is voor fietsers niet gemakkelijk bereikbaar, omdat ze niet via de Europalaan onder de A12 door kunnen rijden. De halte kan alleen via een omweg worden bereikt, via de Winthontlaan of de Griffioenlaan. De halte komt in het plan in de tunnel te liggen. We willen dat de bereikbaarheid van de halte op de fiets verbetert. Als de tramlijn hier onder de grond verdwijnt, kan een fietsroute op het tunneldak worden gerealiseerd. De inpassing daarvan wordt een stuk gemakkelijker als de aansluiting Kanaleneiland van de A12 wordt verwijderd.	Erkend wordt dat de bereikbaarheid van halte Westraven per fiets momenteel beperkt is doordat een directe fietsverbinding onder de A12 ontbreekt. In de verdere uitwerking van de Merwedelijn wordt, in samenhang met de verstedelijkingsopgaven in het gebied en de nog te maken keuzes over de op- en afritten van de A12, onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het fietsnetwerk en de bereikbaarheid van de halte voor fietsers te verbeteren. Daarbij wordt ook gekeken naar de kansen die ontstaan door het ondergronds brengen van de tramlijn.
147	109736782	Indiener benoemt kans kruispunt Beneluxlaan, Churchilllaan, Koningin Wilhelminalaan (hiervoor Anne Frankplein). Wij willen dat hier werk met werk wordt gemaakt: we willen dat de inrichting van het kruispunt wordt aangepast, dat de verkeerslichten worden weggehaald en dat een voorrangsplein wordt aangelegd, vergelijkbaar met wat in de Westelijke Stadsboulevard is gedaan. Dat komt de veiligheid, de verkeersafwikkeling en het fietsgebruik ten goede.	De aanleg van de Merwedelijn leidt tot werkzaamheden aan het kruispunt Beneluxlaan, Churchilllaan, Koningin Wilhelminalaan (hiervoor Anne Frankplein). Het is op dit moment nog niet duidelijk welke aanpassingen van het kruispunt mogelijk of wenselijk zijn en in welke mate dit onderdeel is van het project. Waar mogelijk wordt werk met werk gemaakt.
148	109736782	Indiener vraagt om in de MIRT Verkenning de rol van de fiets te erkennen.	Antwoord is hetzelfde als rij 137

149	109736782	Indiener vraagt om in de vervolgfase maatregelen en oplossingsrichtingen voor de fiets uit te werken, met specifieke aandacht voor de genoemde knelpunt- en kanslocaties.	In de planning- en studiefase wordt de combinatie van fiets en Merwedelijn verder uitgewerkt.
150	109732564	Indiener stelt dat de huidige ontwerp-voorkeursbeslissing niet voldoende voorziet in de complexe situatie in de ondergrond van Utrecht. Zonder gedegen onderzoek, betrekking van verschillende stakeholders en oog voor de maatschappelijke belangen zal de huidige en toekomstige duurzame energievoorziening mogelijk in de knel komen. Indiener verzoekt om de effecten op bestaande en toekomstige warmte- en koude infrastructuur expliciet te beoordelen.	Het maatschappelijk belang van een betrouwbare en toekomstbestendige energievoorziening wordt onderkend. In de verkenningsfase is de situatie in de ondergrond op hoofdlijnen beschouwd, passend bij het detailniveau van deze fase. Daarbij is vastgesteld dat de ondergrond in Utrecht complex is en dat de ontwikkeling van bestaande en toekomstige energie-infrastructuur een belangrijk aandachtspunt vormt. In de planning- en studiefase worden de effecten van de voorgenomen maatregelen op de ondergrond nader onderzocht. Daarbij worden de effecten op bestaande en geplande warmte- en koude-infrastructuur expliciet beoordeeld. Ook wordt dit onderwerp met relevante beheerders en betrokken partijen verder afgestemd, zodat de belangen van een duurzame en toekomstbestendige energievoorziening zorgvuldig kunnen worden meegewogen in de verdere planuitwerking.
151	109732564	Indiener stelt dat de huidige ontwerp-voorkeursbeslissing niet voldoende voorziet in de complexe situatie in de ondergrond van Utrecht. Zonder gedegen onderzoek, betrekking van verschillende stakeholders en oog voor de maatschappelijke belangen zal de huidige en toekomstige duurzame energievoorziening mogelijk in de knel komen. Indiener verzoekt om een gedetailleerde ondergrondse raakvlakkenanalyse uit te voeren.	In de planning- en studiefase wordt een gedetailleerde raakvlakkenanalyse uitgevoerd.
152	109732564	Indiener stelt dat de huidige ontwerp-voorkeursbeslissing niet voldoende voorziet in de complexe situatie in de ondergrond van Utrecht. Zonder gedegen onderzoek, betrekking van verschillende stakeholders en oog voor de maatschappelijke belangen zal de huidige en toekomstige duurzame energievoorziening mogelijk in de knel komen. Indiener verzoekt om De gevolgen voor WKO-systemen, broncapaciteit en grondwaterstromen nader te onderzoeken.	In de planning- en studiefase worden de gevolgen voor WKO systemen, broncapaciteit en grondwaterstromen nader onderzocht.
153	109732564	Indiener stelt dat de huidige ontwerp-voorkeursbeslissing niet voldoende voorziet in de complexe situatie in de ondergrond van Utrecht. Zonder gedegen onderzoek, betrekking van verschillende stakeholders en oog voor de maatschappelijke belangen zal de huidige en toekomstige duurzame energievoorziening mogelijk in de knel komen. Indiener verzoekt om de energie-infrastructuur als strategisch belang mee te nemen in de verdere planuitwerking.	In de planning- en studiefase wordt het strategisch belang van de energie infrastructuur expliciet meegenomen.
154	109732564	Indiener stelt dat de huidige ontwerp-voorkeursbeslissing niet voldoende voorziet in de complexe situatie in de ondergrond van Utrecht. Zonder gedegen onderzoek, betrekking van verschillende stakeholders en oog voor de maatschappelijke belangen zal de huidige en toekomstige duurzame energievoorziening mogelijk in de knel komen. Indiener verzoekt om warmtebedrijven en andere netbeheerders structureel te betrekken bij de vervolgfase van het project.	In de planning- en studiefase worden warmtebedrijven en andere netbeheerders structureel betrokken bij nader onderzoek en uitwerking.
155	109732564	Indiener stelt dat de huidige ontwerp-voorkeursbeslissing niet voldoende voorziet in de complexe situatie in de ondergrond van Utrecht. Zonder gedegen onderzoek, betrekking van verschillende stakeholders en oog voor de maatschappelijke belangen zal de huidige en toekomstige duurzame energievoorziening mogelijk in de knel komen. Indiener verzoekt om bestaande en toekomstige zakelijke rechten ten behoeve van de warmteinfrastructuur te betrekken bij de verdere planuitwerking.	In de planning- en studiefase worden bestaande en toekomstige zakelijke rechten ten behoeve van de warmte infrastructuur betrokken bij de verdere uitwerking.
156	109732001	Indiener geeft aan dat het VKA voorziet in een verdiepte tramverbinding die direct, op circa 10 meter afstand, langs (de fundering van) Wonderwoods loopt. Die afstand wordt in de onderliggende stukken zelf als “kritiek” gekwalificeerd. De ruimte in de ondergrond is ter plaatse zeer beperkt en er zijn meerdere constructies en systemen aanwezig. Indiener maakt zich grote zorgen over de technische haalbaarheid van het VKA en wijst daarbij op de zettingsrisico's als gevolg van de slechte bodemgesteldheid en de kwetsbaarheid van de paalfundering van Wonderwoods. Indiener voorziet grote risico’s voor de constructie van Wonderwoods en meent dat het VKA moet worden heroverwogen en voor een ander alternatief moet worden gekozen (3.1).	Antwoord is hetzelfde als rij 16. Ook locatie specifieke uitwerking vindt plaats in planning- en studiefase.
157	109732001	Indiener geeft aan dat ter plaatse van het begin van de Merwedelijn - het deel dat direct langs Wonderwoods loopt - de bodem bestaat uit zettingsgevoelige klei- en veenlagen. De bodemopbouw ter plaatse van het gebied rondom Wonderwoods wordt als negatief beoordeeld. De bodem is weinig draagkrachtig. De aanleg van een verdiepte ligging vereist open ontgraving dat kan leiden tot inklinking en zetting. Zetting treedt op als gevolg van de graafwerkzaamheden zelf, de extra gronddruk door de nieuwe infrastructuur en de ontwatering van de bodem. Dit kan resulteren in verzakkingen en schade aan gebouwen in de directe omgeving (3.2).	Antwoord is hetzelfde als rij 16. Ook locatie specifieke uitwerking vindt plaats in planning- en studiefase.
158	109732001	Indiener geeft aan dat Wonderwoods is gefundeerd op een betonnen kelderbak met een betonnen paalfundering en een grotendeels betonnen bovengrondse draagconstructie. Paalfunderingen zijn zeer gevoelig voor horizontale grondverschuivingen en zelfs beperkte verschuivingen kunnen leiden tot schade op plaatsen die na aanleg niet meer bereikbaar zijn voor inspectie of herstel. De aanleg van de verdiepte	Antwoord is hetzelfde als rij 16. Ook locatie specifieke uitwerking vindt plaats in planning- en studiefase.

		tramverbinding op circa 10 meter afstand van de funderingen van Wonderwoods brengt een groot risico op dergelijke horizontale grondverplaatsingen met zich mee. Dit maakt de fundering van Wonderwoods bijzonder kwetsbaar voor de werkzaamheden die het VKA vergt (3.3).	
159	109732001	Indiener geeft aan dat zonder aanvullende maatregelen het effect van bodemdaling wordt beoordeeld als "negatief tot sterk negatief". In de onderliggende stukken wordt gesteld dat met technische maatregelen zoals voorbelasting en toepassing van damwanden met onderafdichting de zettingseffecten kunnen worden beperkt. Enige onderbouwing van dit standpunt ontbreekt. Daar komt bij, dat niet is onderzocht wat het effect van deze maatregelen concreet is op de gebouwen van Wonderwoods. Indiener merkt in dat verband op dat zelfs een "beperkt" zettingseffect grote gevolgen kan hebben voor gebouwen van 105 respectievelijk 75 meter hoog (3.4).	Antwoord is hetzelfde als rij 16. Ook locatie specifieke uitwerking vindt plaats in planning- en studiefase.
160	109732001	Indiener geeft aan dat ten behoeve van de realisatie van Wonderwoods groutankers zijn aangebracht onder de Jaarbeursboulevard, waarvoor erfdienstbaarheden zijn gevestigd. Uit de onderliggende stukken blijkt niet dat de aanwezigheid van deze groutankers is onderzocht of meegenomen in de haalbaarheidstoets. Hoewel deze groutankers geen permanente constructieve functie meer vervullen, bevinden zij zich wel in de ondergrond waar de graafwerkzaamheden voor het VKA zullen plaatsvinden. De aanwezigheid van de groutankers vormt een mogelijk obstakel voor de aanleg van het VKA. Als de aanleg van het VKA de verwijdering van de groutankers noodzakelijk maakt, betekent dit nog meer grondingrepen in een bodem die een slechte opbouw heeft, waar de ruimte beperkt is en waar veel installaties en constructies aanwezig zijn (3.5 - 3.6).	Antwoord is hetzelfde als rij 16. Ook locatie specifieke uitwerking vindt plaats in planning- en studiefase.
161	109732001	Indiener geeft aan dat de onderliggende stukken wel een vergelijkbaar risico op een andere locatie langs het tracé onderkennen. Ter hoogte van de busonderdoorgang bij het Anne Frankplein is vastgesteld dat het verdiepte tracé fysiek overlapt met de aldaar aanwezige groutankers en dat de technische inpassing zeer complex is. Een mogelijk vergelijkbaar probleem doet zich op ook voor ter hoogte van Wonderwoods, maar de gevolgen hiervan zijn ten onrechte niet onderzocht of onderkend (3.7).	Antwoord is hetzelfde als rij 16. Ook locatie specifieke uitwerking vindt plaats in planning- en studiefase.
162	109732001	Indiener geeft aan dat de Effectnotitie Technische Inpassing en Haalbaarheid erkent dat er "geen constructieve ontwerpen zijn opgesteld" en dat de beoordeling berust op "aannames t.a.v. de bouwmethode en omgevingsaspecten". De kwalificatie dat het risico op een te kleine afstand tussen het tracé en de funderingen van de aanwezige gebouwen op het meest kritieke punt "als gering wordt beschouwd", is dan ook geen onderbouwde conclusie, maar een voorlopige aanname zonder feitelijke grondslag. Door de onstabiele ondergrond, de onzekerheid over het effect op de funderingen en constructie van Wonderwoods en de aanwezigheid van groutankers is het technisch niet aangetoond dat het VKA haalbaar en uitvoerbaar is ter hoogte van Wonderwoods. Indiener meent dat het voorgestelde VKA gelet op de risico's voor de constructie en fundering van Wonderwoods onacceptabel is (3.8).	Antwoord is hetzelfde als rij 16. Ook locatie specifieke uitwerking vindt plaats in planning- en studiefase.
163	109732001	Indiener stelt dat bij de aanleg van ondergrondse infrastructuur trilling veroorzakende werkzaamheden onvermijdelijk zijn. Deze trillingen kunnen leiden tot schade aan de gebouwen van indiener en verminderen het gebruiksgenot voor huurders gedurende zowel de bouwfase als de permanente exploitatiefase. Indiener constateert dat dit niet is onderkend in de onderliggende stukken bij het VKA (4.1).	Antwoord is hetzelfde als rij 16, rij 18 en rij 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
164	109732001	Indiener stelt dat aan het VKA een globaal trillingsonderzoek ten grondslag ligt. Dit onderzoek berust uitsluitend op generieke contourafstanden per type baan en constructie (4.2).	Antwoord is hetzelfde als rij 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
165	109732001	Indiener benoemt dat Wonderwoods een complex met 252 woningen en complexe technische voorzieningen is, gelegen op circa 10 meter van het tracé. Juist voor dergelijke gebouwen, op een dergelijke locatie, was een individuele trillingsbeoordeling op zijn plaats geweest. Die beoordeling heeft niet plaatsgevonden. Wonderwoods wordt in het trillingsonderzoek niet individueel benoemd of beoordeeld. Er is evenmin rekening gehouden met het funderingstype, de gebouwhoogte of de constructieve gevoeligheid (4.3).	Antwoord is hetzelfde als rij 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
166	109732001	Indiener stelt dat uit het globale onderzoek kan worden opgemaakt dat het VKA in zowel de bouwfase als de exploitatiefase negatieve effecten vanwege trilling heeft op Wonderwoods. In de bouwfase geldt een hindercontour van 100 meter en een schadecontour van 33 meter. De belangrijkste oorzaak hiervan is het intrillen van de 20 meter lange damwanden voor de verdiepte ligging. Bij een afstand van circa 10 meter bevindt Wonderwoods zich binnen de schadecontour van 33 meter en volledig binnen de hindercontour van 100 meter (4.5).	Antwoord is hetzelfde als rij 16, 18 en 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
167	109732001	Indiener stelt dat uit het globale onderzoek kan worden opgemaakt dat het VKA in zowel de bouwfase als de exploitatiefase negatieve effecten vanwege trilling heeft op Wonderwoods. De realisatietermijn voor het verdiepte tracé wordt begroot op minimaal vier tot vijf jaar. De huurders van Wonderwoods zullen gedurende deze gehele periode worden blootgesteld aan trillingshinder van de bouwwerkzaamheden. Hoe	Antwoord is hetzelfde als rij 16, 18 en 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.

		groot die hinder zal zijn en wat deze voor de huurders betekent, is in de onderliggende stukken niet onderzocht. Evenmin is inzichtelijk gemaakt welke schade Wonderwoods als gevolg van de bouwwerkzaamheden kan oplopen en hoe deze schade zich verhoudt tot de keuze voor het VKA (4.6).	
168	109732001	Indiener stelt dat uit het globale onderzoek kan worden opgemaakt dat het VKA in zowel de bouwfase als de exploitatiefase negatieve effecten vanwege trilling heeft op Wonderwoods. In de onderliggende stukken wordt verder gesteld dat de zeer negatieve impact in de bouwfase met alternatieve bouwmethoden en trillingsbeperkende technieken kan worden teruggebracht. Het betreft onder meer het voorboren van damwanden, het drukken in plaats van trillen van damwanden, of het toepassen van diepwanden in plaats van damwanden. Deze maatregelen zijn niet verder onderzocht of voorgeschreven. Indiener heeft daarmee geen enkele zekerheid dat deze maatregelen ook daadwerkelijk trillingseffecten verhelpen en kunnen worden toegepast (4.7).	Antwoord is hetzelfde als rij 16, 18 en 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
169	109732001	Indiener stelt dat uit het globale onderzoek kan worden opgemaakt dat het VKA in zowel de bouwfase als de exploitatiefase negatieve effecten vanwege trilling heeft op Wonderwoods. In de exploitatiefase geldt een hindercontour van 10 meter. Wonderwoods is direct nabij de grens van deze contour gelegen. Daar komt bij dat het VKA een frequentie van 24 trams per uur beoogt. Dit betekent dat de huurders van Wonderwoods na oplevering permanent worden blootgesteld aan een trillingsbron die elke 2,5 minuut passeert (4.8).	Antwoord is hetzelfde als rij 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
170	109732001	Indiener stelt dat uit het globale onderzoek kan worden opgemaakt dat het VKA in zowel de bouwfase als de exploitatiefase negatieve effecten vanwege trilling heeft op Wonderwoods. Bovendien erkent het trillingsonderzoek dat bij trams in een tunnel "mogelijk nog wel sprake is van hinder van laagfrequent geluid". Dit laagfrequent geluid treedt vooral op in de directe omgeving van tunnels en ontstaat doordat trillingen in de bodem tot geluidafstraling in gebouwen leiden. Een gebouwspecifieke beoordeling hiervan is voor Wonderwoods niet uitgevoerd (4.9).	Antwoord is hetzelfde als rij 16, 18 en 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
171	109732001	Indiener concludeert dat het globale trillingsonderzoek dat ten grondslag ligt aan het VKA ontoereikend is. De omvang van de te verwachten schade en hinder voor Wonderwoods en haar huurders is niet in kaart gebracht. Bovendien bevat het VKA geen concrete waarborgen ter bescherming van Wonderwoods en haar huurders tegen trillingen in de bouwfase of de exploitatiefase. De afweging van varianten is hierdoor niet zorgvuldig tot stand gekomen. Zolang hierover geen nader onderzoek is verricht, kan het VKA niet worden vastgesteld, althans niet verder worden uitgewerkt (4.10).	Antwoord is hetzelfde als rij 20. De beoordeling van trillinghinder is passend bij de fase van een verkenning.
172	109732001	Indiener stelt dat Wonderwoods is ontworpen als een duurzaam complex waarbij een WKO-systeem een integraal onderdeel vormt van het energieconcept. De gevolgen van het VKA voor de werking van dit systeem zijn ten onrechte niet onderzocht (5.1).	Antwoord is hetzelfde als rij 21.
173	109732001	Indiener benoemt dat de aanleg van de verdiepte Merwedelijn twee soorten gevolgen heeft voor de WKO-installaties. Ten eerste worden enkele bronnen fysiek geraakt door het tracé en moeten deze worden verplaatst. Verplaatsing is complex. De beschikbare ruimte in de ondergrond is beperkt, de zoekgebieden voor nieuwe bronnen zijn schaars, en interferentie tussen warme en koude bronnen moet worden voorkomen. Ten tweede worden de WKO-systemen ook functioneel aangetast. Zowel de noodzakelijke bemaling tijdens de bouwfase als de blijvende wijzigingen in de grondwaterstroming tijdens de exploitatiefase kunnen ertoe leiden dat warme en koude bellen verschuiven, waardoor het energetisch rendement structureel afneemt (5.2).	Antwoord is hetzelfde als rij 21.
174	109732001	Indiener stelt dat dat de geplande woningbouwopgave in het Beurskwartier de energievraag verder vergroot, terwijl de ruimte voor nieuwe installaties juist afneemt. Voor Wonderwoods vertaalt dit zich concreet in drie risico's. Aantasting van de WKO-prestaties leidt tot hogere exploitatiekosten, kan de duurzaamheidscertificering (BREEAM/LEED) van het complex onder druk zetten en kan contractuele tekortkomingen jegens huurders met duurzaamheidsafspraken tot gevolg hebben (5.3 - 5.4).	Antwoord is hetzelfde als rij 21.
175	109732001	Indiener stelt dat de effecten van de realisatie van het VKA op de WKO-installaties, meer specifiek op de WKO-installatie van Wonderwoods, niet zijn geïnventariseerd en afgewogen. In de onderliggende stukken wordt enkel geconstateerd dat de effecten in alle alternatieven van de Merwedelijn "zeer negatief" scoren en dat een duidelijke ruimtelijke en technische opgave ontstaat. Ondanks deze conclusie is besloten tot een verdiept tracé voor de Merwedelijn. De gevolgen voor de werking van de WKO-systemen en de financiële en contractuele consequenties voor gebouweigenaren en huurders zijn in het geheel niet onderzocht. Indiener sluit niet uit dat uit een dergelijke inventarisatie blijkt dat het VKA ter plaatse niet uitvoerbaar is. Indiener meent dan ook de aanwezigheid van WKO-installaties en de gevolgen van het VKA hierop nopen tot een heroverweging van het VKA en moet worden gekozen voor een ander alternatief waarbij de WKO-systemen niet moeten worden verplaatst en de ingrepen in de ondergrond beperkt zijn (5.5).	Antwoord is hetzelfde als rij 21.

176	109732001	Indiener stelt dat tijdens de bouwfase Wonderwoods geconfronteerd met een beperkte bereikbaarheid. Gelet op de ligging direct naast het tracé, had specifiek voor Wonderwoods (maar ook voor andere stakeholders in dit zwaar stedelijke gebied) in kaart moeten worden gebracht wat de gevolgen voor de bereikbaarheid zijn. Ten onrechte is volstaan met een algemene effectbeoordeling dat op hoofdlijnen en op gebiedsniveau heeft plaatsgevonden. Hierdoor is onvoldoende geïnventariseerd wat de effecten van de aanleg van het VKA voor Wonderwoods is (6.1).	Antwoord is hetzelfde als rij 50 en rij 51.
177	109732001	Indiener geeft aan dat de Jaarbeursboulevard gedurende de werkzaamheden voor voetgangers volledig wordt afgesloten. De hinder blijft niet beperkt tot voetgangers. De Mineurslaan - de primaire bevoorradingsroute voor de omliggende gebouwen - wordt naar verwachting gedurende minimaal één jaar volledig afgesloten als gevolg van de realisatie van de transfertunnel. Tevens zal de inrit van de parkeergarage Croeselaan naar verwachting gedurende één jaar niet kunnen worden gebruikt, waarbij rekening moet worden gehouden met een tijdelijke sluiting of de aanleg van een alternatieve inrit. Ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt beperkt. De busonderdoorgang bij het Anne Frankplein wordt gedurende enkele maanden volledig buiten dienst gesteld, en de HOV-baan op de Overste Den Oudenlaan voor meerdere jaren. De totale duur van de bouwfase maakt de totale impact bijzonder zwaar. De realisatietermijn voor het verdiepte tracé wordt begroot op minimaal vier tot vijf jaar, terwijl de totale doorlooptijd van het VKA op 10 jaar of langer wordt ingeschat. Gedurende deze gehele periode wordt Wonderwoods geconfronteerd met omleidingen, afsluitingen en beperkte bereikbaarheid. Deze hinder is niet als beperkt te kwalificeren (6.2 - 6.4).	Erkend wordt dat de aanleg van de Merwedelijn gedurende een langere periode hinder voor de omgeving zal veroorzaken. Bij een project van deze omvang zijn tijdelijke afsluitingen, omleidingen en beperkingen voor verschillende vervoerswijzen niet volledig te voorkomen. De mogelijke bouwhinder is daarom in de verkenningsfase expliciet onderzocht en beoordeeld. De uitvoeringshinder voor elk van de alternatieven is in kaart gebracht door het op hoofdlijnen doorlopen van de alternatieven en op basis van expert judgement duiden van de mate en duur van de hinder. Er is in deze fase van de MIRT-verkenning nog zeer beperkt tot geen informatie beschikbaar over de constructieve uitwerking van verschillende maatregelen. Daarnaast zijn er nog vele keuzes te maken in de wijze van uitvoering. De in kaart gebrachte hinder per alternatief is daarom gebaseerd op onderscheidend vermogen tussen de alternatieven, gegeven het huidige uitwerkingsniveau van de ontwerpen. Daarbij komt niet op alle punten hetzelfde beeld naar voren als in de zienswijze wordt geschetst. Zo is de hinder op de Jaarbeursboulevard beoordeeld als zwaar, de hinder op de busonderdoorgang bij het Anne Frankplein als zeer zwaar en de hinder op de Mineurslaan als gemiddeld (2-10 Notitie Uitvoeringshinder - Versie 4.0). In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt de bouwwijze, bouwfasering en bereikbaarheid tijdens de bouw in meer detail onderzocht en uitgewerkt. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde aspecten.
178	109732001	Indiener constateert dat de Effectnotitie Uitvoeringshinder 2026 de gevolgen voor gebouweigenaren en direct betrokken stakeholders niet heeft onderzocht. Het onderzoek ziet uitsluitend op verkeershinder voor reizigers, voetgangers en fietsers. De financiële en operationele gevolgen van verminderde bereikbaarheid voor de exploitatie van Wonderwoods - waaronder leegstandsrisico, omzetderving van commerciële huurders en druk op het huurniveau - zijn in het geheel niet in kaart gebracht. Nu de gevolgen voor gebouweigenaren niet zijn betrokken in de afweging van varianten, concludeert indiener dat de variantenvergelijking op dit punt niet zorgvuldig heeft plaatsgevonden.	Deze zorgen worden herkend. In de verkenningsfase is uitvoeringshinder op hoofdlijnen onderzocht, passend bij het detailniveau van een MIRT-verkenning. De beoordeling richt zich in deze fase vooral op de ruimtelijke en verkeerskundige effecten van de aanleg, zoals hinder voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en bereikbaarheid in het gebied. De exacte gevolgen voor individuele gebouwen, huurders, bedrijfsvoering en vastgoedexploitatie zijn in deze fase nog niet op objectniveau uitgewerkt. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt het ontwerp nader uitgewerkt en de realisatie voorbereid. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde aspecten voor verkeershinder en bereikbaarheid. In de volgende planfasen worden de effecten van de aanlegwerkzaamheden nader uitgewerkt en wordt bezien welke maatregelen kunnen worden getroffen om de bereikbaarheid en leefbaarheid tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te waarborgen. Omdat de werkzaamheden en uitvoeringsfasering nog niet zijn vastgesteld, kunnen de gevolgen voor individuele ondernemingen in deze fase nog niet worden bepaald. In de vervolgfasen worden alle belangen in beeld gebracht en waar nodig passende maatregelen getroffen.
179	109732001	Indiener meent dat de totale duur van de realisatiefase, en daarmee ook de gevolgen van de realisatie van het plan, te optimistisch is ingeschat. De ervaring met vergelijkbare projecten leert dat de daadwerkelijke doorlooptijd de oorspronkelijke planning bij grootschalige ondergrondse infrastructuur in stedelijk gebied veelal ruimschoots overschrijdt. De Noord/Zuidlijn in Amsterdam vormt hiervan het meest sprekende nationale voorbeeld. De kans dat een soortgelijke vertraging zich bij de Merwedelijn voordoet, is reëel en had in de effectenbeoordeling moeten worden verdisconteerd (7.1 - 7.2).	In de verkenningsfase is de realisatietermijn op hoofdlijnen onderzocht, passend bij het detailniveau van een MIRT-verkenning. Hierbij richt de beoordeling zich in deze fase op globale doorlooptijdtijden en volgordelijkheid van activiteiten, ingeschat op basis van expert judgement, gebaseerd op eerdere ervaringen met grootschalige infrastructuurprojecten. Externe, niet beïnvloedbare factoren zijn hierbij buiten beschouwing gelaten. In de planning- en studiefase wordt de doorlooptijd van activiteiten en de hieruit volgende realisatietermijn nader gedetailleerd op basis van de dan beschikbare informatie.
180	109732001	Indiener wijst op het verleggen van kabels en leidingen. Dit is in de praktijk een complexe exercitie die tot grote vertraging kan leiden. In de onderliggende stukken wordt uitgegaan van een doorlooptijd van een half jaar voor het verleggen van kabels en leidingen. Indiener acht deze inschatting te optimistisch, zeker gelet op de beperkte ruimte in de ondergrond, de aanwezigheid van meerdere conflicterende installaties en de complexiteit die de stukken zelf erkennen. Gedurende de periode dat kabels en leidingen worden verlegd, liggen de desbetreffende gebieden open. De gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid en exploitatie van Wonderwoods zijn niet onderzocht en niet betrokken in de afweging van de varianten (7.3).	In de verkenningsfase is de realisatietermijn op hoofdlijnen onderzocht, passend bij het detailniveau van een MIRT-verkenning. Hierbij richt de beoordeling zich in deze fase op globale doorlooptijdtijden van activiteiten, ingeschat op basis van expert judgement. Specifiek is rekening gehouden met de exacte locaties van belangrijke kabel- en leidinginfrastructuur, zoals hoogspanningsleidingen, thermische leidingen en WKO-systemen, en is daarnaast een doorlooptijd ingeschat om algemene kabels en leidingen te verleggen. In de planning- en studiefase wordt de aanwezigheid van kabels en leidingen nader geanalyseerd en wordt de exacte ligging van alle kabel- en

			leidinginfrastructuur geanalyseerd. Op basis van de uitkomsten in de planning- en studiefase zal de verwachte realisatietermijn nader worden gedetailleerd.
181	109732001	Indiener concludeert dat de effectbeoordeling van het VKA op het punt van de realisatietermijn niet realistisch is en daarmee ook de beoordeling van de gevolgen voor direct betrokkenen zoals Wonderwoods een onvolledig beeld geeft. De afweging van varianten is hierdoor niet zorgvuldig tot stand gekomen (7.4).	Antwoord is hetzelfde als N179
182	109732001	Indiener geeft aan dat de gevolgen voor de commerciële exploitatie en reputatieschade voor Wonderwoods in de besluitvorming niet zijn onderkend en niet in kaart is gebracht. Indiener geeft aan dat de aantrekkelijkheid van Wonderwoods als vestigingslocatie vermindert, met directe gevolgen voor de verhuurbaarheid en de exploitatie. Indiener verwacht als gevolg van het VKA een aanzienlijke toename van leegstand. De financiële schade die indiener hierdoor lijdt is substantieel en strekt zich uit over jaren. Indiener vreest dat de negatieve associaties die met de bouwwerkzaamheden gepaard gaan, ook na afloop van de bouwfase blijven kleven aan de locatie en de verhuurbaarheid en de waarde van Wonderwoods structureel aantasten. Indiener vreest dat de beoogde huurders van de commerciële en maatschappelijke ruimten zich zullen terugtrekken. Daarbij is met name van belang dat de aanleg van het VKA een ontwikkeling op de korte tot middellange termijn is, waarbij de exacte planning nog onzeker is. Het is goed mogelijk dat de werkzaamheden pas over zeven tot tien jaar aanvangen. Vooral deze onzekerheid over de termijn heeft naar verwachting een groot negatief effect op de verhuurbaarheid. Dit leidt tot leegstand of tot huurders die minder bereid zijn te investeren in de kwaliteit van de invulling. Nu het effect van het VKA op de exploitatie van omliggend vastgoed niet is onderzocht, kan niet worden vastgesteld dat het VKA - afgezet tegen de alternatieven - als de meest geschikte variant uit de vergelijking naar voren komt. Zolang hierover geen nader onderzoek is verricht, kan het VKA niet worden vastgesteld, althans niet verder worden uitgewerkt (8.1 - 8.6).	Onderkend wordt dat langdurige infrastructurele werkzaamheden gevolgen kunnen hebben voor de omgeving en dat deze voor eigenaren, gebruikers en ondernemers aanleiding kunnen zijn tot zorgen over bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en exploitatie van vastgoed. In de verkenningsfase zijn de effecten van het project op de omgeving, waaronder de hinder tijdens de uitvoering, op het hiervoor passende detailniveau onderzocht en meegewogen in de beoordeling van de alternatieven. De door indiener genoemde effecten op de commerciële exploitatie, verhuurbaarheid, leegstand, vastgoedwaarde en reputatie van een specifiek vastgoedobject zijn afhankelijk van uiteenlopende factoren, waaronder marktomstandigheden, de uiteindelijke uitvoeringswijze, de fasering van werkzaamheden en de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Deze effecten zijn daarom niet als afzonderlijk beoordelingscriterium voor individuele vastgoedobjecten onderzocht in de verkenning. De exacte planning, fasering en uitvoeringsmethode van het project zijn op dit moment nog niet vastgesteld en worden in de volgende fasen nader uitgewerkt. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan het beperken van hinder en het waar mogelijk borgen van de bereikbaarheid van de omgeving tijdens de uitvoering. De zorgen van indiener worden begrepen, maar kunnen niet op voorhand worden weggenomen. Als onverhoopt blijkt dat indiener onevenredig hard wordt getroffen door dit project en de infrastructurele maatregelen en dit boven het normaal maatschappelijk risico uitstijgt, dan kan indiener hiervoor een verzoek om nadeelcompensatie indienen bij de gemeente.
183	109732001	Indiener stelt dat de MKBA voor alle onderzochte alternatieven een negatief kosten-batensaldo toont, met een baten/kosten-ratio van 0,3 tot 0,4. Geen van de alternatieven genereert maatschappelijke baten die de kosten overstijgen. Bij een dergelijk structureel negatief saldo rust op het bevoegd gezag een verzwaarde motiveringsplicht ten aanzien van de vraag waarom het project niettemin doorgang moet vinden en waarom juist dit VKA de voorkeur verdient boven minder ingrijpende alternatieven (9.1).	Het is juist dat de MKBA voor alle onderzochte alternatieven een negatief kosten-batensaldo laat zien en dat de baten de kosten niet overstijgen. Tegelijkertijd is in de MKBA expliciet aangegeven dat de uitkomst van een MKBA geen vervanging is van de bestuurlijke en politieke besluitvorming, maar één van de hulpmiddelen daarbij. De keuze voor een voorkeursalternatief wordt daarom niet uitsluitend gebaseerd op de baten-kostenverhouding, maar ook op de mate waarin de projectdoelen worden bereikt en andere maatschappelijke belangen. De onderzochte alternatieven dragen in verschillende mate bij aan de doelen van de MIRT-verkenning: het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal, het verbeteren van de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park per openbaar vervoer en het verbeteren van de bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein. Uit de doelbereikanalyse blijkt dat het voorkeursalternatief op deze punten een substantiële bijdrage levert. Daarnaast wijst de MKBA erop dat bij OV-projecten een baten-kostenverhouding kleiner dan 1 niet ongebruikelijk is en dat ook andere aspecten, zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, brede welvaart en de bijdrage aan beleidsdoelen, kunnen worden betrokken bij de besluitvorming. De resultaten van de MKBA zijn daarom in samenhang met de overige onderzoeken en afwegingen betrokken bij de keuze voor het voorkeursalternatief.
184	109732001	Indiener constateert dat in de MKBA en de onderliggende kostenramingen geen rekening is gehouden met de financiële gevolgen van nadeelcompensatieclaims, schadeclaims wegens onrechtmatige hinder tijdens de bouwfase, en vergoedingsverplichtingen voor schade aan eigendommen van derden (waaronder constructieve schade aan panden en aantasting van WKO-systemen). Deze kostenposten kunnen aanzienlijk uiteenlopen. Door deze posten buiten de vergelijking te laten, is de afweging tussen de alternatieven onvolledig en daarmee niet zorgvuldig (9.2).	De stelling dat in de MKBA en de onderliggende kostenramingen geen rekening is gehouden met financiële gevolgen van nadeelcompensatie, schadevergoedingen en andere projectgebonden risico's wordt niet onderschreven. Bij het opstellen van de kostenramingen zijn dergelijke kosten en risico's, voor zover deze in deze fase van het project kunnen worden geraamd, meegenomen in de ramingen en de daarbij behorende risicoreserveringen. Daarbij geldt dat de exacte omvang van eventuele toekomstige nadeelcompensatieverzoeken, schadeclaims of schade aan eigendommen van derden in deze fase nog niet kan worden vastgesteld. Deze is afhankelijk van onder meer de uiteindelijke uitwerking van het ontwerp, de uitvoeringswijze, de fasering van de werkzaamheden en de specifieke omstandigheden ter plaatse. Om die reden kunnen dergelijke posten niet op perceels- of eigenaarsniveau worden bepaald. De kostenramingen die aan de MKBA en de vergelijking van alternatieven ten grondslag liggen, bevatten echter wel een inschatting van deze soorten risico's en onzekerheden, overeenkomstig het detailniveau van de verkenningsfase.

185	109732001	Indiener wijst erop dat het VKA is vastgesteld onder de voorwaarde dat vóór 2035 minimaal 10.000 extra woningen in Groot Merwede worden gerealiseerd. Daarnaast is het VKA gebaseerd op een maximumscenario waarbij op termijn 24 trams per uur nodig zijn. De realisatie van de woningen, en daarbij de vraag of dit maximumscenario realistisch is, is echter onzeker. In de effectbeoordeling en de variantenvergelijking is niet onderzocht of bij realistischer woningbouwscenario's een minder belastend alternatief had volstaan. Ook dit maakt de afweging die heeft geleid tot het VKA onvolledig (10.1)	Rijk en regio hebben plannen om 63.000 tot 75.000 nieuwe woningen in Groot Merwede en Rijnenburg te realiseren. Hiervoor is een frequentie van tot 24 keer per uur per richting gebaseerd. In het bestuurlijk over MIRT is afgesproken om 10.000 woningen, aanvullend op de reeds afgesproken 25.500 woningen in aanbouw te nemen in Groot Merwede voor 2035. Het voorkeursalternatief is niet uitsluitend gebaseerd op de woningbouwafspraak van 10.000 woningen vóór 2035, maar op de bredere en langdurige verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave van de regio Utrecht tot ruim na 2040.
186	109732001	Indiener geeft aan dat gelet op de complexe en instabiele ondergrond, de beperkte bovengrondse én ondergrondse ruimte, de omvang van de grondingrepen die de aanleg van de VKA vergt en de directe nabijheid van Wonderwoods het VKA geen reële oplossing is voor de OV-opgave. Indiener verzoekt met klem de keuze voor het huidige tracé te heroverwegen en te onderzoeken of de Merwedelijn op een alternatief tracé kan worden gerealiseerd dat niet in de onmiddellijke nabijheid van Wonderwoods ligt (11.1 - 11.2).	Onderkend wordt dat de aanleg van de Merwedelijn plaatsvindt in een complexe stedelijke omgeving met beperkte ruimte, een drukbezette ondergrond en bestaande bebouwing in de directe nabijheid van het tracé. Deze aspecten zijn betrokken bij de afweging van alternatieven en de keuze voor het voorkeursalternatief. In de verkenningsfase zijn verschillende tracévarianten en uitvoeringsmogelijkheden onderzocht en beoordeeld op onder meer doelbereik, ruimtelijke inpassing, technische haalbaarheid, effecten op de omgeving, kosten en risico's. Op basis van deze afweging is het voorkeursalternatief vastgesteld. De verdere uitwerking van het voorkeursalternatief richt zich onder meer op de technische maakbaarheid, de uitvoerbaarheid en de beheersing van effecten op de omgeving. Daarbij wordt nader onderzoek gedaan naar de ondergrond, de interactie met bestaande bebouwing en ondergrondse infrastructuur, en mogelijke maatregelen om de effecten tijdens aanleg en gebruik te beperken.
188	109731106	Indiener is niet blij met de keuze voor dit VKA omdat uit het Verkenningenrapport en plan MER blijkt dat het voorliggende VKA op technische maakbaarheid, uitvoeringshinder, trillingen en effecten op bodem, water, ecologie en duurzaamheid minder goed scoort (dan andere alternatieven). Ook blijkt hieruit dat, na een planuitwerking van ca. drie jaar een aanlegfase start van ongeveer 10 jaar. Dat is een extreem lange tijd.	De verdiepingsfase heeft laten zien dat (gedeeltelijke) maaiveldoplossingen en viaductvarianten ruimtelijk, verkeerskundig en stedenbouwkundig onvoldoende zijn. Daarom vallen deze varianten af. De boortunnel en de volledig overdekte verdiepte ligging dragen wel voldoende bij aan het beoogde doelen, maar passen beiden niet binnen het haalbare budget. Daarom is onderzocht in hoeverre kostenoptimalisaties en/of gefaseerde aanleg van de varianten mogelijk is. De verdiepte ligging die gedeeltelijk open is, biedt mogelijkheden tot kostenoptimalisaties bij de kruising met de A12 en de mogelijkheid tot gefaseerde aanleg van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Een boortunnel is niet te combineren met een nieuwe brug, en biedt minder kansen voor kostenoptimalisaties en gefaseerde aanleg. De verdiepte ligging is voor ongeveer 70% overdekt en voor ongeveer 30% open tussen Utrecht Centraal en de A12. Met deze combinatie van grotendeels tunnel en verdiepte open bak met oversteekmogelijkheden is een balans gevonden tussen kosten, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en maakbaarheid, passend bij een hoog stedelijke omgeving. In de notitie faseerbaarheid en realisatietermijn (2-18) staat opgenomen dat de realisatiefase van het project naar schatting 6 tot 7 jaar duurt. Waarbij de realisatiewerkzaamheden gefaseerd over het tracé plaatsvinden. Dus de aanleg zal niet op het gehele tracé over de gehele realisatiefase van 6 tot 7 jaar plaatsvinden.
189	109731106	Indiener is niet blij met de keuze voor dit VKA omdat het eigen gebouw zeer intensief wordt gebruikt. Het is ongelukkig dat dit iconische gebouw in het centrum van bouwactiviteiten ligt. Vanzelfsprekend zal dit de leefbaarheid, de aantrekkelijkheid en de bereikbaarheid van het gebied en de uitstraling en exploitatie van het gebouw negatief beïnvloeden. Met name de commerciële plint aan de Jaarbeursboulevard zal de gevolgen ondervinden van de aanleg van de Merwedelijn, waarvan de consequenties nog niet volledig zijn te overzien. Mogelijk zal het ertoe leiden dat er een verminderde vestigingsbereidheid zal zijn van bewoners en ondernemers, en dat het hotel minder bezoekers zal ontvangen.	Antwoord grotendeels conform regel 178 De zorg van indiener wordt begrepen. Bij de nadere uitwerking van de planning, fasering en uitvoeringsmethode van het project wordt dan ook aandacht besteed aan het zoveel als mogelijk beperken van hinder en het borgen van de bereikbaarheid van de omgeving. Voor het al dan niet treffen van maatregelen voor het beperken van hinder en schade wordt gekeken naar het de concrete situatie en wordt bezien hoe dit op passende wijze met betrokken partijen kan worden verwezenlijkt. Zie voor een nadere reactie op mogelijke schade als gevolg van infrastructurele maatrgelen ook de reactie onder 23.
190	109731106	Indiener is niet blij met de keuze voor dit VKA omdat genoemde punten tijdens het participatieoverleg naar voren zijn gebracht. Ook andere partijen hebben hinder tijdens de bouw aan de orde gesteld en hebben verzocht dit aspect mee te laten wegen bij het samenstellen van het voorkeursalternatief. Ook is uitdrukkelijk aandacht gevraagd voor de vitale infrastructuur in de grond en de technische inpasbaarheid. Indiener maakt zich zorgen over mogelijke schade door graafwerkzaamheden, die op zeer korte afstand van het gebouw zullen plaatsvinden.	Antwoord is hetzelfde als rij 186

191	109731106	Indiener is niet blij met de keuze voor dit VKA omdat in de ontwerp voorkeursbeslissing slechts is benoemd dat de punten waarop dit VKA minder scoort (zie de eerste bulletpoint) nu eenmaal onvermijdelijk zijn bij een dergelijk omvangrijk project en onderwerpen zijn waarvoor in de planuitwerking extra aandacht nodig is. In algemene zin wordt gesteld dat mitigerende maatregelenmogelijk zijn om trillingen en uitvoeringshinder te verminderen. Gelet op de grote negatieve effecten die te verwachten zijn, vindt indiener deze afweging en de uitwerking daarvan nogal mager. Om een verantwoorde keuze te kunnen maken zou meer zicht moeten bestaan op die gevolgen en de mogelijke maatregelen.	Antwoord is hetzelfde als rij 48
192	109731106	Indiener is niet blij met de keuze voor dit VKA omdat indien tot dit VKA wordt besloten, het aannemelijk is dat het gebied waarin het gebouw is gelegen onevenredig nadelig zal worden getroffen en dat indiener en anderen door de bouwwerkzaamheden schade zullen lijden die het normaal maatschappelijk risico (ver) te boven zal gaan. Indiener zou het zorgvuldig vinden dat in een vroeg stadium wordt nagedacht en besloten hoe daarmee moet worden omgegaan.	Antwoord is hetzelfde als rij 16, rij 29, rij 30 en rij 32, rij 178 en rij 182
193	109731106	Indiener is niet blij met de keuze voor dit VKA omdat het voor indiener verreweg het beste zou zijn als voor een ander VKA zou worden gekozen. Maar in ieder geval zou meer duidelijkheid moeten worden gegeven over de gevolgen, potentiële maatregelen om schade te voorkomen en, indien onvermijdelijk, te vergoeden.	Antwoord is hetzelfde als rij 16, rij 29, rij 30 en rij 32
194	109731106	Indiener verzoekt om bij de vervolgstappen betrokken te worden en tijdig overleg te voeren over de vervolgstappen.	Het belang van tijdige betrokkenheid van omwonenden, eigenaren, gebruikers en andere belanghebbenden bij de verdere uitwerking van het project wordt onderschreven. Bij de start van de volgende projectfase wordt een participatieplan opgesteld, waarin wordt uitgewerkt hoe belanghebbenden worden betrokken en op welke momenten participatie plaatsvindt. Indiener zal, net als andere direct betrokken partijen, over de vervolgstappen en participatiemogelijkheden worden geïnformeerd.
195	109730653	Indiener voorziet in het licht van de geplande aanleg van een tunnel, waarvan de voorbereidingen naar verwachting starten in 2028/2029 en die over meerdere jaren gerealiseerd zal worden, een significante toename van risico's. Dit geldt met name voor de circa 25.000 vrachtwagens die jaarlijks onze locatie aandoen voor laden en distributie. De combinatie van gewijzigde infrastructuur, intensief bouwverkeer en het (mogelijk) moeten delen van rijbanen die momenteel exclusief voor gemotoriseerd verkeer zijn bestemd, leidt tot een complexer en minder overzichtelijk verkeersbeeld. Het PlanMER vermeldt hierover enkel het volgende: "De lus voor verkeer vanuit Nieuwegein naar oprit A12 richting Den Haag in alternatieven 1, 3 en 5 veranderen de verkeersstromen, maar zonder grootschalige negatieve effecten." Aangezien wij juist wel grootschalige negatieve effecten verwachten, verzoeken wij u dan ook om inzicht te geven in de wijze waarop de veiligheid gedurende de uitvoeringsfase wordt geborgd, in samenwerking met de betrokken aannemers. Tevens ontvangen wij graag de resultaten van een onafhankelijke risico- en veiligheidsanalyse, specifiek gericht op de impact van de werkzaamheden op onze logistieke processen, alsmede de maatregelen die worden voorzien om de veiligheid minimaal op het huidige niveau te houden.	De zorgen over de gevolgen van de aanleg van de Merwedelijn voor de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de locatie, mede gezien de omvang van de logistieke activiteiten en het grote aantal vrachtwagenbewegingen, worden begrepen. In de fase MIRT-verkenning is echter nog geen sprake van de voorbereiding van de uitvoeringsfase van de Merwedelijn. Dit gebeurt in de planning- en studiefase en bij de voorbereiding van de aanbesteding. In dde planning- en studiefase, wordt het ontwerp van de Merwedelijn verder uitgewerkt. Specifiek voor Westraven zijn er nog meerdere mogelijkheden voor het tracé, aangezien het voorkeursalternatief bestaat uit alternatief 5 en 6. Waarbij de verkeerssituatie in Westraven en de op- en afritten van de A12 verder wordt beschouwd. Daarnaast wordt in de volgende fase en de voorbereiding van de aanbesteding gekeken naar de tijdelijke fasering, ofwel hoe de bouw van de Merwedelijn zich verhoudt tot de bestaande verkeersstromen. Het aandachtspunt van indiener over logistieke processen en veiligheid wordt meegenomen bij het uitwerken van de tijdelijke fasering.
196	109730653	Volgens indiener blijkt uit de plannen dat wordt overwogen de op- en afrit van de A12 in dit gebied op te heffen. Dit heeft potentieel verstrekkende gevolgen, niet alleen voor onze onderneming maar ook voor andere bedrijven in Westraven. In het PlanMER staat omschreven dat er aanvullend onderzoek nodig is om te bepalen wat het verwijderen van de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland betekent voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van bestaande woonwijken Utrecht en Nieuwegein. Wij verzoeken nadrukkelijk in deze onderzoeken ook de effecten op de bereikbaarheid van de huidige bedrijven daar aanwezig in dit onderzoek mee te nemen. De gevolgen zullen zich niet uitsluitend manifesteren op het moment van feitelijke afsluiting, maar reeds vanaf het moment van aankondiging. Ervaring uit vergelijkbare projecten leert dat klanten in een dergelijk stadium alternatieven gaan verkennen en deze, indien geschikt bevonden, blijvend adopteren. Dit kan reeds op korte termijn leiden tot een substantieel verlies aan bedrijfsvolume. Indien de afsluiting daadwerkelijk wordt gerealiseerd, zullen gebruikers zonder toereikend alternatief genoodzaakt zijn hun transport door stedelijk gebied te leiden om alsnog toegang te krijgen tot het snelwegennet. Naar onze overtuiging is dit niet in lijn met het algemeen belang, noch met de doelstellingen op het gebied van veiligheid en leefbaarheid.	Het eventueel verwijderen van de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland is geen onderdeel van dit Voorkeursbesluit of van de Planning- en Studiefase voor de Merwedelijn, maar wordt binnen U Ned wel nader onderzocht in samenhang met de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Daarbij wordt onderkend dat eventuele aanpassing van deze aansluiting gevolgen kan hebben voor zowel de bereikbaarheid van woongebieden als voor het functioneren van bestaande bedrijven in de omgeving. In het kader van het vervolgonderzoek binnen U Ned wordt daarom nader onderzocht wat de gevolgen zijn voor de bereikbaarheid van de omgeving. Daarbij worden niet alleen de effecten voor bewoners en leefbaarheid beschouwd, maar ook de effecten op de bereikbaarheid van bestaande bedrijven in het gebied, waaronder de bedrijven op bedrijventerrein Westraven. De resultaten van deze onderzoeken vormen input voor de verdere afweging tussen wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gebiedsontwikkeling van Stadseiland Zuid. Daarbij worden ondernemers en hun vertegenwoordigers betrokken bij de verdere uitwerking van deze onderzoeken.
197	109730653	Indiener stelt dat indien door overheidsbeleid de bedrijfsvoering structureel wordt bemoeilijkt of zelfs een uitkoopscenario wordt overwogen, de financiële onderbouwing van deze investeringen onder druk komt te staan. Niet voldoen aan veiligheids- en milieuwetgeving is uiteraard geen keuze. Er zullen in de komende jaren (grote) investeringen gedaan moeten worden om onze terminal compliant te houden, die, wellicht door deze plannen, niet meer terugverdiend kunnen worden. Ook dit zou een grote schadepost kunnen opleveren voor ons bedrijf. Tegen deze achtergrond is het voor ons van essentieel belang dat op korte termijn duidelijkheid wordt verkregen over het toekomstperspectief van onze locatie.	Er wordt onderkend dat duidelijkheid over het toekomstperspectief van bestaande bedrijven van belang is voor investeringsbeslissingen met een lange terugverdientijd. De verdere ontwikkeling van Stadseiland Zuid vraagt om een zorgvuldige en integrale afweging van verschillende belangen, waaronder wonen, werken, bereikbaarheid en economische vitaliteit. Op dit moment zijn nog geen besluiten genomen over eventuele toekomstige wijzigingen in de positie van individuele bedrijven. In de verdere planvorming worden de effecten van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen op het

			functioneren, de bereikbaarheid en het toekomstperspectief van bestaande bedrijven nader onderzocht. De resultaten hiervan worden betrokken bij de verdere afweging tussen wonen, werken en voorzieningen binnen de gebiedsontwikkeling van Stadseiland Zuid. Vanuit het projectteam Stadseiland Zuid is inmiddels contact opgenomen met indiener om het gesprek hierover voort te zetten, informatie uit te wisselen en de verdere processtappen te bespreken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de wens om op korte termijn meer duidelijkheid te verkrijgen over het vervolgproces en de wijze waarop de belangen van bestaande bedrijven worden betrokken bij de verdere planvorming.
198	109730653	Indiener concludeert dat het voorgenomen plan ernstige veiligheidsrisico's met zich zal meebrengen voor de bedrijfsvoering, grote financiële gevolgen heeft voor de exploitatie en uiteindelijk eventueel het voortbestaan van het bedrijf en ernstige gevolgen heeft voor aanwezigheid en bereikbaarheid van brandstoffen in de regio in noodsituaties. Deze belangen zijn in de huidige plannen en onderzoeken, zoals die nu zijn gepubliceerd, niet, of althans, onvoldoende meegenomen. Wij verzoeken u daarom dringend om zo spoedig mogelijk met ons in overleg te treden teneinde te komen tot een heldere en bindende afsprakenstructuur, inclusief een concreet tijdpad en, indien relevant, een financiële regeling, voor omzetverlies tijdens de duur van de werkzaamheden, maar ook voor het geval dat van ons wordt verwacht uiteindelijk onze activiteiten op deze strategische en economisch essentiële locatie te beëindigen.	Het belang van veiligheid, bereikbaarheid en de gevolgen voor de bedrijfsvoering wordt door ons onderkend. In de planning- en studiefase van de Merwedelijn wordt onderzocht welke effecten de aanleg en het bouwverkeer kunnen hebben op de omgeving, inclusief de bereikbaarheid en het functioneren van bestaande bedrijven. Daarbij wordt rekening gehouden met de geldende wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid. Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat een deel van de door indiener benoemde zorgen samenhangt met andere mogelijke ontwikkelingen in het gebied, waaronder de verstedelijkingsopgave van Stadseiland Zuid en eventuele toekomstige wijzigingen in infrastructuur en ruimtegebruik. Over deze ontwikkelingen zijn op dit moment nog geen definitieve besluiten genomen. De verdere uitwerking van deze ontwikkelingen vraagt om een zorgvuldige afweging van belangen, waaronder wonen, werken, bereikbaarheid, veiligheid en de continuïteit van bestaande economische functies. In dat kader wordt ook aandacht besteed aan de positie van bedrijven die van belang zijn voor de regionale economie en infrastructuur. Vanuit de betrokken projectorganisaties vindt reeds overleg plaats met indiener over de specifieke situatie van het bedrijf en de mogelijke effecten van deze toekomstige ontwikkelingen. Deze gesprekken worden voortgezet in het vervolgproces. Eventuele afspraken over maatregelen, procedures of compensatie kunnen pas aan de orde komen wanneer voldoende duidelijkheid bestaat over de aard en omvang van toekomstige ontwikkelingen en de daaruit voortvloeiende effecten.
199	109730532	Indiener stelt zich op het standpunt dat het voorliggende plan onvoldoende zorgvuldig is voorbereid en bovendien niet van een deugdelijke motivering is voorzien. Daarnaast bestaat gerede aanleiding om te veronderstellen dat het plan op onderdelen strijdig is met algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder in ieder geval het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel.	Het standpunt van indiener wordt voor kennisgeving aangenomen. Aan de voorbereiding van de voorkeursbeslissing voor de Merwedelijn is een omvangrijk onderzoeks- en afwegingsproces voorafgegaan. In de afgelopen jaren zijn verschillende tracévarianten en uitvoeringsmogelijkheden onderzocht, met als doel een toekomstbestendige openbaarvervoerverbinding mogelijk te maken voor de verwachte ontwikkeling van het gebied en de daarmee samenhangende groei van woningen en arbeidsplaatsen. De verkenning is in twee fasen uitgevoerd, waarbij na de afronding van de eerste beoordelingsfase een verdiepingsfase is ingelast om nieuwe tracéopties te identificeren. Dit betekent dat er ook twee keer een Verkenningenrapport en planMER is opgesteld om de (milieu) effecten te beoordelen. Geconstateerd wordt dat er vragen bestaan over de afwegingen die in de verdiepingsfase zijn gemaakt. Daarom worden de onderliggende onderzoeksdocumenten en afwegingen uit eerdere fasen van het proces beschikbaar gesteld via de website van U Ned, zodat beter inzichtelijk is hoe de voorkeursbeslissing tot stand is gekomen.
200	109730532	Indiener stelt dat uit de ter inzage gelegde stukken onvoldoende blijkt op grond van welke argumenten alternatieve locaties voor zowel de halte als het tracé zijn afgevallen dan wel als minder geschikt zijn beoordeeld. Voor zover belanghebbende kan beoordelen, zijn alternatieven denkbaar waarmee een vergelijkbaar niveau van bereikbaarheid kan worden gerealiseerd zonder dat bestaande gebouwen geheel of gedeeltelijk behoeven te worden gesloopt of gedurende lange tijd worden geconfronteerd met ingrijpende bouwen uitvoeringswerkzaamheden. Gelet op de omvang van de ruimtelijke, economische en maatschappelijke gevolgen van de voorgestelde locatiekeuze acht belanghebbende een meer uitgebreide onderbouwing van de gemaakte keuzes en een transparantere afweging van alternatieven noodzakelijk.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
201	109730532	Indiener stelt dat er geen gebouwspecifieke constructieve analyses voor Wonderwoods opgesteld zijn en de technische beoordeling grotendeels gebaseerd is op aannames ten aanzien van bouwmethoden en omgevingsaspecten. Hierdoor kan thans niet worden vastgesteld dat de aanleg van de Merwedelijn ter plaatse van Wonderwoods zonder onaanvaardbare risico's uitvoerbaar is. Gelet op het voorgaande verzoekt belanghebbende dat voorafgaand aan verdere besluitvorming ten minste een volledige nulmeting wordt uitgevoerd van het gebouw en de daarbij behorende installaties. Daarnaast dient gedurende de gehele uitvoeringsperiode een systeem van continue monitoring te worden toegepast. Voorts dient voorafgaand	Antwoord is hetzelfde als rij 16

		aan de uitvoering een juridisch afdwingbare schaderegeling te worden vastgesteld waarin zowel directe schade als gevolgschade, exploitatieschade en overige vermogensschade adequaat worden geborgd.	
202	109730532	Indiener stelt dat zowel gedurende de realisatiefase als gedurende de gebruiksfase van de Merwedelijn naar verwachting sprake zal zijn van trillings- en geluidhinder. Daarbij valt op dat de aan het plan ten grondslag gelegde trillingsanalyse voornamelijk is gebaseerd op generieke contourafstanden en niet op een gebouwspecifieke beoordeling van Wonderwoods. Hoewel in de stukken wordt gesteld dat deze effecten mitigeerbaar zijn, ontbreekt een concrete uitwerking van de wijze waarop deze conclusie is onderbouwd. Zo worden geen specifieke grenswaarden genoemd waaraan gedurende de aanleg- en exploitatiefase moet worden voldaan om te voorkomen dat er schade ontstaat. Evenmin wordt inzichtelijk gemaakt welke maatregelen juridisch afdwingbaar zullen zijn en welke garanties worden geboden aan eigenaren en gebruikers van bestaande gebouwen. Naar het oordeel van indiener vormt een dergelijke globale benadering onvoldoende basis voor een besluit van deze omvang en impact. Dit geldt in het bijzonder voor gebouwen die, zoals Wonderwoods, direct grenzen aan de locatie van de beoogde halte en daarmee gedurende zowel de uitvoeringsfase als de exploitatieperiode in verhoogde mate aan trillings- en geluidseffecten kunnen worden blootgesteld.	Antwoord is hetzelfde als rij 18 en rij 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
203	109730532	Indiener stelt dat de stukken aangeven dat de bouwfase van de Merwedelijn naar verwachting circa tien jaar zal duren, en zal onvermijdelijk leiden tot aanzienlijke hinder voor de directe omgeving. Daarbij moet rekening worden gehouden met langdurige beperkingen in het gebruik van het gebied, aantasting van de verhuurbaarheid en verkoopbaarheid van vastgoed, verstoring van woon- en werkomgevingen, mogelijke onderbrekingen of verstoringen van technische installaties, economische schade voor gebruikers en exploitanten en een toename van veiligheidsrisico's gedurende de uitvoeringsperiode. Deze effecten zijn in de ter inzage gelegde stukken niet concreet gekwantificeerd en evenmin zichtbaar betrokken bij de belangenafweging.	Antwoord is hetzelfde als rij 177
204	109730532	Indiener merkt op dat de in de planstukken gehanteerde uitvoeringsduur geen rekening lijkt te houden met de reële kans op substantiële vertragingen. Vergelijkbare ondergrondse infrastructuurprojecten in stedelijk gebied, waaronder de Noord/Zuidlijn in Amsterdam, hebben aangetoond dat onvoorziene bodemomstandigheden, schade aan omliggende bebouwing, technische complicaties en aanvullende besluitvorming kunnen leiden tot een aanzienlijke verlenging van de uitvoering. Nu dergelijke risico's inherent zijn aan projecten van deze aard, had inzichtelijk moeten worden gemaakt op welke wijze hiermee in de effectbeoordeling rekening is gehouden. Het ontbreken van een dergelijke analyse leidt ertoe dat de duur en omvang van de hinder voor bestaande eigenaren, gebruikers en exploitanten mogelijk worden onderschat.	Antwoord is hetzelfde als rij 179
205	109730532	Indiener geeft aan dat gedurende de uitvoering van de Merwedelijn de bereikbaarheid van het gebied naar verwachting aanzienlijk onder druk zal komen te staan. Dit betreft niet alleen debereikbaarheid voor bewoners, huurders, bezoekers en leveranciers, maar tevens de toegankelijkheid voor hulpdiensten, onderhoudspartijen en beheerders van gebouwen en openbare voorzieningen. Uit de projectstukken volgt dat gedurende de uitvoeringsfase op verschillende locaties in het stationsgebied sprake zal zijn van langdurige afsluitingen en beperkingen van ontsluitingsroutes, loopverbindingen, openbaarvervoervoorzieningen en logistieke verbindingen. Een locatiespecifieke beoordeling van de consequenties daarvan voor Wonderwood ontbreekt evenwel. Hoewel in de planstukken wordt erkend dat uitvoeringshinder zal optreden, ontbreekt een adequaat kader waaruit blijkt op welke wijze de instandhouding van de hoofdroute wordt geborgd, hoe bezoekersstromen in stand worden gehouden, welke maatregelen worden getroffen ter beperking van economische schade aan aangrenzende functies en hoe veiligheidsrisico's effectief worden beheerst.	Antwoord is hetzelfde als rij 106
206	109730532	Indiener geeft aan dat de aanleg en exploitatie van de Merwedelijn gedurende een langdurige periode gevolgen zullen hebben voor de leefbaarheid van het stationsgebied. Daarbij dient rekening te worden gehouden met geluidhinder, trillingen, bouwverkeer, stofhinder, fysieke barrières in de openbare ruimte en een aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van de directe omgeving. Voor het gebouw Wonderwoods betekent dit een substantiële vermindering van het gebruiksgenot van zowel het gebouw als de directe openbare ruimte. Naarmate de werkzaamheden langer duren, zullen deze effecten zich bovendien cumulatief manifesteren. Indiener acht het onvoldoende inzichtelijk gemaakt hoe deze gevolgen zich verhouden tot de gemeentelijke en regionale ambities ten aanzien van een hoogwaardige, gezonde en duurzame stedelijke leefomgeving. Evenmin blijkt uit de stukken welke maatregelen worden getroffen om een langdurige aantasting van de leefkwaliteit voor bestaande gebruikers van het gebied te voorkomen.	Er wordt onderkend dat de aanleg en exploitatie van de Merwedelijn gevolgen kunnen hebben voor de leefomgeving in het stationsgebied. Effecten zoals geluid, trillingen, bouwverkeer, stofhinder, tijdelijke beperkingen in de openbare ruimte en effecten op de bereikbaarheid en het gebruik van omliggende gebouwen zijn bekende aandachtspunten bij grootschalige infrastructuurprojecten. In het Verkenningenrapport en het planMER zijn deze effecten onderzocht op het detailniveau dat past bij een MIRT-verkenning. Daarbij is vastgesteld dat de aanleg van de Merwedelijn tijdens de uitvoeringsfase tijdelijke effecten op de omgeving met zich mee kan brengen. De duur, omvang en precieze aard van deze effecten zijn echter afhankelijk van de uiteindelijke ontwerpkeuzes, uitvoeringsmethoden en fasering, die in de planning- en studiefase nader worden uitgewerkt.

			In deze vervolgfase wordt aanvullend onderzoek gedaan naar onder meer geluid, trillingen, bouwlogistiek, bereikbaarheid, fasering en de gevolgen voor de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte. Daarbij wordt ook onderzocht welke maatregelen kunnen worden getroffen om hinder voor omwonenden, gebruikers en bedrijven zoveel mogelijk te beperken en de bereikbaarheid van het gebied tijdens de werkzaamheden te waarborgen. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde aspecten. De ambitie om te komen tot een hoogwaardige, gezonde en duurzame stedelijke leefomgeving vormt een belangrijk uitgangspunt bij de verdere uitwerking van het project. De effecten op de leefomgeving en de mogelijke maatregelen om deze te beperken worden daarom nadrukkelijk betrokken bij de verdere planvorming en besluitvorming.
207	109730532	Indiener geeft aan dat het voorgenomen tracé de bestaande infrastructuur raakt welke van strategisch belang is voor het functioneren van het stationsgebied en het Beurskwartier. De noodzaak van verlegging, aanpassing of verwijdering van deze infrastructuur leidt tot aanvullende technische, financiële en maatschappelijke gevolgen die naar het oordeel van belanghebbende onvoldoende inzichtelijk zijn gemaakt. Daarbij rijst tevens de vraag of de noodzaak tot ingrijpende aanpassingen, verplaatsingen of sloop van bestaande voorzieningen niet juist een aanwijzing vormt dat alternatieve halte- of tracévarianten beschikbaar zijn die met minder maatschappelijke kosten en minder ruimtelijke impact kunnen worden gerealiseerd. Indiener is van mening dat de besluitvorming onvoldoende inzicht biedt in de vraag of de gekozen oplossing daadwerkelijk de optimale variant vormt vanuit het perspectief van doelmatigheid, proportionaliteit en maatschappelijk rendement.	Antwoord is hetzelfde als rij 17
208	109730532	Indiener acht onvoldoende aangetoond dat de gekozen voorkeursvariant, welke zeer dicht langs eigendommen van bedrijven en particulieren geprojecteerd wordt, vanuit duurzaamheidsoogpunt daadwerkelijk de meest optimale oplossing vormt. Met name ontbreekt een inzichtelijke vergelijking waarin de milieubelasting, materiaalstromen, CO_2-uitstoot en circulaire gevolgen van alternatieve oplossingen integraal zijn beoordeeld. Voorts blijkt uit de stukken dat de gekozen variant gevolgen kan hebben voor bestaande warmte-koudeopslagsystemen in het gebied. Indien dergelijke installaties moeten worden aangepast, verplaatst of minder efficiënt functioneren, kan dit leiden tot een verslechtering van de energieprestatie van bestaande (duurzame) gebouwen. Niet inzichtelijk is gemaakt dat deze duurzaamheidsgevolgen integraal zijn betrokken in de vergelijking van alternatieven.	In de effectnotitie Duurzaamheid zijn de alternatieven op hoofdlijnen vergeleken op milieu-impact, circulariteit, flankerende mobiliteitsbeïnvloeding en netto CO_2-emissie. Daaruit blijkt dat alle alternatieven een negatieve tot zeer negatieve score hebben op materiaalgebonden milieu-impact en netto CO_2-emissie, met name doordat ondergrondse infrastructuur veel materiaalgebruik vraagt. Ook is aangegeven dat langere ondergrondse of verdiepte tracédelen leiden tot een hogere milieu-impact dan kortere of meer bovengrondse oplossingen. De verschillen tussen de alternatieven zijn in de effectnotitie inzichtelijk gemaakt op het detailniveau dat past bij de MIRT-verkenning. Tegelijkertijd bevat de effectnotitie ook leemten in kennis. Zo zijn funderingen, installaties en kabels en leidingen nog niet volledig meegenomen in de MKI- en CO_2-berekeningen, omdat deze onderdelen in deze fase nog niet ver genoeg zijn uitgewerkt. In de volgende fase wordt het ontwerp verder gedetailleerd en wordt duurzaamheid expliciet meegenomen in het ontwerpproces. Daarbij wordt gekeken naar het beperken van materiaalgebruik, het toepassen van circulaire en duurzame materialen, hergebruik van materialen, losmaakbaarheid, levensduur en circulaire bouwmethoden. Voor WKO-systemen geldt dat in de verkenningsfase is onderkend dat de Merwedelijn invloed kan hebben op bestaande bodemenergiesystemen. In de planning- en studiefase wordt per WKO-bron onderzocht wat de huidige werking is, welke effecten de aanleg en aanwezigheid van de Merwedelijn kunnen hebben en welke mitigerende maatregelen nodig zijn. Hiervoor wordt onder meer gebruik gemaakt van een nader grondwatermodel. Op basis daarvan wordt per bron bepaald welke mitigerende maatregelen nodig en mogelijk zijn. Dit kan bijvoorbeeld gaan om het inpassen of verplaatsen van bronnen, het aanpassen van het ontwerp of de uitvoeringsmethode, het beperken van beïnvloeding van de grondwaterstroming en het monitoren van de werking van de WKO-systemen tijdens en na de uitvoering. Als uit de nadere uitwerking blijkt dat effecten op een WKO-systeem niet volledig kunnen worden voorkomen, wordt per situatie onderzocht hoe dit kan worden opgelost of gecompenseerd. Dit gebeurt in overleg met de betrokken eigenaren, beheerders en bevoegde gezagen. Het uitgangspunt is dat de werking van bestaande voorzieningen zo goed mogelijk wordt geborgd en dat eventuele nadelige gevolgen tijdig worden onderkend en dat voor een passende oplossing wordt gezorgd. De mogelijke gevolgen voor duurzaamheidscertificering van individuele gebouwen zijn niet afzonderlijk beoordeeld in deze fase. Dit vraagt om gebouwspecifieke informatie over de betreffende certificering, de rol van het WKO-systeem daarin en de mogelijke effecten van ontwerp- en uitvoeringskeuzes. Dit kan in de volgende (plan)fasen nader worden betrokken bij de uitwerking en afstemming met de betrokken eigenaren en beheerders.
209	109730532	Het gebouw Wonderwoods is gerealiseerd naar aanleiding van de door de gemeente Utrecht georganiseerde tender Healthy Urban Quarter uit 2017. Binnen deze tender stonden gezondheid,	De uitgangspunten en kwaliteitsdoelstellingen van de tender Healthy Urban Quarter zijn niet als afzonderlijk toetsingskader gehanteerd binnen de MIRT-verkenning voor de Merwedelijn. De tender had betrekking op de

		duurzaamheid, biodiversiteit, leefkwaliteit en een hoogwaardige stedelijke omgeving centraal. In de beschikbare stukken wordt onvoldoende inzichtelijk gemaakt op welke wijze de uitgangspunten en kwaliteitsdoelstellingen uit de tender Healthy Urban Quarter zijn betrokken bij de locatiekeuze, de alternatievenafweging en de beoordeling van de effecten van het project. Evenmin wordt duidelijk welke maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat de gerealiseerde kwaliteiten van het gebied gedurende vele jaren substantieel worden aangetast. Indiener verzoekt daarom expliciet inzichtelijk te maken hoe de uitgangspunten van de tender Healthy Urban Quarter zijn meegewogen in de besluitvorming en welke concrete maatregelen zullen worden getroffen ter bescherming van leefkwaliteit, gezondheid, duurzaamheid, bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit.	ontwikkeling van Wonderwoods, terwijl de MIRT-verkenning zich richt op de besluitvorming over een regionale openbaarvervoerverbinding. Dat neemt niet weg dat de thema's die centraal stonden in de tender, zoals gezondheid, duurzaamheid, biodiversiteit, leefkwaliteit en een hoogwaardige stedelijke omgeving ook binnen de MIRT-verkenning een belangrijke rol spelen. De effecten van de Merwedelijn op de omgeving zijn in het Verkenningenrapport en het planMER onderzocht op het detailniveau dat past bij een MIRT-verkenning. In de planning- en studiefase worden het tracé, de halte en de inpassing in de omgeving verder uitgewerkt. Daarbij wordt nader onderzocht welke maatregelen mogelijk en nodig zijn om negatieve effecten op de leefomgeving, de bereikbaarheid, de veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit zoveel mogelijk te beperken. De aanwezige kwaliteiten van het stationsgebied en de belangen van bestaande gebruikers, bewoners en gebouweigenaren vormen daarbij belangrijke aandachtspunten.
210	109730532	Indiener verzoekt het bevoegd gezag de ontwerp voorkeursbeslissing niet ongewijzigd vast te stellen.	Van het verzoek van indiener om de ontwerp-voorkeursbeslissing niet ongewijzigd vast te stellen is kennisgenomen. De zienswijzen en de daarin naar voren gebrachte aandachtspunten worden betrokken bij de verdere besluitvorming over de voorkeursbeslissing.
211	109730532	Indiener verzoekt om een nader en locatiespecifiek onderzoek uit te voeren naar de gevolgen van het project voor het gebouw Wonderwoods en de daaraan verbonden functies. Dit onderzoek dient in ieder geval betrekking te hebben op constructieve risico's, funderingen, groutankers, WKO-installaties, trillingen, geluid, grondwaterinvloeden, bereikbaarheid, veiligheid en de economische gevolgen voor de exploitatie van het vastgoed.	Antwoord is hetzelfde als rij 16, rij 17, rij 18 en rij 21.
212	109730532	Indiener verzoekt om de effecten voor bewoners, huurders, commerciële gebruikers, exploitanten en bezoekers expliciet inzichtelijk te maken, waaronder de gevolgen voor omzet, huurwaarde, verhuurbaarheid, bezettingsgraad, exploitatiekosten en vastgoedwaarde gedurende zowel de uitvoeringsfase als de gebruiksfase.	In de planning- en studiefase worden de effecten van de realisatie van de Merwedelijn op de omgeving nader onderzocht, waaronder de gevolgen voor bewoners, gebruikers, bedrijven en bezoekers van het gebied. Daarbij wordt onder meer gekeken naar bereikbaarheid, leefbaarheid, hinder tijdens de uitvoering, het gebruik van de openbare ruimte en het functioneren van omliggende functies. De resultaten van deze onderzoeken worden betrokken bij de verdere besluitvorming en de uitwerking van maatregelen om negatieve effecten op de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Zie ook rij 23, rij 178 en rij 182.
213	109730532	Indiener verzoekt om alternatieve halte- en tracévarianten, waaronder een haltepositie nabij De Knoop, alsnog op gelijkwaardige, objectieve en transparante wijze te onderzoeken en deze alternatieven inzichtelijk te vergelijken op onder meer bereikbaarheid, technische haalbaarheid, kosten, uitvoeringsrisico's, duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en effecten op bestaande gebouwen en functies.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
214	109730532	Indiener verzoekt om voorafgaand aan een definitief besluit bindende mitigerende en compenserende maatregelen vast te leggen, waaronder een volledige bouwkundige en installatietechnische nulmeting van het gebouw Wonderwoods; continue monitoring van trillingen, zettingen, grondwaterstanden en overige relevante uitvoeringsparameters; juridisch afdwingbare grenswaarden voor trillingen, geluid en overige vormen van hinder; een vooraf vastgestelde en adequaat geborgde schaderegeling voor directe schade, gevolgschade en vermogensschade; een regeling voor vergoeding van exploitatieschade, omzetderving, huurwaardevermindering, leegstandsschade en waardevermindering van het vastgoed; bindende maatregelen ter borging van bereikbaarheid, veiligheid en functionaliteit van de Jaarbeursboulevard gedurende de uitvoeringsperiode; en maatregelen gericht op het behoud van de commerciële levensvatbaarheid van de plintfuncties en de parkeergarage van Wonderwoods.	Antwoord is hetzelfde als rij 23, 29 t/m rij 32 en rij 106
215	109730532	Indiener verzoekt om in de definitieve besluitvorming expliciet inzichtelijk te maken op welke wijze invulling is gegeven aan de vereisten van artikel 3:2, artikel 3:4 en artikel 3:46 Algemene wet bestuursrecht, op welke wijze de resultaten van het alternatievenonderzoek zijn betrokken bij de besluitvorming en hoe de belangen van bestaande eigenaren, huurders, gebruikers en exploitanten, waaronder Wonderwoods, zijn afgewogen tegen het beoogde publieke belang van de Merwedelijn.	De resultaten van de onderzoeken die in het kader van de MIRT-verkenning zijn uitgevoerd, vormen de basis voor de totstandkoming van de voorkeursbeslissing. Daarbij zijn verschillende alternatieven onderzocht en beoordeeld op onder meer doelbereik, OV-kwaliteit, technische maakbaarheid, ruimtelijke inpassing, uitvoerbaarheid, kosten en milieueffecten. De afwegingen die ten grondslag liggen aan de ontwerp-voorkeursbeslissing zijn vastgelegd in het Verkenningenrapport en de planMER. Hierin is beschreven hoe de onderzochte alternatieven zijn beoordeeld en welke overwegingen hebben geleid tot de selectie van het voorkeursalternatief. De ingediende zienswijzen, waaronder de door indiener naar voren gebrachte aandachtspunten ten aanzien van de positie van bestaande eigenaren, huurders, gebruikers en exploitanten, worden betrokken bij de verdere

			besluitvorming over de voorkeursbeslissing. Daarbij vindt een afweging plaats van de verschillende betrokken belangen, waaronder het belang van een toekomstbestendige openbaarvervoerverbinding en de belangen van bestaande functies en gebruikers in het gebied. Tot dusver wordt op zo zorgvuldig mogelijke wijze de projectprocedure doorlopen. Bij de uiteindelijke ruimtelijke besluitvorming zal moeten worden gemotiveerd dat in het doorlopen proces aan alle door indiener genoemde bestuursrechtelijke beginselen is voldaan.
216	109730119	In de conclusie in het Verkenningenrapport Deel 2 wordt met betrekking tot Ecologie & natuur gesproken over minder gunstig effect van alternatief 3 en 4. Uit de onderliggende recente effectrapportage van Ecologie & natuur blijkt echter sprake van negatieve invloed op houtbestanden, groenstructuren, biodiversiteit en leefgebieden. Daarnaast wordt ook voorbijgegaan aan het feit dat het gebied ook het eerste nationale 'Natuurontwikkelingsgebied' was. Dwelfsloot is naast natuurparel dus ook een Open lucht laboratorium en -museum. De indieners vragen om multidisciplinair onderzoek ten behoeve van het gebied Dwelfsloot, met name vanwege de bijzondere waarden van Ecologie & natuur en Cultuurhistorie & archeologie.	In een volgende fase wordt nader onderzocht waar de Merwedelijn rond de A12 boven maaiveld komt. Dit wordt mede bepaald door waar de Merwedelijn het Amsterdam-Rijnkanaal gaat passeren (alternatief 3 of 4). De route van het tramtracé door Nieuwegein wordt zo veel mogelijk bepaald in samenhang met de gebiedsontwikkeling in de Galecopperzoom. De onderzoeken die nodig zijn voor de gebiedsontwikkeling en het tramtracé op het gebied van ecologie en natuur worden in samenhang bekeken. Hierin zal ook verder worden onderzocht en bepaald in welke mate en met welke maatregelen dit gebied gecompenseerd wordt. Het verzoek om nader multidisciplinair onderzoek naar de waarden van het gebied Dwelfsloot wordt betrokken bij de nadere onderzoeken die worden voorbereid in het kader van de gebiedsontwikkeling.
217	109726152	Indiener geeft aan dat de ontwerpbeslissing zoals deze er nu ligt, potentieel grote gevolgen zal hebben voor het Beatrix Theater, dat sinds jaar en dag in gebruik is. Indiener is onaangenaam verrast dat zij de plannen om het Beatrixgebouw (deels) te slopen ten behoeve van een nieuwe tramhalte voor de Merwedelijn, uit de media en de ontwerpbeslissing hebben moeten vernemen (1.2).	Er wordt begrip getoond voor het feit dat indiener zich zorgen maakt over de mogelijke gevolgen van de ontwerp-voorkeursbeslissing voor het Beatrix Theater en het als onwenselijk ervaart dat deze zorgen mede zijn ontstaan naar aanleiding van berichtgeving in de media. In de verkenningsfase is contact geweest met betrokken gebouweigenaren en andere belanghebbenden. De wijze waarop deze participatie heeft plaatsgevonden is nader beschreven in het participatierapport. In de MIRT-verkenning is op het detailniveau dat past bij deze fase onderzocht welke halte- en tracévarianten kansrijk zijn. De ontwerp-voorkeursbeslissing bevat daarom nog geen definitieve uitwerking van de halte, de bouwmethode, de uitvoeringsfasering of de gevolgen voor omliggende functies. In de planning- en studiefase worden deze aspecten nader onderzocht en uitgewerkt. De planning- en studiefase duurt naar verwachting circa vier jaar. In deze fase worden onder meer de uitvoeringsplanning, de bouwfasering en de raakvlakken met bestaande functies verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook onderzocht wat de gevolgen zijn voor het functioneren en de bereikbaarheid van het Beatrix Theater tijdens de uitvoering en op welke wijze deze effecten zoveel mogelijk kunnen worden beperkt. Indien aan het einde van de planning- en studiefase een projectbeslissing wordt genomen, volgt daarna de voorbereiding van de aanbesteding en realisatie. De relatie tussen het project en de reguliere exploitatie van het Beatrix Theater kan in de planning- en studiefase nader worden bepaald. Waar mogelijk wordt daarbij gezocht naar optimalisaties in ontwerp, planning en fasering om hinder voor bestaande functies te beperken. Belanghebbenden worden bij deze uitwerking betrokken.
218	109726152	Indiener wenst op korte termijn substantieel meer duidelijkheid te verkrijgen over de beoogde tijdslijnen, mede in relatie tot de normale exploitatie van het Beatrix Theater (1.3).	In de MIRT-verkenning zijn de tijdslijnen op hoofdlijnen beschouwd. In de volgende fase, de planning- en studiefase, worden de uitvoeringsplanning en -fasering van het project meer in detail uitgewerkt. Deze fase duurt naar verwachting ongeveer vier jaar. Daarbij wordt onderzocht hoe de bereikbaarheid en het functioneren van het theater zo goed mogelijk kunnen worden geborgd en hoe hinder zoveel mogelijk kan worden beperkt. Op dit moment kan daarom nog geen definitieve duidelijkheid worden gegeven over de gevolgen voor de exploitatie van het Beatrix Theater. Betrokken partijen worden gedurende deze fase meegenomen in de verdere uitwerking, zodat geleidelijk meer duidelijkheid ontstaat over de planning en de gevolgen voor het Beatrix Theater. Indien aan het einde van deze fase een projectbeslissing wordt genomen, start daarna de voorbereiding van de aanbesteding om aannemers te contracteren voor de bouw van de Merwedelijn.
219	109726152	Indiener stelt dat het BeatrixTheater een belangrijke culturele en economische functie vertegenwoordigt voor Utrecht en de regio. Deze belangen dienen nadrukkelijk te worden betrokken bij de verdere uitwerking van de voorkeursbeslissing (1.4).	Erkend wordt dat het Beatrix Theater een belangrijke culturele, maatschappelijke en economische functie vervult voor Utrecht en de regio. De aanwezigheid van het theater, de bezoekersstromen die het genereert en de bijdrage aan het culturele aanbod van de stad vormen belangrijke aandachtspunten bij de verdere uitwerking van de Merwedelijn.

			De ontwerp-voorkeursbeslissing bevat een keuze voor een halte onder het Beatrixgebouw, maar de nadere uitwerking van de halte, de inpassing daarvan en de gevolgen voor bestaande bebouwing vinden plaats in de planning- en studiefase. Daarbij wordt bezien hoe rekening kan worden gehouden met de aanwezige functies en kwaliteiten in het gebied. De belangen van het theater en andere gebruikers van het stationsgebied worden betrokken bij deze verdere uitwerking.
220	109726152	Indiener geeft aan dat het (deels) slopen van Beatrixgebouw ten behoeve van de halte van de Merwedelijn, en dat er al langer ideeën zouden bestaan over herontwikkeling, niet bekend zijn (2.2.).	In het kader van de MIRT-verkenning heeft afstemming plaatsgevonden met direct betrokken eigenaren over de onderzochte alternatieven en de mogelijke ruimtelijke gevolgen daarvan.
221	109726152	Indiener zou graag meer duidelijkheid verkrijgen over scenario's die momenteel worden onderzocht ten aanzien van bijvoorbeeld behoud van het gebouw, sloop, tijdelijke sluiting, verplaatsing en/of herontwikkeling van het Beatrixgebouw (2.3).	De ontwerp-voorkeursbeslissing voorziet niet in een nadere uitwerking van de gevolgen voor het Beatrixgebouw. De verdere uitwerking van de halte, de bouwmethode, de inpassing in de omgeving en de gevolgen voor bestaande functies vindt plaats in de planning- en studiefase. Op dit moment kan daarom nog geen duidelijkheid worden gegeven over de definitieve invulling of eventuele maatregelen ten aanzien van het Beatrixgebouw. In de planning- en studiefase worden verschillende ontwerp- en uitvoeringsvraagstukken nader onderzocht, waarbij ook de gevolgen voor het gebouw en de aanwezige functies in beeld worden gebracht. De resultaten van deze uitwerking vormen de basis voor verdere besluitvorming. Belanghebbenden worden bij dit proces betrokken, zodat geleidelijk meer duidelijkheid ontstaat over de gevolgen van het project voor het Beatrixgebouw en de daarin gevestigde functies.
222	109726152	Indiener stelt dat het realiseren van een eindhalte onder het Beatrixgebouw potentiële uitdaging met zich meebrengt op het gebied van geluid en trillingen. Voor een theater, waar akoestiek en geluid van essentieel belang zijn voor de kwaliteit van de bezoekerservaring, is dit een fundamenteel risico. Gelet op het belang van akoestiek en geluidskwaliteit voor een theaterfunctie, verdient dit aspect bijzonder aandacht in de verdere uitwerking van de plannen (2.4).	De zorg van indiener over mogelijke geluid- en trillingseffecten wordt onderkend. Gelet op de functie van het Beatrix Theater, waarbij akoestiek en geluidskwaliteit van groot belang zijn, vormen deze aspecten een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de halte en het tracé. In de milieueffectonderzoeken zijn geluid en trillingen als relevante aandachtspunten benoemd. In de planning- en studiefase worden deze effecten nader onderzocht en op een gedetailleerder niveau uitgewerkt. Daarbij wordt bezien welke maatregelen mogelijk zijn om hinder tijdens zowel de bouw- als gebruiksfase zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Het uitgangspunt daarbij is dat effecten zoveel mogelijk bij de bron worden voorkomen. De resultaten van deze onderzoeken en de uitwerking van mogelijke maatregelen worden betrokken bij de verdere besluitvorming over het project.
223	109726152	Indiener stelt dat in de documentatie wordt opgemerkt dat de toekomstige bestemming van het Beatrixgebouw nog niet duidelijk zou zijn. Hierdoor wordt gesuggereerd dat als de theaterfunctie verdwijnt het geluidsrisico kleiner wordt en dat de huidige theaterfunctie kennelijk als onwenselijk wordt gezien in relatie tot de geplande tramhalte (2.5).	In de verkenningsfase is het effect van geluid en trillingen bij een ondergrondse halte onder het Beatrixgebouw als potentieel risico geïdentificeerd. In de Effectnotitie Technische Inpassing wordt gesteld dat, ook indien het Beatrixgebouw in de toekomst een vergelijkbare functie zou gaan vervullen, geluidsbeperkende maatregelen bij nieuwbouw naar verwachting goed mogelijk zijn. Hiermee wordt niet beoogd een oordeel te geven over de wenselijkheid van de huidige theaterfunctie of andere mogelijke functies van het gebouw. In de planning- en studiefase zal meer onderzoek worden gedaan naar het effect van geluid en trillingen en naar de maatregelen die nodig zijn om deze effecten te voorkomen of te beperken.. Hierbij zal rekening worden gehouden met de dan vastgestelde functie, of verschillende mogelijke functies wanneer deze functie nog niet is vastgesteld.
224	109726152	Indiener stelt dat het Beatrix Theater niet als gesprekspartner wordt benoemd in relatie tot de verdere planuitwerking (2.6).	Het belang van betrokkenheid van gebruikers van het stationsgebied bij de verdere uitwerking van de plannen wordt onderkend. In de planning- en studiefase worden de gevolgen van de Merwedelijn voor de omgeving nader onderzocht en uitgewerkt. Daarbij worden belanghebbenden betrokken bij onderwerpen die raken aan hun gebruik van het gebied en de mogelijke effecten van het project. De wijze waarop belanghebbenden worden betrokken in de volgende fase wordt uitgewerkt in een participatieplan bij start van de nieuwe projectfase.
225	109726152	Indiener stelt dat de aanleg van de halte Beatrixgebouw ertoe kan leiden dat de exploitatie van een publiekstheater ernstig geraakt kan worden door bouwhinder gepaard gaande met bereikbaarheids- en parkeerbeperkingen (2.7).	In de verkenningsfase zijn de bouwfasering en uitvoeringsaspecten op hoofdlijnen beschouwd. In de volgende fasen wordt de bouwmethode, uitvoeringsplanning en (tijdelijke) fasering van het project meer in detail uitgewerkt. Daarbij wordt ook onderzocht welke gevolgen de werkzaamheden kunnen hebben voor de bereikbaarheid van het gebied en het functioneren van bestaande gebruikers en voorzieningen. Op basis van deze uitwerking wordt bezien welke maatregelen mogelijk zijn om hinder tijdens de uitvoering te beperken.
226	109726152	Indiener stelt dat alle zes beoordeelde alternatieven uitgaan van dezelfde haltelocatie. De haltelocatie was al een vaststaand gegeven. Volgens indiener is dit een hiaat in de studie. Het maakt het voor indiener onbegrijpelijk waarom het Beatrix Theater in de planvorming niet als stakeholder is erkend. Hierdoor heeft	Antwoord is hetzelfde als rij 25

		geen afzonderlijke afweging plaatsgevonden van alternatieve haltelocaties die mogelijk minder verstrekkende gevolgen zouden hebben voor het Beatrix Theater (3.2).	
227	109726152	Indiener stelt dat er methodisch wel naar alternatieven is gekeken, maar dat de keuzevrijheid is beperkt door het in een vroeg stadium laten afvallen van alternatieven voor het tracé (boortunnel en viaduct) en daarmee halte-opties die voor het Beatrix Theater mogelijk tot een gunstigere positie hadden geleid. Voordat een definitieve beslissing wordt genomen, vindt indiener het noodzakelijk dat inzicht wordt gegeven in de gevolgen voor de exploitatie van het theater tijdens zowel de bouwfase als de periode daarna. Deze analyse ontbreekt vooralsnog (3.4).	Deels hetzelfde als rij 25 In de planning- en studiefase worden de gevolgen van de Merwedelijn voor de omgeving nader onderzocht en uitgewerkt. Daarbij worden belanghebbenden betrokken bij onderwerpen die raken aan hun gebruik van het gebied en de mogelijke effecten van het project. De wijze waarop belanghebbenden worden betrokken in de volgende fase wordt uitgewerkt in een participatieplan bij start van de nieuwe projectfase.
228	109726152	Gezien voorgaande mag het duidelijk zijn dat de ontwerpbeslissing tot grote zorgen leidt en dat indiener behoefte heeft aan nadere informatie. Indiener ziet de uitnodiging om hierover in gesprek te treden graag tegemoet (4.1 en 4.2).	Antwoord is hetzelfde als rij 224
229	109722300	Indiener heeft een zorg. De impact van de verdiepte ligging in een gegraven variant is tijdens de aanlegfase zeer groot. De bewoners van net opgeleverde woningen worden geconfronteerd met langdurige en zware werkzaamheden in hun directe woonomgeving. Wij hebben begrepen dat de totale realisatie zelfs 10 tot 11 jaar in beslag neemt. De realisatiefase zal ook gedeeltelijk overlappen met de laatste bouwprojecten in Merwede. Ook de bereikbaarheid van de bouwplaatsen voor bouwverkeer in die fase moet worden geborgd. Onze oproep is daarom de voorbereidende en uitvoeringswerkzaamheden goed te faseren waardoor de impact in een specifiek gebied zo kort mogelijk is. Hierbij pleiten wij voor keuzes die voor een belangrijk deel zijn gestoeld op het zo veel mogelijk beperken van overlast voor bewoners en gebruikers boven een afweging die met name is gebaseerd op het reduceren van kosten.	De zorg van indiener over de impact van de werkzaamheden op de woon- en leefomgeving en op de bereikbaarheid van bouwlocaties in Merwede onderkennen we. De realisatie van de Merwedelijn met een verdiepte ligging betreft een omvangrijk infrastructureel project dat gedurende een langere periode werkzaamheden met zich meebrengt. Daarbij geldt dat de totale realisatieduur van het project niet betekent dat gedurende die gehele periode overal sprake is van dezelfde mate van hinder. Werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd en verschillen per locatie en fase in aard, omvang en intensiteit. Op dit moment is sprake van een ontwerp op hoofdlijnen. In de planning- en studiefase wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. In die fase worden onder meer de uitvoeringsduur, fasering en bouwmethodiek verder bepaald. Daarbij wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan het beperken van hinder voor bewoners, ondernemers en andere gebruikers van het gebied, evenals aan het waarborgen van de bereikbaarheid van bouwlocaties en andere functies in de omgeving.
230	109722300	Indiener stelt dat het van belang is om het bestaande openbaar vervoer zoveel mogelijk onbelemmerde doorgang te bieden tijdens de totale uitvoeringsperiode. Een van de belangrijkste pijlers van Merwede is “duurzame mobiliteit”. Voor het functioneren van het systeem zijn veilige en comfortabele fiets- en voetgangersverbindingen en hoogwaardig openbaar vervoer randvoorwaardelijk. Bij de ontwikkeling van Merwede hebben we daar gezamenlijk fors in geïnvesteerd. Als de veiligheid en het comfort tijdens de uitvoering van de Merwedelijn onder druk komt te staan kan dit ertoe leiden dat mensen hun mobiliteitsgedrag gaan wijzigen naar minder duurzame vormen van vervoer. Dit kan er ook toe leiden dat de huur- en koopbereidheid afnemen wat een risico vormt voor de afronding van het project.	Het belang van goed functionerend openbaar vervoer en veilige en comfortabele verbindingen voor fietsers en voetgangers gedurende de uitvoeringsperiode wordt onderschreven. Deze voorzieningen vormen een belangrijke basis voor de bereikbaarheid van het gebied en sluiten aan bij de mobiliteitsambities voor Merwede. Tegelijkertijd is het bij een project van deze omvang niet te voorkomen dat tijdens de uitvoering tijdelijk hinder ontstaat en dat in bepaalde fasen aanpassingen nodig zijn aan routes of vervoersverbindingen. De werkzaamheden, fasering en verkeersmaatregelen worden in een volgende projectfase nader uitgewerkt. Hierbij zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan het beperken van hinder voor reizigers, bewoners en gebruikers van het gebied.
231	109722300	Indiener stelt dat bij de verdiepte variant, die ter hoogte van Merwede voor een groot deel open zal worden uitgevoerd, ook de juiste keuzes in het ontwerp essentieel zijn in verband met de leefbaarheid na de realisatiefase. Deze komt tot uiting in sociale en fysieke veiligheid, geluidsoverlast, trillingen en ruimtelijke kwaliteit. Doordat de bak grotendeels open is zal de impact hiervan op de omgeving substantieel groter zijn dan wanneer voor een geboorde tunnel of een (bijna) volledig gesloten bak zou worden gekozen.	Het belang van een zorgvuldig ontwerp van de Merwedelijn voor de leefbaarheid van de omgeving wordt onderschreven. In de volgende fase (planning- en studiefase) worden deze thema's nader uitgewerkt en onderzocht. Hierin komen thema's zoals luchtkwaliteit, geluidhinder, trillingshinder, bereikbaarheid, groen en inrichting aan bod. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde aspecten.
232	109722300	Indiener geeft een aanbeveling mee voor de uitwerking van de positie van de halte en toegangen in de volgende fase. Het gebruiksgemak van de Merwedelijn is sterk afhankelijk van de ligging en het aantal haltes in of bij Merwede. Voor zover wij nu kunnen beoordelen is er één halte voorzien, gepositioneerd in het noordelijk deel van Merwede. In Merwede worden twee voorzieningenclusters gerealiseerd meer in het noorden en wat meer in het zuiden van de wijk. Hier komen de meeste maatschappelijke en commerciële wijkvoorzieningen, inclusief de twee mobiliteitswinkels en logistieke hubs. Voor het goed functioneren van deze voorzieningen en het mobiliteitsconcept is het wenselijk om twee toegangen tot de halte te realiseren nabij de twee voorzieningenclusters.	Op dit moment is nog geen definitieve keuze gemaakt over de exacte ligging van de halte, noch over het aantal en de locatie van de toegangen. Deze onderdelen worden in de volgende planfase nader onderzocht en uitgewerkt. Daarbij worden onder meer reizigersstromen, bereikbaarheid, kosten, ruimtelijke inpassing en de relatie met omliggende voorzieningen betrokken. De door indiener genoemde aandachtspunten worden meegenomen bij deze verdere uitwerking.
233	109722300	Indiener geeft een aanbeveling mee voor de uitwerking van perrons in de volgende fase. In de tekeningen en visualisaties wordt uitgegaan van een middenperron. Vanuit efficiënte ontsluiting, sociale veiligheid en lagere kosten is dit goed denkbaar. Het is echter nadelig voor de impact van de tunnelbak doordat extra breedte nodig is in de aanloop naar en ter plaatse van de halte. Dit nadeel wordt versterkt als de bak juist een open bak is ter plaatse van de halte. Dit heeft ook nadelig effect op de positie van de bovengrondse infrastructuur. Deze twee niveaus moeten daarom integraal worden benaderd in het ontwerp.	Op dit moment is nog geen definitieve keuze gemaakt voor het type perron. De halte-uitwerking, waaronder de keuze tussen verschillende perronconfiguraties, maakt onderdeel uit van de verdere planuitwerking. Daarbij worden onder meer aspecten als reizigerscomfort, sociale veiligheid, ruimtelijke inpassing, technische haalbaarheid en de effecten op de omgeving betrokken. De door indiener genoemde aandachtspunten worden daarbij meegenomen. Voor de huidige planfase is het uitgangspunt dat de verdiepte ligging ter plaatse van de haltes wordt afgedekt
234	109722300	Indiener geeft een aanbeveling mee voor de uitwerking van de verhouding open/dicht in de volgende fase. In de stukken lijkt te worden uitgegaan van circa 500 meter open bak ter plaatse van Merwede. Vanuit aspect leefbaarheid pleiten wij voor een verdere reductie van het open deel. Een minimale breedte van deze open delen en grote diepte (in de stukken soms 7, soms 8 meter) is behulpzaam om de impact te	Het belang van een zorgvuldige inpassing van de Merwedelijn in de stedelijke omgeving wordt onderschreven. De nadere uitwerking van het voorkeursalternatief vindt in de volgende projectfase plaats. Daarbij worden onder meer de inpassing van de infrastructuur verder onderzocht en uitgewerkt. Hierbij worden zowel technische en verkeerskundige aspecten als leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en de relatie met de omliggende functies betrokken.

		verkleinen. Iedere tussenvariant die de zichtbaarheid verder reduceert is daarbij een verbetering. Graag denken wij mee met de goede positionering van de dichte delen, niet alleen utilitair gedacht vanuit de diverse bovengrondse verkeersmodaliteiten, maar ook vanuit de stedenbouwkundige en programmatische structuur van Merwede. Dit speelt bijvoorbeeld ter plaatse van het zuidelijk wijkplein dat zich sterk oriënteert op het Park Transwijk aan de overzijde van de Europalaan.	In de volgende projectfase wordt tevens een participatieplan opgesteld. Hierin wordt uitgewerkt bij welke onderwerpen en op welke wijze belanghebbenden worden betrokken bij de verdere uitwerking van het project.
235	109722300	Indiener geeft een aanbeveling mee voor de uitwerking van ruimtelijke kwaliteit op straatniveau in de volgende fase. Bij de ontwikkeling en het ontwerp van Merwede hebben wij veel aandacht voor de “stad op ooghoogte”. De menselijke maat en de beleving van de gebouwde omgeving op ooghoogte bepaalt in belangrijke mate de waardering van een (stedelijke) omgeving. In dat kader is de beveiliging van de verdiepte bak door middel van hekwerken een punt van zorg. Indien dit beperkt kan blijven tot een reling van reguliere hoogte, al dan niet in combinatie met horizontale valbeveiliging en/of een groene, ontoegankelijke afzoming, dan is de ruimtelijke impact te overzien. Indien hogere beveiliging noodzakelijk is, vanwege hoogspanning en/of het risico op al dan niet bewust val-/springrisico van mensen en dieren, dan heeft dit grote invloed op het karakter en uitstraling van de Europalaan. Dit betreft de directe woon- en leefomgeving van alleen al in Merwede 15.000 mensen. Tel daar de passanten van de Europalaan en de gebruikers van Park Transwijk op en dan realiseert u zich het belang hiervan.	Het belang van een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en een ontwerp dat aansluit bij de menselijke maat en de beleving van de omgeving door bewoners en bezoekers wordt onderschreven. De genoemde aandachtspunten ten aanzien van de zichtbaarheid en ruimtelijke uitstraling van veiligheidsmaatregelen langs de verdiepte ligging worden betrokken bij de verdere ontwerpuitwerking. Daarbij worden aspecten als veiligheid, gebruikskwaliteit, ruimtelijke kwaliteit en de inpassing in de stedelijke omgeving in samenhang beschouwd. Het streven is daarbij een oplossing te realiseren die rechtdoet aan zowel de veiligheidsvereisten als de kwaliteit van de leefomgeving.
236	109722300	Indiener stelt dat de geboorde ondergrondse variant nog steeds absoluut de voorkeur geniet boven de verdiepte (gegraven) variant. Het is dan ook goed om te vernemen dat deze variant ook in de ontwerp voorkeursbeslissing nog niet wordt uitgesloten.	Het vertrekpunt voor de volgende fase is een verdiepte ligging. Een boortunnel wordt nadrukkelijk gezien als terugvaloptie en wordt dus niet vanaf de start gelijkwaardig onderzocht.
237	109722300	Indiener adviseert om in de vervolgfase ook gebouweigenaren, specifiek beleggers en woningcorporaties, het Mobiliteitsbedrijf Merwede en de binnenkort op te richten Gebiedsvereniging Merwede te betrekken en brengt het project graag met deze partijen in contact.	Het aanbod om mee te denken in de volgende fase wordt gewaardeerd. De wijze waarop inwoners en andere belanghebbenden betrokken worden in de volgende fase wordt in een participatieplan bij de start van de nieuwe projectfase uitgewerkt.
238	109618251	Indiener stelt dat de plannen in de MIRT-verkenning grote impact hebben op de bereikbaarheid van de eigen locaties en de dienstverlening naar de eigen leden. Indiener kiest haar locaties op basis van bereikbaarheid van snelwegen met hoge pechintensiteit. Wanneer de afrit/toerit naar de A12 wordt afgesloten zal indiener in mindere mate in gelegenheid zijn om pechgevallen in en rondom Utrecht tijdig te kunnen bedienen. Daarnaast heeft een verminderde bereikbaarheid directe gevolgen voor de operationele inzetbaarheid van de eigen medewerkers en voertuigen. Organisaties van indiener zijn afhankelijk van snelle en betrouwbare verbindingen met het hoofdwegennet om hun werkzaamheden efficiënt en veilig uit te kunnen voeren. Langere aanrijtijden leiden niet alleen tot een afname van de kwaliteit van de eigen dienstverlening, maar kunnen ook leiden tot extra verkeersbelasting op omliggende wegen doordat alternatieve routes moeten worden gebruikt.	De zorg over de gevolgen van een eventuele verwijdering van de op- en afritten van de A12 voor de bereikbaarheid van bedrijven en organisaties in het gebied wordt onderkend. De door indiener genoemde effecten op de operationele inzetbaarheid, dienstverlening en bereikbaarheid van het hoofdwegennet vormen relevante aandachtspunten voor het vervolgonderzoek naar de eventuele verwijdering van de op- en afritten van de A12. Daarbij worden tevens de effecten op de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en het economisch functioneren van het gebied in beeld gebracht. De aandachtspunten uit deze zienswijze worden hierbij betrokken.
239	109618251	Indiener constateert dat de voorgenomen maatregelen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de toekomstbestendigheid van de eigen locaties op het Business Eiland Utrecht. De afgelopen jaren heeft indiener geïnvesteerd in de modernisering en verduurzaming van haar vastgoed op deze locatie, mede vanwege de strategische ligging ten opzichte van de Utrechtse regio. Als de bereikbaarheid structureel verslechtert, komt het rendement van deze investeringen onder druk te staan en wordt het voor indiener lastiger om haar maatschappelijke taak en dienstverlening in de regio op het huidige niveau te blijven uitvoeren.	Onderschreven wordt dat bereikbaarheid een belangrijke randvoorwaarde vormt voor het functioneren van bestaande economische functies in het gebied. Tegelijkertijd is dit gebied opgenomen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 als stedelijke knoop waar woningbouw is voorzien. Deze verstedelijkingsopgave is verder uitgewerkt in de Programmatische Verkenning Stadseiland Zuid waarin het college heeft vastgesteld het gebied hoog stedelijk te willen ontwikkelen met een balans tussen wonen, werken en voorzieningen. De ontwikkeling van Stadseiland Zuid vraagt daarom om een integrale afweging tussen wonen, werken, voorzieningen, bereikbaarheid en leefkwaliteit. Daarbij is ook aandacht voor het functioneren van bestaande bedrijven en organisaties in het gebied. In het U Ned vervolgonderzoek naar de eventuele verwijdering van de op- en afritten van de A12 worden de effecten op de bereikbaarheid en het economisch functioneren van het gebied daarom in beeld gebracht. De aandachtspunten uit de zienswijze worden hierin betrokken.
240	109618251	Indiener verzoekt u de hierboven beschreven belangen en effecten nadrukkelijk mee te nemen in de verdere uitwerking en besluitvorming rondom de MIRT-verkenning. Wij vragen u daarbij specifiek aandacht te besteden aan het behoud van een goede bereikbaarheid van het Business Eiland Utrecht en de aansluitingen op het hoofdwegennet. Graag treden wij hierover met u in gesprek om de gevolgen voor onze bedrijfsvoering en dienstverlening nader toe te lichten en gezamenlijk te verkennen welke oplossingen mogelijk zijn om deze negatieve effecten te voorkomen of te beperken	Het belang van betrokkenheid van economische stakeholders bij de verdere uitwerking van de plannen voor Stadseiland Zuid wordt onderschreven. De BIZ Woonboulevard Utrecht en Business Eiland Utrecht worden betrokken bij zowel het onderzoek naar de toekomst van de Woonboulevard (via gemeentelijk projectteam Stadseiland Zuid) als bij het vervolgonderzoek over het mogelijk verwijderen van de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland (U Ned). Daarnaast bestaat de mogelijkheid voor individuele partijen om bij deze trajecten aan te sluiten. Een eerste gesprek heeft vorig jaar plaatsgevonden, en we zetten dit graag via gebiedsontwikkeling Stadseiland Zuid structureel voort.
241	109731454	Indiener geeft aan dat het Ontwerp VKA deels over private gronden loopt en een grote impact heeft op gebouwen of de bedrijfsvoering van gebouwen op private gronden. Ook heeft het Ontwerp VKA effect op de ontwikkelmogelijkheden van private gronden.	Het is duidelijk dat het in het Ontwerp VKA voorziene halte en tracé het vastgoed van de Indiener op verschillende manieren raakt. De overlast van de werkzaamheden tijdens de bouw is met de voorgestelde bouwwijze niet weg te nemen. In de volgende fase van het project zal het waar mogelijk beperken hiervan verder onderzocht worden, met specifieke aandacht voor het zoveel mogelijk continueren van de bedrijfsvoering van de Indiener. Ten aanzien van het beperken van de ontwikkelingsmogelijkheden van de Indiener tijdens de bouw van de lijn wijzen we erop dat de fysieke werkzaamheden voor de Merwedelijn op dit moment in de tweede helft van de jaren ’30 zijn voorzien. We

			verkennen graag de mogelijkheden tot het creëren van onafhankelijkheid – waar mogelijk - tussen de planning tussen vastgoedontwikkelingen van de Indiener en de Merwedelijn.
242	109731454	Indiener geeft aan er belang bij te hebben dat de bedrijfsvoering tijdens de aanleg van de Merwedelijn zo veel mogelijk ongestoord wordt voortgezet. Daarnaast verwacht indiener compensatie als ongestoorde voortzetting van bedrijfsvoering niet mogelijk is of als er sprake is van fysieke ingrepen bij haar eigendommen. Ook verwacht de indiener een intensief gesprek over de mogelijke sloop van haar eigendommen en het verplaatsen en inpassen van activiteiten die daar plaatsvinden. Aandachtspunten bij aanpassingen aan bestaande gebouwen zijn inpassing in de fysieke leefomgeving, impact op ondergrondse structuren en energievoorziening en de relatie tussen plannen van private partijen en het Ontwerp VKA.	Deze door de Indiener aangegeven belangen worden – bij voorkeur in een intensieve samenwerking – meegenomen in de planning- en studiefase van de MIRT verkenning. In algemene zin is er bij het bepalen van het ontwerp VKA afgewogen dat herontwikkelingsplannen van de Indiener, ten opzichte van andere grondeigenaren waarvan één van de alternatieven hun eigendom raakte, het minst ver waren uitgewerkt.
243	109731454	Indiener geeft aan dat zij plannen aan het ontwikkelen is en heeft ontwikkeld die een relatie hebben met het Ontwerp VKA. Het Ontwerp VKA gaat het voorstel tot (gedeeltelijke) sloop voor een deel van haar vastgoed verder dan deze plannen.	Bij de belangenafweging bij het ontwerp VKA is het openliggen van de herontwikkeling opties bij indiener ten opzichte van andere locaties – naast andere overwegingen hierna omschreven in deze nota van antwoord- als één van de factoren meegenomen. Daarnaast blijkt uit eerder door de indiener gedeelde ontwerpverkenningen wel degelijk een intentie tot (gedeeltelijke) sloop van haar vastgoed.
244	109731454	Indiener geeft aan dat het Ontwerp VKA een grote impact heeft op eigendommen van indiener. Indiener stelt pas begin 2026 geïnformeerd te zijn over het Ontwerp VKA. Volgens indiener is voldoende afstemming en overleg met indiener nodig om het in enige vorm realiseren van het Ontwerp VKA te bevorderen.	Alle partijen zijn begin 2026 geïnformeerd over het ontwerp VKA omdat het ontwerp VKA op dat moment gepubliceerd is. Zoals verderop is aangegeven is indiener vanaf begin 2025 meermaals geïnformeerd over de varianten uit de verdiepingsfase. Dat heeft toen niet tot een reactie van indiener geleid. Naar aanleiding van deze zienswijze ontvangen we graag een toelichting hierop. Daarnaast maken we graag afspraken over het vormgeven van de samenwerking in de vervolgfase van de MIRT-verkenning (de MIRT-planning- en studiefase), passend bij de belangrijke positie van indiener.
245	109731454	Indiener herkent zich er niet in dat er met de meest relevante private partijen die mogelijk door het Ontwerp VKA worden geraakt, uitgebreid is overlegd.	Indiener geeft een onjuiste indruk van de mate waarin overleg is gevoerd en welk proces doorlopen. Als belangrijke stakeholder is er intensief geprobeerd inbreng van de Indiener te krijgen voordat de keuze voor het ontwerp VKA werd gemaakt. Er zijn meer dan twee overleggen geweest met de Indiener, waarin de Indiener zelf heeft aangegeven gedurende de totstandkoming van het Ontwerp VKA niet te willen of kunnen reageren. We lichten dit stapsgewijs toe. Tijdens de verdiepingsfase van de MIRT verkenning die begin 2025 startte – waarin de eindhalte bij Utrecht CS en het toeleidende tracé voor het eerst in beeld kwamen – is Indiener namens de betrokken U-Ned partijen uitgenodigd voor in ieder geval drie stakeholdergesprekken met vooraf gedeelde agenda. Deze waren, zoals bij de start toegelicht, niet slechts beeldvormend en informatief van aard. Het eerste gesprek was vooral informatief met toelichting op de varianten. Het tweede overleg betrof een ontwerpoverleg met verdere verdieping op planning, raakvlakken en haalbaarheid. En het derde overleg had als doel om te komen tot een schriftelijk advies aan de bestuurders van U Ned partijen over de mogelijk- en onmogelijkheden van de variant die de Indiener het meeste raakte. Indiener heeft dit derde overleg eenzijdig afgezegd en aangeven niet te willen reageren op de voorliggende varianten. Op aandringen van gemeente Utrecht is daarna op 16 april 2025 een bestuurlijk overleg tussen Indiener en gemeente georganiseerd. Dit overleg had als doel om toch voorafgaand aan de te maken bestuurlijke keuzes over de ontwerp voorkeursvariant in beeld te brengen hoe Indiener tegen de plannen aankijkt. In dit overleg is door de gemeentelijke portefeuillehouder aangegeven welk besluitvormingsproces wordt doorlopen en welke deadlines daaraan verbonden zijn voor het inbrengen van een standpunt tot keuze ontwerp voorkeursalternatief. Indiener heeft aangeven nog niet te willen reageren en eerst nog intern te moeten overleggen. Dit heeft daarna niet tot inbreng van Indiener geleid.
246	109731454	Indiener stelt dat in het BO MIRT 2024 de Merwedelijn is benoemd als de meest kansrijke optie om de doelstellingen te bereiken, maar dat deze optie verder moet worden uitgewerkt voordat de overheden hierover een definitieve beslissing kunnen nemen.	In het Verkenningsrapport en PlanMER deel 2 is beschreven dat vanaf 2019-2020 de startfase is uitgevoerd en van 2020-2022 de analysefase. Hierin zijn veel meer opties onderzocht dan in het BO MIRT van 2024 zijn voorgelegd. De opties die in het BO MIRT van 2024 voorlagen, komen uit de beoordelingsfase 2022-2024.
247	109731454	Indiener geeft aan dat het onduidelijk is hoe de keuze voor de haltelocatie bij Utrecht Centraal tot stand is gekomen en welke alternatieven precies zijn onderzocht. Volgens indiener ontbreekt een (navolgbare) motivering met besluitdocumentatie en wegingsfactoren. Ook is het voor indiener onduidelijk of en hoe de impact op eigendommen van indiener is betrokken in de besluitvorming.	Antwoord is hetzelfde als rij 25.
248	109731454	Indiener stelt dat het Ontwerp VKA, het BO MIRT 2026 en andere beschikbare documenten geen afweging of onderbouwing bevatten van het tracé onder de Jaarbeursboulevard. En dat het daarom niet inzichtelijk is waarom de tracés die in het BO MIRT 2024 als uitgangspunt werden genomen terzijde zijn geschoven. Daarnaast wijst Indiener er op dat eventuele (verkeers)maatregelen die het gebied ingrijpend kunnen beïnvloeden, zoals de overweging om de op- en afrit van en naar Westraven te laten vervallen, voldoende in de beoordeling van de alternatieven moeten worden meegenomen.	In de beoordelingsfase (2022-2024), zie ook Verkenningenrapport en PlanMER deel 1 voor meer toelichting) zijn vier verschillende halteopties bij Utrecht Centraal onderzocht. Aan het eind van deze fase is geconcludeerd dat bij Utrecht Centraal een ‘compacte knoop’ noodzakelijk is. Dit betekent dat de halte dicht bij het trein- en busstation moet liggen. De opties ‘C Graadt van Roggeweg’ en ‘D - Croeselaan’ liggen te ver weg en voldoen niet aan het gewenste doelbereik. Ook is geconcludeerd dat er nog geen complete oplossing is gevonden die zowel binnen het budget valt, als voldoende doelbereik heeft. In mei 2024 is door Rijk en regio daarom besloten dat er als tussenstap een verdiepingsfase nodig is om tot een haalbaar voorkeursalternatief te komen.

			In de “Ontwerpverantwoording, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal” (april 2025) is een overzicht opgenomen van welke haltes en bijbehorende tracés in de verdiepingsfase zijn onderzocht, op basis van welke uitgangspunten dit is gedaan en een onderbouwing van de trechtering van 25 naar 9 naar 4 varianten. Ook de eerder benoemde halteopties C en D zijn hierbij nogmaals onderzocht. De conclusie dat een compacte knoop noodzakelijk is, werd ook in deze verdiepingsfase onderschreven. Een tracé via de Graadt van Roggeweg, ofwel via de Van Zijstweg/Croeselaan leiden niet tot een haltelocatie dicht genoeg bij de OV-terminal, waarmee bevestigd is dat C en D niet voldoen aan het gewenste doelbereik. Het aantal mogelijke tracéopties per halteopties bij Utrecht Centraal was in alle gevallen zeer beperkt, vaak is maar één toeleidend tracé mogelijk in verband met de gestelde ontwerpeisen. Er is wel naar verschillende tracéopties per variant gekeken, maar meestal leidde dit maar tot één kansrijk toeleidend tracé. Er is bijvoorbeeld ook een cut-and-cover tracé via Van Zijstweg/ Croeselaan onderzocht in combinatie met de halte Knooppassage. Deze optie bleek binnen de gestelde ontwerpeisen niet mogelijk vanwege de krappe boogstralen en niet kansrijk vanwege het effect op doelbereik van de Merwedelijn als gevolg van de bijbehorende langere reistijd. De halte Knooppassage is daarom alleen te combineren met een boortunnel onder Jaarbeursterrein en Beurskwartier door. Dit geldt eveneens voor de haltelocatie Beatrixgebouw: de benodigde boogstralen in combinatie met het benodigde wisselcomplex nabij de halte maken het binnen de gestelde ontwerpeisen niet mogelijk om een andere routering te kiezen dan onder de Jaarbeursboulevard. De overweging over het al dan niet verwijderen van de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland is geen onderdeel van de MIRT-verkenning OV & Wonen of van de volgende fase van de uitwerking van de Merwedelijn. De Merwedelijn kan zowel bij het behoud als het verwijderen van de snelwegaansluiting worden aangelegd.
249	109731454	Indiener stelt dat de halte onder het Beatrixgebouw de enige onderzochte locatie is die geschikt is voor een verdiept tracé. Indiener stelt dat de overheden de keuze gemaakt hebben voor een verdiept tracé, zonder de verschillende halteopties mee te nemen in hun afweging. Indiener verzoekt om eerst onderzoek te verrichten naar realistische alternatieve haltelocaties rondom Utrecht Centraal.	Zie “Ontwerpverantwoording, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal” (april 2025) voor een overzicht van welke haltes en bijbehorende tracés in de verdiepingsfase zijn onderzocht, op basis van welke uitgangspunten dit is gedaan en een onderbouwing van de trechtering van 25 naar 9 naar 4 varianten. Het aantal mogelijke tracéopties per halteopties bij Utrecht Centraal is in alle gevallen zeer beperkt, vaak is maar één toeleidend tracé mogelijk in verband met de gestelde uitgangspunten. Deze vier varianten voor de stationshalte en toeleidend tracé zijn vervolgens samengevoegd met de verschillende varianten voor het vervolg van het tracé van Anne Frankplein tot Westraven tot vier integrale onderzoeksvarianten voor de Verdiepingsfase. In het Verkenningenrapport en PlanMER deel 2, hfst 2.7.4-2.7.7 en 2.8 is beschreven hoe de vier integrale onderzoeksvarianten uit de Verdiepingsfase zijn beoordeeld. Deze beoordeling en de afweging daarna zijn voor de onderzoeksvarianten als geheel gedaan, dus voor het gehele tracé van Utrecht Centraal tot Westraven, inclusief halte bij Utrecht Centraal. Er is dus niet eerst gekozen voor de verdiepte ligging en vervolgens geconstateerd dat halte Beatrixgebouw de enige mogelijke optie was, die keuze is in samenhang gemaakt. Daarmee zijn dus meerdere alternatieven onderzocht voor de halte Beatrixgebouw. De halte Beatrixgebouw en verdiepte ligging heeft in integrale afweging tussen de vier onderzoeksvarianten de voorkeur gekregen. Hierin is ook de mogelijke koppeling naar een toekomstige ondergrondse Binnenstadsas meegewogen.
250	109731454	Indiener stelt dat het Ontwerp VKA geen rekenschap geeft van de (negatieve) impact van deze keuze op het (hoogstedelijke) gebied en de bedrijfsvoering van private partijen.	Zie “Ontwerpverantwoording, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal” (april 2025) voor een overzicht van welke haltes en bijbehorende tracés in de verdiepingsfase zijn onderzocht, op basis van welke uitgangspunten dit is gedaan en een onderbouwing van de trechtering van 25 naar 9 naar 4 varianten. In het Verkenningenrapport en PlanMER deel 2, hfst 2.7.4-2.7.7 en 2.8 is beschreven hoe de vier integrale onderzoeksvarianten uit de Verdiepingsfase zijn beoordeeld. Deze beoordeling en de afweging daarna zijn voor de onderzoeksvarianten als geheel gedaan, dus voor het gehele tracé van Utrecht Centraal tot Westraven, inclusief halte bij Utrecht Centraal. Ruimtelijke kwaliteit (impact op het (hoogstedelijke) gebied) en uitvoeringshinder zijn hierin ook meegewogen.

251	109731454	Indiener geeft aan dat voor de realisatie van de halte onder het Beatrixgebouw en het tracé is voorzien dat (langdurig) werkzaamheden moeten plaatsvinden, waarbij het Beatrixgebouw (gedeeltelijk) zal moeten worden gesloopt, andere gebouwen moeten worden afgebroken, kabels en leidingen moeten worden verlegd en WKO's moeten worden verplaatst. Indiener ziet risico's ten aanzien van duur van de werkzaamheden, bereikbaarheid en logistiek, veiligheid en vergunningen, beperkingen van exploitatiemogelijkheden, economische impact en faserings- en planningsconflicten, alsook op inefficiënties en kostenstijgingen in de uitvoering.	Duur werkzaamheden: in de verkenningsfase is de uitvoeringshinder op hoofdlijnen onderzocht, passend bij het detailniveau van een MIRT-verkenning. Daarbij is vastgesteld dat de aanleg van de Merwedelijn, en in het bijzonder de aanleg in een verdiepte ligging in het stationsgebied, uitvoeringshinder met zich meebrengt. De exacte uitvoeringsduur, fasering en samenloop met andere werkzaamheden, zoals de (gedeeltelijke) sloop en herontwikkeling van het Beatrixgebouw, zijn in deze fase nog niet definitief uitgewerkt. In de planning- en studiefase wordt de uitvoeringsfasering verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook onderzocht hoe werkzaamheden aan de Jaarbeursboulevard, de halte bij Utrecht Centraal, kabels en leidingen, WKO-systemen, bestaande funderingen en overige ondergrondse constructies zich tot elkaar verhouden. Op basis daarvan wordt een nadere uitvoeringsplanning opgesteld, inclusief maatregelen om hinder, bereikbaarheidseffecten en risico's voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Bereikbaarheid en logistiek: wij delen dit aandachtspunt. Het voorkeursbesluit is een keuze op hoofdlijnen waarvoor bouwwijze, bouwfasering en bereikbaarheid tijdens de realisatie beperkt of niet zijn uitgewerkt. In de volgende fase (MIRT-planning- en studiefase) zullen deze onderwerpen wel in meer detail worden onderzocht en uitgewerkt. Belanghebbenden zullen hierbij worden betrokken. Veiligheid en vergunningen: wij delen dit aandachtspunt. Het voorkeursbesluit is een besluit op hoofdlijnen waarbij de bouwwijze, bouwfasering en bereikbaarheid tijdens de realisatie beperkt of niet zijn uitgewerkt. In de volgende fase (MIRT-planning- en studiefase) zullen de ontwerpen en het risico op het vlak van veiligheid en vergunningen tijdens de bouwfase in meer detail worden onderzocht en uitgewerkt. Indiener zal hierbij worden betrokken. Beperking exploitatiemogelijkheden: wij delen dit aandachtspunt. Het voorkeursbesluit is een keuze op hoofdlijnen waarvoor bouwwijze, bouwfasering en bereikbaarheid tijdens de realisatie beperkt of niet zijn uitgewerkt. In de volgende fase (MIRT-planning- en studiefase) zullen deze onderwerpen wel in meer detail worden onderzocht en uitgewerkt. Belanghebbenden zullen hierbij worden betrokken. Economische impact: zie bovenstaande punten. Om de gevolgen te kunnen beoordelen, zullen eerst ontwerp, bouwwijze, bouwfasering, etc. verder onderzocht en uitgewerkt moeten worden. Faserings- en planningsconflicten: de verdere uitwerking van de Merwedelijn in de MIRT planning- en studiefase gebeurt in samenhang met de omliggende gebiedsontwikkelingen, ook op het vlak van bouwfasering en uitvoeringshinder.
252	109731454	Indiener wijst er op dat in het BO MIRT 2026 en de overige documenten onvoldoende inzichtelijk is gemaakt wat de impact is van het tracé onder de Jaarbeursboulevard op de ondergrondse constructies en funderingen van de omliggende gebouwen. Zettingsrisico's, grondwaterproblematiek en interferentie met bestaande gebouwen en constructies zijn daarbij nadrukkelijke uitgangspunten.	Antwoord is hetzelfde als rij 16.
253	109731454	Indiener stelt dat er in het Ontwerp VKA, BO MIRT 2026 en overige beschikbare documenten nauwelijks aandacht is besteed aan zettingsrisico's, grondwaterproblematiek en interferentie met bestaande gebouwen en constructies. Indiener verzoekt deze elementen te onderzoeken en uitdrukkelijk in de afweging te betrekken. Indiener kan daarvoor informatie aanleveren.	In de verkenningsfase zijn de alternatieven op hoofdlijnen onderzocht en afgewogen, passend bij het detailniveau van een MIRT-verkenning. Daarbij zijn onder meer technische maakbaarheid, OV-kwaliteit, ruimtelijke inpassing, kosten, milieueffecten en uitvoeringshinder betrokken. De keuze voor de halte onder het Beatrixgebouw en het bijbehorende tracé betekent nog niet dat alle ontwerp- en uitvoeringskeuzes definitief vastliggen. In de planning- en studiefase wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt tot een concreet ontwerp en uitvoeringsaanpak. Daarbij worden de door indiener genoemde onderwerpen, waaronder ondergrondse constructies, funderingen, kabels en leidingen, WKO-systemen, grondwater, zettingen, bereikbaarheid, loopstromen en uitvoeringshinder, nader onderzocht. Ook wordt bepaald welke mitigerende maatregelen nodig zijn om effecten op de omgeving en op de bedrijfsvoering van betrokken partijen zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Er wordt kennis genomen van het aanbod van indiener om aanvullende informatie aan te leveren. Deze informatie zal worden betrokken bij de verdere uitwerking en de afstemming met direct betrokken eigenaren en gebruikers in het gebied.
254	109731454	Indiener stelt dat het onduidelijk is in hoeverre milieueffecten expliciet en onderscheidend zijn betrokken voor de keuze/voorkeur voor een halte onder het Beatrixgebouw en het tracé onder de Jaarbeursboulevard. Indiener stelt dat het onduidelijk is in welke mate het VKA beter of gelijkwaardig scoort op ondergrondse doorkoppeling met de binnenstad. Indiener stelt ook dat de rol van de ondergrond onvoldoende betrokken is	MER en de samenhang tussen deel 1 en deel 2: Zie reactie op 246 - 248 voor een beschrijving van de afweging over de verschillende varianten van de halte bij Utrecht Centraal en het toeleidende tracé. In de MIRT-verkenning zijn verschillende halte- en tracéopties onderzocht. De selectie van kansrijke varianten heeft stapsgewijs plaatsgevonden. Daarbij is onder meer gekeken naar doelbereik, OV-kwaliteit, technische maakbaarheid,

		bij de ontwikkeling van het Ontwerp VKA. Indiener geeft aan dat de beschikbare documentatie op hoofdlijnen inzicht geeft in de omvang van de hinder die wordt veroorzaakt door geluid en trillingen, maar dat een locatie-specifieke beschouwing ontbreekt. Ook geeft indiener aan dat risico's ten aanzien van uitvoeringshinder onvoldoende expliciet in beeld gebracht zijn bij het beoordelen en wegen van de alternatieven.	ruimtelijke inpassing, toekomstvastheid, kosten, uitvoerbaarheid en milieueffecten. Vanaf het begin van de Verdiepingsfase zijn bewust de mer-effecten als 'scoringscriteria' gehanteerd, zodat ook voor de varianten in de verdiepingsfase milieueffecten zijn meegewogen en de doorvertaling naar de PlanMER eenduidig en navolgbaar is. In de 'effectbeoordeling onderzoeksfase' (april 2025) wordt hierover meer duiding gegeven. Varianten die onevenredige milieunadelen lieten zien (bijvoorbeeld geluid bij de ligging op een viaduct), ofwel onvoldoende bijdroegen aan de projectdoelen, technisch niet of minder goed inpasbaar waren, onvoldoende toekomstvast waren, of te kostbaar, zijn in deze trechtering als negatief beoordeeld. De milieueffecten waren daarbij dus een integraal onderdeel van de beoordeling. Uiteindelijk is de halte onder het Beatrixgebouw als kansrijke haltevariant naar voren gekomen, omdat deze goed aansluit op Utrecht Centraal, een compacte overstap mogelijk maakt en te combineren is met het gekozen tracé in verdiepte ligging. De milieueffecten zijn in het Verkenningenrapport en planMER onderzocht op het detailniveau dat past bij een MIRT-verkenning. De naar verwachting optredende effecten van de voorgestelde keuze voor de halte Beatrixgebouw vormen belangrijke aandachtspunten voor de verdere uitwerking. In de planning- en studiefase worden de halte, het tracé en de raakvlakken met de omgeving nader uitgewerkt. Daarbij worden ook uitvoeringshinder, ondergrondse constructies, kabels en leidingen, WKO-systemen, bereikbaarheid en fasering verder onderzocht. De door indiener aangedragen aandachtspunten worden daarbij betrokken. Toekomstvastheid: Zie reactie op 246 - 248 voor een beschrijving van de afweging over de verschillende varianten van de halte bij Utrecht Centraal en het toeleidende tracé. "Effectbeoordeling Onderzoeksfase", april 2025 is beschreven hoe toekomstvastheid is meegewogen in de Verdiepingsfase. Van de vier opties die in de Verdiepingsfase zijn beschouwd, scoorde alleen de halte Knooppassage beter dan halte Beatrixgebouw, de andere twee opties scoorden slechter. Ondergrond en uitvoerbaarheid: De complexiteit van de ondergrond in het stationsgebied wordt herkend. In de verkenningsfase is op hoofdlijnen onderzocht of de halte onder het Beatrixgebouw en het tracé in verdiepte ligging technisch maakbaar zijn. Daarbij zijn onder meer bodem, grondwater, WKO-systemen, kabels en leidingen, technische maakbaarheid en uitvoeringsrisico's als aandachtspunten betrokken. In de planning- en studiefase wordt de ondergrondse situatie nader en locatie specifiek uitgewerkt. Daarbij worden kabels en leidingen, WKO-systemen, funderingen, groutankers, parkeergarages en andere ondergrondse constructies in samenhang geïnventariseerd en beoordeeld. Voor WKO-systemen wordt per bron onderzocht wat de huidige werking is, welke effecten de aanleg en aanwezigheid van de Merwedelijn kunnen hebben en welke mitigerende maatregelen nodig zijn. Hiervoor wordt onder meer gebruik gemaakt van een nader grondwatermodel. Oplossing is randvoorwaardelijk om dit VKA uiteindelijk te kunnen gaan bouwen. Ook de samenloop van verschillende ondergrondse beperkingen wordt in de verdere uitwerking betrokken. Daarbij wordt beoordeeld of aanpassingen nodig zijn in ontwerp, bouwmethode, fasering of bescherming en verlegging van bestaande voorzieningen. De door indiener aangedragen informatie wordt betrokken bij de verdere uitwerking en de afstemming met betrokken eigenaren, beheerders en bevoegd gezag. Geluid en trillingen: In de verkenningsfase zijn geluid en trillingen onderzocht op het detailniveau dat past bij een MIRT-verkenning. De onderzoeken zijn bedoeld om alternatieven op hoofdlijnen te vergelijken en aandachtspunten voor de verdere uitwerking te benoemen. Omdat de halte onder het Beatrixgebouw en het tracé onder de Jaarbeursboulevard in de onderzochte alternatieven als uitgangspunt zijn opgenomen, zijn deze onderdelen niet als afzonderlijke varianten vergeleken binnen de effectbeoordelingen voor geluid en trillingen. De effecten van deze keuze zijn wel onderdeel van de beoordeling van het voorkeursalternatief. De zorgen over geluid en trillingen worden herkend. Uit de effectonderzoeken blijkt dat geluid en trillingen aandachtspunten zijn, zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase. In de planning- en studiefase worden deze effecten nader locatie-specifiek onderzocht op basis van het uitgewerkte ontwerp, de lokale bodemopbouw, de afstand tot gebouwen, de funderingssituatie en de gekozen uitvoeringsmethode. Daarbij wordt ook bepaald welke maatregelen nodig en doelmatig zijn. Voor geluid wordt gewerkt volgens de gebruikelijke voorkeursvolgorde: eerst maatregelen aan de bron, vervolgens maatregelen in de overdracht en pas daarna maatregelen bij de ontvanger. Ook cumulatieve geluidseffecten en de mogelijke doorwerking op bestaande en geplande woningbouw worden in de vervolgfase nader beschouwd, voor zover daarvoor voldoende concrete informatie beschikbaar is over het ontwerp en de relevante ruimtelijke ontwikkelingen. De door indiener aangedragen aandachtspunten worden betrokken bij de verdere uitwerking. Uitvoeringshinder: Deze zorgen worden herkend. In de verkenningsfase is uitvoeringshinder op hoofdlijnen onderzocht, passend bij het detailniveau van een MIRT-verkenning. Daaruit blijkt dat de aanleg van de Merwedelijn,

			zeker in het stationsgebied en bij een verdiepte ligging, aanzienlijke hinder kan veroorzaken. De exacte effecten op looproutes, bezoekersstromen, bereikbaarheid van gebouwen, expeditie, veiligheid en de bedrijfsvoering van private partijen zijn in deze fase nog niet op uitvoeringsniveau uitgewerkt. In de planning- en studiefase wordt de uitvoeringsfasering verder geconcretiseerd. Daarbij wordt onderzocht hoe veilige en voldoende brede looproutes, bereikbaarheid van gebouwen, expeditie, nood- en hulpdiensten, evenementenlogistiek en de bedrijfsvoering van private partijen zoveel mogelijk kunnen worden geborgd. Dit vraagt om een nadere bouwfasering, een bereikbaarheids- en veiligheidsaanpak en afstemming met partijen in het gebied. Ook tijdelijke maatregelen, omleidingen, fasering, communicatie met bezoekers en gebruikers en de afstemming met evenementen en congressen worden in die fase nader uitgewerkt. De genoemde aandachtspunten worden daarbij betrokken. Het uitgangspunt is dat de hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk wordt beperkt en dat de bereikbaarheid en veiligheid van het gebied tijdens de werkzaamheden zo goed mogelijk worden geborgd.
255	109731454	Indiener verzoekt de hierboven genoemde punten te betrekken bij de vaststelling van het definitieve VKA.	De hiervoor beschreven effecten zijn meegewogen bij de keuze voor het Voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief is een keuze op hoofdlijnen. Bij de afronding van de verkenningsfase besluiten opdrachtgevende partijen welke oplossing het best passend is voor de geconstateerde opgave. In de volgende fase, de planning- en studiefase, werken we het voorkeursalternatief tot in detail uit. Bij de afronding van de verkenningsfase horen nog risico's en onzekerheden die om een uitwerking vragen in volgende fases. Dit is onderdeel van de MIRT-systematiek waarbij we van grof naar fijn werken. Dit geldt ook voor bovengenoemde effecten. In de volgende fase zal hier meer onderzoek naar worden gedaan en het ontwerp verder worden uitgewerkt en waar nodig of wenselijk worden aangepast.
256	109731454	Indiener stelt dat op voorhand duidelijk moet zijn dat er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om het plan uit te voeren. Daarbij is tevens relevant of voldoende middelen beschikbaar zijn om eventuele planschadekosten of onteigeningskosten te dekken. Het is van belang dat hierbij een reële benadering wordt gekozen.	Het budget voor de Merwedelijn is gebaseerd op een P85-raming voor het voorkeursalternatief. Dit betekent dat er een grote risicoreservering en onzekerheidsreservering is opgenomen in de raming. In het document "3-02 Documenten Kostennotities" is hierop een toelichting te vinden (zie de U Ned website). De SSK-raming houdt rekening met wettelijke verplichtingen en regels over nadeelcompensatie en schadeloosstelling. In de SSK-raming zijn posten opgenomen voor eventuele planschade (indien daartoe een wettelijke verplichting bestaat) en voor eventuele vastgoedkosten (waaronder verwerving of onteigening). In de volgende fase, de planning- en studiefase, wordt het ontwerp verder uitgewerkt en de raming verder gedetailleerd. Daarbij worden risico's zo veel mogelijk beheerst in het ontwerp door beheersmaatregelen uit te werken. De financierende partijen stellen een bestuursovereenkomst op voor de volgende fase, de planning- en studiefase. In de bestuursovereenkomst worden afspraken gemaakt over budget, kosten, risico's en omgang met eventuele financiële tegenvallers. Na een besluit over de voorkeursbeslissing wordt de bestuursovereenkomst getekend en gepubliceerd in de Staatscourant.
257	109731454	Indiener gaat er vanuit dat de Overheden met indiener in gesprek gaan over de relatie tussen het Ontwerp VKA en private eigendommen, om zo tot een voor alle partijen optimale oplossing te komen. Dit mede gelet op het feit dat er alternatieve tracés mogelijk zijn met minder ingrijpende gevolgen.	Indiener kan er vanuit gaan dat Overheden in de planning- en studiefase het gesprek met indiener aangaan om tot overeenstemming en een oplossing te komen. Met als startpunt niet het verkennen van alternatieve tracés, maar het verder utiwerken van het Definitieve Voorkeursalternatief.
258	109731454	Indiener stelt dat er voor zover inzichtelijk geen grondverwervingskosten of onteigeningskosten zijn verdisconteerd in de kostenraming van de aanlegkosten van de Merwedelijn. Hetzelfde geldt voor kosten die gepaard gaan met WKO-systemen en omzetverlies waarvan gedurende de aanlegfase van de Merwedelijn sprake zal zijn en compensatie moet plaatsvinden. Het gevolg hiervan is dat er geen correcte toets heeft kunnen plaatsvinden of het ontwerp VKA uitvoerbaar is binnen het beschikbare budget en hoe dit uitpakt in de beoordeling van alternatieven.	Het budget voor de Merwedelijn is gebaseerd op een P85-raming voor het voorkeursalternatief. Dit betekent dat er een grote risicoreservering en onzekerheidsreservering is opgenomen in de raming. In de SSK-raming zijn posten opgenomen voor grondverwervingskosten en vastgoedkosten, inclusief risicopercentages voor niet benoemde risico's vastgoedkosten. In het document "3-02 Documenten Kostennotities" staat: "Ten behoeve van de oplossingsrichtingen binnen het gebied Knoop worden vastgoedkosten voorzien in verband met de verwerving van gronden. Dit betreft zowel tijdelijke als definitieve grondaankopen." In hetzelfde document staat: "Daarnaast wordt planschade verwacht die direct verband houdt met vastgoedontwikkeling. Voor enkele locaties wordt bovendien herontwikkeling voorzien. De hiermee gepaard gaande kosten en eventuele baten zijn eveneens door de gemeente Utrecht in beeld gebracht en geïntegreerd in de SSK-raming". Wat betreft de WKO's is er in de effectnotitie water (2-12) aandacht besteed aan de directe en indirecte beïnvloeding van WKO-bronnen door de Merwedelijn. Aanvullend staat in het document "3-02 Documenten Kostennotities": "Voor de overige bijkomende kosten is een kostencomponent opgenomen in de Knoop-ramingen die verband houdt met het aantal warmtebronnen dat geraakt wordt in de verschillende Knoop-opties. Hierbij gaat het om kosten die verwacht kunnen worden als gevolg van (selectie): • Schade aan bestaande bronnen, waaronder verminderde capaciteit of functionaliteit van WKO-systemen; • Reservering voor mogelijke schadeclaims, inclusief planschade of nadeelcompensatie; • Compensatiekosten bij noodzakelijke aanpassing, verplaatsing of herinrichting van bestaande installaties". De financierende partijen stellen een bestuursovereenkomst op voor de volgende fase (de planning- en studiefase). In de bestuursovereenkomst worden afspraken gemaakt over budget, kosten, risico's en omgang met eventuele

			financiële tegenvallers. Na een besluit over de voorkeursbeslissing wordt de bestuursovereenkomst getekend en gepubliceerd in de Staatscourant.
259	109731454	Indiener stelt dat de financiering in grote mate afhankelijk is van cofinanciering door diverse (mede)overheden. Al deze overheden hebben een voorbehoud gemaakt op instemming van hun vertegenwoordigende organen. Niet duidelijk is wat er gebeurt op het moment dat een van deze overheden besluit niet (verder) bij te dragen.	In de Bestuursovereenkomst horende bij het Voorkeursbesluit worden de financiële afspraken tussen de opdrachtgevende partijen vastgelegd. Hiermee is voor deze fase voldoende zekerheid dat het beschikbare budget overeenkomt met de geraamde kosten (inclusief risicoreservering en onzekerheidsmarge).
260	109731454	Indiener stelt dat in algemene zin voldoende inzicht ontbreekt in de wijze waarop de belangen van indiener zijn betrokken bij de beoordeling van uitvoerbaarheid, fasering, bereikbaarheid, bedrijfscontinuïteit en economische effecten van het voorkeursalternatief.	Zie reactie op 246-248 voor een beschrijving van de afweging over de verschillende varianten van de halte bij Utrecht Centraal en het toeleidende tracé. Het zou hebben geholpen bij het maken van een inschatting als indiener haar belangen had ingebracht op het moment dat ze daartoe uitgenodigd was. Overheden hebben in de afweging zelf de belangen van indiener meegenomen, zoals onder andere in de beoordeling van ruimtelijke inpassing, OV-bereikbaarheid, haalbaarheid en uitvoeringshinder. Tevens is bijvoorbeeld meegewogen in hoeverre de verschillende halteopties aansluiten op lopende planprocessen, niet alleen van indiener, maar ook voor Beurskwartier, doorontwikkeling van De Knoop, Matserterrein en Kruisvaartkade. De meeste van deze plannen zijn al in een vergevorderd ontwikkelstadium, waarbij eventuele aanpassing vanwege de Merwedelijn verregaande consequenties heeft. De plannen van indiener zijn over het algemeen minder ver uitgewerkt en zijn in afstemming met de Merwedelijn verder uit te werken. Alle eigenaren/ ontwikkelaars van grond rondom Utrecht Centraal benodigd voor de verschillende varianten van de Merwedelijn die zijn afgewogen, hebben tevens in de verdiepingsfase de mogelijkheid gekregen om een reactie naar het Bestuurlijk Overleg te geven. Indiener heeft hier geen gebruik van gemaakt. De economische effecten van de aanleg van de Merwedelijn zijn onderzocht in de MKBA.
261	109731454	Indiener verzoekt om de zienswijze te betrekken in de afweging tot vaststelling van de definitieve Voorkeursbeslissing. Voor een toelichting is indiener beschikbaar.	Zie ook onze reactie op 244 en 245. Wij danken indiener voor het aanbod voor toelichting en hebben daar ook gebruik van gemaakt. Deze zienswijze wordt betrokken bij de afweging over het definitieve Voorkeursbesluit. Indiener is een belangrijke samenwerkingspartner bij de verdere uitwerking van de Merwedelijn en zal in verschillende rollen worden betrokken in de volgende fase. Hierover willen we met indiener graag afspraken maken.

Bijlage A Gepubliceerde documenten

Naam
Ontwerp voorkeursbeslissing
Voorkeursbeslissing
Publieksvriendelijke samenvatting
Participatierapportage
Zeef 2 deel 1
Zeef 2 deel 1 - Verkenningenrapport en PlanMER
Zeef 2 deel 1 - MKBA
Effectnotitie Toekomstvastheid
Effectnotitie Technische inpassing en haalbaarheid
Effectnotitie ruimtelijke kwaliteit
Effectnotitie Leefbaarheid - Trillingen
Effectnotitie Leefbaarheid - Luchtkwaliteit
Effectnotitie Leefbaarheid - Geluid
Effectnotitie Klimaat
Effectnotitie Gezondheid
Effectnotitie Faseerbaarheid en realisatietermijn
Effectnotitie Externe Veiligheid
Effectnotitie Ecologie en natuur
Effectnotitie Duurzaamheid
Effectnotitie Doelbereik - Definitief (zonder BnG)
Effectnotitie Bodem
Effectnotitie Bereikbaarheid Verkeersveiligheid - Def (zonder BnG)
Effectnotitie Archeologie en Cultuurhistorie
Zeef 2 deel 1 Verkenningenrapport Bijlage Beoordelingskader
Zeef 2 deel 1 Q-team advies
Zeef 2 deel 1 Probleemanalyse
Zeef 2 deel 1 Participatie MIRT-verkenning OV en Wonen
Zeef 2 deel 1 NRD Verkenning OV en Wonen regio Utrecht na zienswijzen
Technische Rapportage
Oplegnotitie effectnotities
Effectnotitie Water
Effectnotitie Uitvoeringshinder
Zeef 2 deel 2
Notitie Aanvulling (Milieu)effectbeoordeling en Verkenningenrapport
Oplegnotitie bij de effectnotities
Notitie Doelbereik
Notitie Toekomstvastheid
Notitie Bereikbaarheid en Verkeersveiligheid
Notitie Trillingen

Notitie Geluid
Notitie Luchtkwaliteit
Notitie Ruimtelijke Kwaliteit
Notitie Externe Veiligheid
Notitie Gezondheid
Notitie Uitvoeringshinder
Notitie Bodem
Notitie Water
Notitie Archeologie en Cultuurhistorie
Notitie Ecologie en Natuur
Notitie Duurzaamheid
Notitie Klimaat(adaptatie)
Notitie Technische Inpassing en Haalbaarheid
Notitie Faseerbaarheid en Realisatietermijn
Integrale Notitie OV-Kosten
Bijlage B Beoordelingskader
Bijlage A Milieueffectrapportages Details en Wettelijke Eisen
Technische rapportage verkeersmodelonderzoek
Ontwerpnotities
Effectbeoordelingen
Ontwerptekening
Effecten vernietiging TB Ring Utrecht op MIRT OV & Wonen

RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN

TELEFOON
030 69 26 111

POSTADRES
Postbus 2
3800 AA Amersfoort

ONLINE
recreatieschapstichtsegroenlanden.nl
stichtsegroenlanden@staatsbosbeheer.nl

FINANCIEEL
IBAN NL 91 BNGH 0285072307
BIC BNGH NL2G
BTW NL805330689B01
Kvk 52400549

Aan de deelnemers van recreatieschap Stichtse Groenlanden:
De raden van de gemeenten De Bilt, De Ronde Venen, Houten, Lopik, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Woerden en IJsselstein en de Provinciale Staten van de provincie Utrecht

Datum 1 oktober 2026
Onderwerp Aanbiedingsbrief Begrotingswijziging 2026 SGL
Behandeld door J. Brand
Ons kenmerk
Uw kenmerk
Bijlagen Begrotingswijziging 2026 SGL

Geachte deelnemer,

Het Algemeen Bestuur van Recreatieschap Stichtse Groenlanden heeft in haar vergadering van 1 oktober jongstleden de Begrotingswijziging 2026 vastgesteld. Middels deze brief wordt u hierover geïnformeerd. Omdat de deelnemersbijdrage (programmagebied B) via de Begrotingswijziging 2026 slechts wordt gewijzigd conform eerdere besluitvorming van het Algemeen Bestuur, wordt van u geen zienswijze gevraagd.

Met het doorvoeren van een begrotingswijziging realiseren we dat diverse begrotingsposten in lijn worden gebracht met de actuele situatie. De wijzigingen vinden allen plaats binnen het programma ‘instandhouding gebieden’ en vragen zodoende geen extra middelen van de deelnemers of uit de financiële reserves. Dat betekent dat hogere lasten worden gedekt met lagere lasten of hogere baten elders in de begroting. We lichten graag een aantal wijzigingen toe.

Strandbad
Door het warme en zonnige weer is het dit seizoen bijzonder druk geweest bij het Strandbad aan de Maarsseveense Plassen. De verwachte opbrengst, zoals opgenomen in de Begroting 2026, is dan ook ruimschoots gepasseerd. Een voorzichtige raming toont €124.000 aan hogere baten. Daarbij moet worden opgemerkt dat dit niet automatisch leidt tot een hoger resultaat voor programmagebied A, omdat tegelijkertijd ook de lasten hoger uitvallen door meer inhuur van lifeguards. Daarnaast is dit seizoen gestart met de inhuur van beveiligers om overlast van jeugdgroepen te verminderen. Hierop is goed gereageerd door zowel bezoekers als personeel. De lasten worden zo’n €149.000 hoger geraamd dan vooraf begroot.

Dienstverlening door Staatsbosbeheer
Een voorzichtige raming toont een onderbenutting op het dienstverleningsbudget voor Staatsbosbeheer van €166.000 bij programmagebied A. Door een zieke BOA en ook een vertrekkende BOA zal de inzet op toezicht en handhaving op jaarbasis lager uitvallen. Daarnaast waren voorheen drie toezichthouders van het Strandbad direct in dienst bij Staatsbosbeheer, wat zodoende ook is begroot. Echter, in 2026 zijn dit er twee en wordt een derde toezichthouder ingehuurd, waardoor deze lasten elders in de begroting landen. De rechtmatigheidscontrole, waarvan werd voorzien dat deze door Staatsbosbeheer

zou worden uitgevoerd, wordt dit jaar nog extern belegd. Het budget van deze dienstverlening is dan ook overgeheveld naar de begrotingspost voor financiële dienstverlening door derden.

Voor programmagebied B wordt het dienstverleningbudget met €150.000 verhoogd conform eerdere besluitvorming door het algemeen bestuur om aanvullende middelen beschikbaar te maken voor extra inzet op toezicht en handhaving bij de Vinkeveense Plassen. Zodoende is de deelnemersbijdrage met eenzelfde bedrag verhoogd.

Regulier Onderhoud

Helaas hebben we te maken gehad met onvoorziene uitgaven die niet (volledig) kunnen worden ondergebracht binnen de stelposten van de diverse onderhoudsbestekken. Zo is er aanzienlijk meerwerk op het onderhoudsbestek voor de fietspaden. Dit betreft het snoeien van hakhout om hiermee plaats te maken voor het ontvangen van bagger. De verplichting voor het baggeren is opgelegd door het Hoogheemraadschap. Ook is dit jaar de overlast van de eikenprocessierups aanzienlijk, wat extra lasten met zich meebrengt. Daarnaast zijn er een aantal herstelwerkzaamheden als gevolg van vandalisme. Zo is bijvoorbeeld een steiger aan de Strijkviertelplas afgebrand en is er schade aan speeltoestellen bij het Strandbad en Langs de Lek. In totaal is voor programmagebied A zo'n €110.000 extra budget nodig voor regulier onderhoud. Daar staat tegenover dat voor programmagebied B het budget kan worden verlaagd met €71.000, onder andere doordat werkzaamheden zijn gecombineerd met uitgevoerd groot onderhoud.

Kapitaallasten

Doordat diverse vervangingsinvesteringen in 2025 niet gereed zijn gekomen, schuift het startmoment van de afschrijving met een jaar door. Voor programmagebied A vallen de afschrijvingslasten in 2026 daardoor €88.000 lager uit. Voor programmagebied bedraagt dit €20.000. Daarnaast zorgt de vertraging in de investeringen er ook voor dat gewacht kan worden met het aantrekken van extern vreemd vermogen. Hierdoor vallen ook rentelasten voor 2026 aanzienlijk lager uit dan begroot.

Resume

Om de begrotingstekorten voor 2026 op te lossen, werden taakstellingen opgenomen in de begrotingen van beide programmagebieden. Voor programmagebied A leiden de genomen maatregelen binnen de taakstelling, alsmede de overige begrotingswijzigingen, ertoe dat het resultaat voor 2026 geraamd wordt op €15.000 positief.

Voor programmagebied B werd de taakstelling grotendeels ingevuld door een aanvullende deelnemersbijdrage van €102.500. Als gevolg van de begrotingswijzigingen werd ook voor dit programmagebied een aanzienlijk positief resultaat verwacht. Dit heeft ertoe geleid dat deze extra deelnemersbijdrage voor 2026 kan komen te vervallen, waarna nog een positief resultaat van €4.000 wordt verwacht.

Met vriendelijke groet,

namens het dagelijks bestuur



Jitske Brand

Bestuurssecretaris a.i. Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht e.o.

Voorstel aan het algemeen bestuur

Vergadering 1 oktober 2026
Onderwerp Begrotingswijziging 2026

Bestuursvoorstel

Onderwerp	Begrotingswijziging 2026
Aan	Het algemeen bestuur van recreatieschap Stichtse Groenlanden
Van	Benjamin van Diggelen, controller
Datum	8 september 2026
Bijlagen	

Overwegingen en besluit

Overwegingen

- Gelet op de nu bekende extra (onvoorziene) lasten voor beheer en onderhoud;
- Gelet op het feit dat de gestegen lasten grotendeels worden opgevangen door lagere lasten of hogere baten elders in de programmabegroting;
- Gelet op het feit dat de Halfjaarrapportage 2026 separaat aan u is voorgelegd;
- Gelet op het feit dat de meerjarenplanning voor (vervangings)investeringen periodiek wordt geactualiseerd en daarom meeloopt met deze begrotingswijziging;
- Gelet op het feit dat de deelnemersbijdrage (SGL-B) slechts wordt gewijzigd conform eerdere besluitvorming door het AB en dat zodoende de begrotingswijziging niet voor zienswijze naar de deelnemers zal worden gestuurd.

Besluit het algemeen bestuur van recreatieschap Stichtse Groenlanden:

1. De Begrotingswijziging 2026 vast te stellen;
2. De gewijzigde (meerjaren) investeringsbegroting vast te stellen;
3. De raden en Staten te informeren over de Begrotingswijziging 2026 en het feit dat conform artikel 21 van de GR geen zienswijze gevraagd wordt.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van het algemeen bestuur van recreatieschap Stichtse Groenlanden gehouden op 1 oktober te Nieuwegein.

Dhr. J. van Engelen
Voorzitter

Mw. J. Brand
Secretaris a.i.

Voorstel aan het algemeen bestuur

Vergadering 1 oktober 2026
Onderwerp Begrotingswijziging 2026

1. Onderwerp in kort bestek

Aanleiding
Staatsbosbeheer verzorgt periodiek een rapportage voor SGL waarin zowel financieel als inhoudelijk op de stand van zaken wordt gerapporteerd, met focus op geconstateerde afwijkingen ten opzichte van de vastgestelde begroting en de consequenties daarvan en de prognose over het gehele betreffende jaar.

Doel
Met dit bestuursvoorstel wordt beoogd om:
- Het algemeen bestuur inzicht te geven in de voorliggende begrotingswijziging;
- Het voorstel ter vaststelling voor te leggen aan het algemeen bestuur.

Beoogd resultaat
Door het opvoeren van een begrotingswijziging sluit de begroting weer aan bij de actuele financiële situatie van het Recreatieschap.

2. Context

Middels deze begrotingswijziging worden een aantal begrotingsposten weer aangesloten op de actuele situatie. Hierbij beperken we ons niet tot de financiële administratie met peildatum 30 juni 2026, maar hebben we alle informatie waarover we eind augustus beschikken meegewogen in het besluit om de prognoses bij te stellen.

De voorgelegde begrotingswijziging heeft een beperkte impact op het resultaat voor 2026. De wijzigingen vinden allen plaats binnen het programma ‘instandhouding gebieden’ en vragen zodoende geen extra middelen van de deelnemers of uit de financiële reserves. Dat betekent dat hogere lasten worden gedekt met lagere lasten of hogere baten elders in de begroting. In voorliggend stuk zullen we de afwijkingen groter dan €10.000 nader toelichten.

Daarnaast wordt middels deze begrotingswijziging de meerjarenplanning van de (vervangings)investeringen geactualiseerd. Dat kan betekenen dat investeringen worden doorgeschoven naar een volgende jaarschijf, investeringen juist naar voren zijn gehaald, of dat er nieuwe investeringen nodig zijn die nog niet eerder in de investeringsbegroting waren opgenomen.

3. Voorgaande besluitvorming

Vaststelling door het Algemeen Bestuur van de Begroting 2026 dd 10 juli 2026.

4. Juridische paragraaf

N.v.t.

5. Financiële paragraaf

Begrotingswijziging 2026

Tabel 1: Overzicht begrotingswijzigingen 2026 per programmagebied

	SGL-A			SGL-B		
Begrotingspost	**Begroting 2026**	**Na Begroting s-wijziging**	**Afwijking**	**Begroting 2026**	**Na Begroting s-wijziging**	**Afwijking**
Baten						
Huren en pachten (+overige exploitaties)	665.708	717.766	52.058	28.765	31.634	2.869
Jacht- en visrechten	3.362	3.279	-83	1.849	1.873	25
Entreegelden	500.903	625.000	124.097	0	0	0
Diverse baten	50.000	53.337	3.337	20.000	41.788	21.788
Vergunningen, Ontheffingen en Toestemmingen	268.066	275.000	6.934	95.539	88.916	-6.622
Doorberekende kosten	0	6.000	6.000	0	2.750	2.750
Bestuurs- en apparaatskosten	49.974	49.974	0	25.802	25.802	0
Algemene dekkingsmiddelen (deelnemersbijdrage)	3.720.885	3.720.885	0	1.354.989	1.504.989	150.000
Totaal Baten	**5.258.899**	**5.451.242**	**192.342**	**1.526.943**	**1.697.753**	**170.810**
Lasten						
Dienstverlening Staatsbosbeheer (SOK)	2.265.466	2.099.278	-166.188	809.364	940.864	131.500
Bestuurs- en apparaatskosten	94.529	198.963	104.434	42.434	89.354	46.920
Regulier onderhoud	1.174.863	1.327.219	152.357	447.640	377.053	-70.587
Dotatie voorziening groot onderhoud	583.906	545.098	-38.807	73.879	89.994	16.115
Dotatie voorziening dubieuze debiteuren	0	0	0	0	408	408
Afschrijvingen	396.550	308.336	-88.214	79.844	59.373	-20.471
Rentekosten	73.208	38.899	-34.309	62.107	10.000	-52.107
Energie- en waterverbruik	89.177	60.000	-29.177	6.293	7.000	707
Belastingen	41.531	48.564	7.033	12.348	12.348	0
Verzekeringen	22.526	22.526	0	16.999	18.500	1.501
Dienstverlening derden	283.558	595.176	311.618	987	56.210	55.223
Publiciteit & voorlichting	1.350	0	-1.350	2.431	1.350	-1.081
Drukwerk	813	817	4	1.478	1.830	352
Huren en pachten	23.234	24.270	1.037	15.551	12.928	-2.623
Brandstof	7.982	7.982	0	9.657	9.657	0
Diverse lasten	160.620	320.674	160.054	-80.116	22.605	102.722
Vergunningen, Ontheffingen en Toestemmingen	634	634	0	5.206	59	-5.147
Totaal Lasten	**5.219.946**	**5.598.436**	**378.490**	**1.506.104**	**1.709.535**	**203.431**
Saldo gewone bedrijfsvoering	**38.953**	**-147.194**	**-186.147**	**20.839**	**-11.782**	**-32.621**
Totaal kredieten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Saldo van baten en lasten	**38.953**	**-147.194**	**-186.147**	**20.839**	**-11.782**	**-32.621**
Onttrekking reserves	202.932	336.844	133.912	30.318	15.400	-14.918
Toevoeging reserves	241.885	175.000	-66.885	51.157	0	-51.157
Saldo	**0**	**14.650**	**14.650**	**0**	**3.618**	**3.618**

Bovenstaande tabel toont de voorgestelde begrotingswijzigingen voor 2026. De afwijkingen groter dan €10.000 zullen nader worden toegelicht.

Voorgestelde wijzigingen SGL-A

Baten

Huren en pachten (+ overige exploitaties)
De baten worden met €50.000 verhoogd als gevolg van de verwachte opbrengt van de zandsuppletie in de Honswijkerplas door firma Dekker. Deze opbrengsten worden vooraf niet begroot. De volledige opbrengst zal overigens direct worden gestort in de Reserve inrichting 't Waal / Honswijkerplas, waardoor de impact op het resultaat per saldo nihil is.

Entreegelden Strandbad
Door het warme en zonnige weer is het dit seizoen bijzonder druk geweest bij het Strandbad aan de Maarsseveense Plassen. De verwachte opbrengst, zoals opgenomen in de Begroting 2026, is dan ook ruimschoots gepasseerd. Een voorzichtige raming toont €124.000 aan hogere baten. Daarbij moet worden opgemerkt dat dit niet per se leidt tot een hoger resultaat voor SGL-A, omdat tegelijkertijd ook de lasten hoger uitvallen door meer inhuur van lifeguards en beveiliging.

Lasten

Dienstverlening Staatsbosbeheer (SOK)
Een voorzichtige raming toont een onderbenutting op het dienstverleningsbudget van €166.000. Door een zieke BOA en ook een vertrekkende BOA zal de inzet op toezicht en handhaving op jaarbasis lager uitvallen. Daarnaast waren voorheen drie toezichthouders van het Strandbad direct in dienst bij Staatsbosbeheer, wat ook zo is begroot. Echter, in 2026 zijn dit er slechts twee en wordt een derde toezichthouder ingehuurd via een payrollconstructie, waardoor deze lasten elders in de begroting landen.

Bestuurs- en apparaatskosten
Provincie Utrecht draagt zorg voor de inhuur van de bestuurssecretaris van het Recreatieschap. De kosten hiervoor worden doorbelast, maar waren nog geen onderdeel van de begroting. Daarom wordt een begrotingswijziging gedaan van €30.368. Vanaf 2027 zijn deze lasten structureel opgenomen in de begroting. Daarnaast werd er in de begroting van uitgegaan dat de rechtmatigheidscontrole intern door Staatsbosbeheer zou worden uitgevoerd. Helaas is voor deze rol nog geen geschikte kandidaat gevonden, waardoor deze opdracht extern wordt belegd. Hiervoor is €40.000 opgenomen voor externe financiële dienstverlening. In aanvulling op voorgaande alinea is uiteraard het dienstverleningsbudget van Staatsbosbeheer omlaag bijgesteld. Ook de accountantskosten vallen hoger uit dan begroot, wat met name wordt veroorzaakt door de facturatieflow van Baker Tilly, die de eerste aanbetalingsfactuur (die landt in 2025) heeft verlaagd, waardoor de afrekening (die landt in 2026) hoger uitvalt.

Regulier Onderhoud
Helaas hebben we te maken gehad met onvoorziene uitgaven die niet (volledig) kunnen worden ondergebracht binnen de stelposten van de diverse bestekken. Zo is er bijvoorbeeld €41k meerwerk op het onderhoudsbestek voor de fietspaden. Dit betreft het snoeien van hakhout om hiermee plaats te maken voor het ontvangen van bagger. De verplichting voor het baggeren is opgelegd door het Hoogheemraadschap. Ook is dit jaar de overlast van de eikenprocessierups aanzienlijk. Naar verwachting brengt dit zo'n €20k aan extra lasten met zich. Dan zijn er nog herstelwerkzaamheden als gevolg van vandalisme. Zo is bijvoorbeeld een steiger aan de Strijkviertelplas afgebrand en is er schade aan speeltoestellen bij het Strandbad en Langs de Lek. Daarnaast moest bij het Strandbad het strand- en onderwaterprofiel worden hersteld, en slib worden verwijderd.

De begroting zal ook nog met ruim €42k (materiële deel van totaal €55k) worden opgehoogd voor het beheer en onderhoud in het Nedereindse Park, zoals bekrachtigd in de AB-vergadering van 3 oktober

2025. Hiermee rekening houdend, resteert voor SGL-A een te verwachte budgetoverschrijding van zo'n €110k op regulier onderhoud.

Dotatie voorziening groot onderhoud
Op basis van de actuele meerjarenplanning kan de dotatie aan de voorziening groot onderhoud worden verlaagd ten opzichte van de begroting. De meerjarenplanning wordt continu gemonitord en indien nodig gewijzigd. Deze wijzigingen komen voort uit herplanningen, aanpassingen van normeenheden of het toevoegen of verwijderen van werken wanneer daar aanleiding toe is. Met deze lastenverlaging werd bij de invulling van de Taakstelling 2026 al grotendeels rekening gehouden.

Afschrijvingen
Afschrijving op vaste activa start in het eerste jaar volgend op het jaar van realisatie van de investering. Omdat diverse vervangingsinvesteringen in 2025 niet gereed zijn gekomen, schuift het startmoment van afschrijven door. Voor SGL-A vallen de afschrijvingslasten in 2026 daardoor €88k lager uit. Ook hiermee was in de taakstelling voor 2026 al grotendeels rekening gehouden.

Rentekosten
Naast een uitstel van de afschrijvingslasten zorgt een vertraging in de investeringen er ook voor dat gewacht kan worden met het aantrekken van extern vreemd vermogen. Hierdoor vallen de rentelasten voor 2026 aanzienlijk lager uit dan begroot.

Energie- en waterverbruik
De energielasten werden ruim begroot, omdat er sprake was dat het verbruik bij de Maarsseveense Plassen te hoog was, waardoor we zouden worden ingedeeld in een hoger tarief. Uiteindelijk lijkt dit mee te vallen en kan de begroting omlaag worden bijgesteld, waarbij nog wel rekening wordt gehouden met de energietarieven die dit jaar weer toenemen als gevolg van de geopolitieke spanningen.

Dienstverlening door derden
Zo'n €149k van deze begrotingswijziging is toe te schrijven aan de inhuur voor het Strandbad. Hierbij gaat het om extra inzet van lifeguards als gevolg van het mooie weer, maar ook om de inzet van beveiliging op drukke dagen, waarmee geen rekening was gehouden in de begroting. Daarnaast wordt een van de drie beheerders ingehuurd via een payrollconstructie, terwijl in de begroting nog rekening werd gehouden met een dienstverband bij Staatsbosbeheer, zodat de lasten zouden landen onder 'Dienstverlening Staatsbosbeheer'. De overige €162k is toe te schrijven aan projecten, waarbij het gaat om additionele dienstverlening door Staatsbosbeheer, maar ook om externe inhuur. Het betreft de volgende projecten: Herziening verordening SGL (€37k), Ontwikkeling Honswijkerwaard (€41k), Ontwikkeling Heemstede Noord (€55k), Horecaontwikkeling Salmsteke (€3k), opstellen doorontwikkelagenda (€10k), zeggenschap- en eigendomsissues (€11k) en uittreding IJsselstein (€6k). De kosten van het laatste project zullen worden doorberekend aan gemeente IJsselstein.

Diverse lasten
De diverse lasten worden verhoogd met €219.000 voor het elimineren van de Taakstelling 2026. De volledige taakstelling werd in het begrotingsproces als bezuiniging in mindering gebracht op de diverse lasten, omdat door het algemeen bestuur nog geen exacte invulling was gegeven aan het begrotingstekort. De maatregelen die zijn genomen, in het geval dat nog nodig was, landen elders in de begroting, waardoor deze post ongedaan kan worden gemaakt. Daarnaast valt de bijdrage aan het Routebureau aanzienlijk lager uit met €54k, doordat het Routebureau de bijdrage in 2025 omlaag heeft bijgesteld en nu ook een deel financiert uit haar reserves. Dit werd pas bekend na vaststelling van de begroting van het Recreatieschap. Tot slot valt de indexatie van de publieke bijdrage aan Kameryck voor het onderhoud aan Oortjespad €5k lager uit.

Mutaties in reserves

Reserve Ontwikkelplan komende jaren

Het project Salmsteke Ontkiemt! is in 2024 afgerond en afgerekend. De totale lasten overstegen uiteindelijk het beschikbare projectbudget met een relatief klein bedrag. De afschrijvingslasten van het deel dat buiten het projectbudget viel, worden gedekt vanuit deze reserve. De jaarlijkse onttrekking hiervoor bedraagt €729, wat vanaf 2027 structureel is opgenomen in de begroting. Daarnaast is een onttrekking ad €20k geannuleerd. Dit bedrag is enkele jaren geleden structureel in de meerjarenbegroting opgenomen, maar wordt niet correct besteed en is zodoende ook al uit de Begroting 2027 weggelaten. We stellen voor om deze onttrekking ook voor 2026 te annuleren, zodat meer middelen overblijven in deze bestemmingsreserve, die beter kunnen worden ingezet bij de uitvoering van de doorontwikkelagenda.

Bestemmingsreserve inspecties

Jaarlijks wordt een bedrag gestort in deze reserve die dient ter financiering van inspectiekosten. Met de invoering van het MJOP vanuit TBM zijn inspecties integraal onderdeel geworden van het MJOP en als zodanig ook onderdeel van de voorziening groot onderhoud en de jaarlijkse dotatie hieraan. Dat maakt deze reserve, en de jaarlijkse toevoeging, overbodig. Er wordt dan ook voorgesteld om de toevoeging in 2026 te annuleren. Het saldo van de reserve (€107k) kan eventueel worden ingezet om een deel van de taakstelling van 2027 in te vullen door het saldo over te hevelen naar de voorziening voor groot onderhoud, wat zorgt voor een structurele lastenverlaging van €5k per jaar.

Reserve inrichting 't Waal / Honswijkerplas

Ten opzichte van de begroting wordt er naar verwachting €50k extra toegevoegd aan deze reserve. Dit betreft de opbrengst van de zandsuppletie in de Honswijkerplas door firma Dekker. Het werkelijke bedrag kan afwijken en wordt bepaald aan de hand van dieptemetingen.

Algemene reserve

In de begroting 2026 was abusievelijk opgenomen dat het begrote resultaat van 2025 zou worden toegevoegd aan de algemene reserve. In werkelijkheid is dit wel zo, maar dit betreft een directe vermogensmutatie en geen resultaatboeking, waardoor dit ten onrechte werd verantwoord in de begroting. Deze toevoeging van €11k wordt zodoende geannuleerd.

Projectkredieten

De actuele projecten worden besproken in de Halfjaarrapportage 2026. Ter financiering van deze projecten wordt voornamelijk gebruik gemaakt van (bestemmings)reserves. In de primaire begroting wordt hiervoor doorgaans niets opgenomen, waardoor de verwachte mutaties volledig landen in de begrotingswijziging. De volgende onttrekkingen worden verwacht op basis van voorgaande besluitvorming en de prognose van de diverse projectleiders voor 2026:

- €33.404 uit Reserve Ontwikkelplan komende jaren tbv project Herziening Verordening;
- €149,27 uit Reserve Inrichting ’t Waal tbv onderhoud aan de boomgaard door vrijwilligers;
- €40.520 uit Reserve Inrichting ’t Waal tbv project Ontwikkeling Honswijkerwaard;
- €55.000 uit Reserve Heemstede Noord tbv project Ontwikkeling Heemstede Noord;
- €10.000 uit Reserve Ontwikkelplan komende jaren tbv project doorontwikkelagenda (DOA);
- €3.000 uit Reserve Ontwikkelplan komende jaren tbv project horeca Salmsteke;
- €11.111 uit Bestemmingsreserve Transitiekosten tbv zeggenschap- en eigendomsissues.

Voorgestelde wijzigingen SGL-B

Baten

Diverse baten

Betreft de verkoop van een legakker (€5,3k), boekwinst op de inruil van de oude cirkelmaaier (€4k) en de verwachte vrijval van afkoopsommen voor onderhoud (€2k). Daarnaast zit hier ook de dekking in ad €10,5k voor de subsidiecontrole voor tranche 1 van project oeverbeschoeiingen.

Algemene middelen (deelnemersbijdrage)

Het algemeen bestuur heeft ingestemd met een aanvullende bijdrage van maximaal €150.000 ten behoeve van de inzet van een extra BOA bij de Vinkeveense Plassen. Deze bijdrage zal aan het einde van 2026 aan de deelnemers in rekening worden gebracht. Vanaf 2027 is dit bedrag structureel opgenomen in de begroting.

Lasten

Dienstverlening Staatsbosbeheer (SOK)

Het budget voor de dienstverlening door Staatsbosbeheer, zoals opgenomen in de Samenwerkingsovereenkomst (SOK), is voor SGL-B met een bedrag van €150.000 opgehoogd. Hieraan ligt een AB-besluit ten grondslag, waarin het bestuur extra middelen toezegt voor de inzet van een extra BOA bij de Vinkeveense Plassen. Tegelijkertijd is het budget met €18.500 verlaagd, omdat de rechtmatigheidscontrole nog niet door Staatsbosbeheer wordt uitgevoerd, maar extern wordt belegd. Zodoende is dit budget overgeheveld naar de begrotingspost voor financiële dienstverlening door derden.

Bestuurs- en apparaatskosten

Provincie Utrecht draagt zorg voor de inhuur van de bestuurssecretaris van het Recreatieschap. De kosten hiervoor worden doorbelast, maar waren nog geen onderdeel van de begroting. Daarom wordt een begrotingswijziging gedaan van €11.232. Vanaf 2027 zijn deze lasten structureel opgenomen in de begroting. Daarnaast werd er in de begroting van uitgegaan dat de rechtmatigheidscontrole intern door Staatsbosbeheer zou worden uitgevoerd. Helaas is voor deze rol nog geen geschikte kandidaat gevonden, waardoor deze opdracht extern wordt belegd. Hiervoor is €18.500 opgenomen voor externe financiële dienstverlening. Ook de accountantskosten vallen hoger uit dan begroot, wat met name wordt veroorzaakt door de facturatieflow van Baker Tilly, die de eerste aanbetalingsfactuur (die landt in 2025) heeft verlaagd, waardoor de afrekening (die landt in 2026) hoger uitvalt.

Regulier Onderhoud

Veel van het reguliere onderhoudswerk wordt uitgevoerd door personeel van Staatsbosbeheer. De zandeilanden zijn veelal alleen per boot bereikbaar, waardoor het onderhoud moeilijk te beleggen is bij een aannemer. Het werkmaterieel moet hiervoor worden overgevaren van het vaste land naar de zandeilanden, wat vaak lastig plannen is met externen. In het eerste halfjaar is door het personeel van Staatsbosbeheer veel groot onderhoud uitgevoerd aan de bospercelen naar aanleiding van een boomveiligheidscontrole. Deze werkzaamheden zijn zoveel mogelijk gecombineerd met het uit te voeren reguliere onderhoudswerk, waardoor de lasten hiervoor op jaarbasis naar verwachting lager uit zullen vallen.

Dotatie voorziening groot onderhoud

Op basis van de actuele meerjarenplanning wordt de dotatie aan de voorziening groot onderhoud met €16k verhoogd ten opzichte van de begroting. De meerjarenplanning wordt continu gemonitord en indien nodig gewijzigd. Deze wijzigingen komen voort uit herplanningen, aanpassingen van normeenheden of het toevoegen of verwijderen van werken wanneer daar aanleiding toe is.

Afschrijvingen
Afschrijving op vaste activa start in het eerste jaar volgend op het jaar van realisatie van de investering. Omdat diverse vervangingsinvesteringen in 2025 niet gereed zijn gekomen, schuift het startmoment van afschrijven door. Voor SGL-B vallen de afschrijvingslasten in 2026 daardoor €20k lager uit. Hiermee was in de taakstelling voor 2026 al deels rekening gehouden.

Rentekosten
Naast een uitstel van de afschrijvingslasten zorgt een vertraging in de investeringen er ook voor dat gewacht kan worden met het aantrekken van extern vreemd vermogen. Hierdoor vallen de rentelasten voor 2026 aanzienlijk lager uit dan begroot.

Dienstverlening door derden
In 2025 heeft het bestuur €50k budget beschikbaar gesteld ten behoeve van de verkenning van de ontwikkeling van een multifunctioneel gebouw op Eiland 4. Vanwege de beperkte financiële reserves bij SGL-B wordt dit bedrag volledig ten laste van de exploitatie gebracht. In 2025 werd hiervan €11k besteed en de rest wordt in 2026 benut. Dat betekent dat in 2026 een bedrag van €39k ten laste van de exploitatie zal komen dat niet eerder was begroot. Daarnaast is er additionele dienstverlening voor het opstellen van de doorontwikkelagenda (€5k), wordt een bijdrage gedaan aan verkeersregelaars bij de boothelling op Eiland 4 (€5k) en is een bedrag van €6,5k binnen de begroting verplaatst en nu verantwoord op dienstverlening door derden. Het betreft hier de uitgifte van de duikpenningen door Airdiving.

Diverse lasten
De diverse lasten worden verhoogd met €112.345 voor het elimineren van de Taakstelling 2026. De volledige taakstelling werd in het begrotingsproces als bezuiniging in mindering gebracht op de diverse lasten, omdat door het algemeen bestuur nog geen exacte invulling was gegeven aan het begrotingstekort. De maatregelen die zijn genomen, in het geval dat nog nodig was, landen elders in de begroting, waardoor deze post ongedaan kan worden gemaakt. Onderdeel hiervan was een aanvullende deelnemersbijdrage van €102.500. Gezien het verwachte positieve resultaat voor 2026, als gevolg van o.a. uitstel van investeringen en externe financiering, kunnen we deze bijdrage dit jaar achterwege laten. Daarnaast valt de bijdrage aan het Routebureau aanzienlijk lager uit met €13k, doordat het Routebureau de bijdrage in 2025 omlaag heeft bijgesteld en nu ook een deel financiert uit haar reserves. Dit werd pas bekend na vaststelling van de begroting van het Recreatieschap. Tot slot wordt er €3.333 extra begroot voor de aanvullende bijdrage aan het project herziening verordening.

Mutaties in reserves
Reserve Duiken
Voorgesteld wordt om een bedrag van €11.029 niet te onttrekken uit deze reserve. Dit bedrag is enkele jaren geleden opgenomen in de meerjarenbegroting, maar niet duidelijk is waarvoor deze onttrekking dient. Het verwachte resultaat voor 2026 staat toe dat deze onttrekking wordt geannuleerd, zodat deze middelen op een later moment kunnen worden besteed, bijvoorbeeld voor de inrichting van de duikzone.

Bestemmingsreserve inspecties
Jaarlijks wordt een bedrag gestort in deze reserve die dient ter financiering van inspectiekosten. Met de invoering van het MJOP vanuit TBM zijn inspecties integraal onderdeel geworden van het MJOP en als zodanig ook onderdeel van de voorziening groot onderhoud en de jaarlijkse dotatie hieraan. Dat maakt deze reserve, en de jaarlijkse toevoeging, overbodig. Er wordt dan ook voorgesteld om de mutaties in 2026 te annuleren. Er resteert geen saldo, dus deze reserve kan worden opgeheven.

Algemene reserve
In de begroting 2026 was abusievelijk opgenomen dat het begrote resultaat van 2025 zou worden toegevoegd aan de algemene reserve. In werkelijkheid is dit ook zo, maar dit betreft een directe vermogensmutatie en geen resultaatboeking, waardoor dit ten onrechte werd verantwoord in de begroting. Deze toevoeging van €42k wordt zodoende geannuleerd.

Projectkredieten
De actuele projecten worden besproken in de Halfjaarrapportage 2026. In de primaire begroting wordt hiervoor doorgaans niets opgenomen, waardoor de verwachte mutaties volledig landen in de begrotingswijziging. Voor SGL-B wordt vooralsnog alleen de ondersteuning bij het opstellen van de doorontwikkelagenda (DOA) gedekt vanuit een reserve. Vanuit Reserve uitvoeringsprogramma VVP is hiervoor een bedrag van €5.000 beschikbaar gesteld door het Algemeen Bestuur. De verkenning van ontwikkelmogelijkheden op Eiland 4 wordt verantwoord in het exploitatieresultaat. Dit geldt ook voor de kleine aanvullende bijdrage die is gewenst voor het herzien van de verordening.

Investeringsbegroting
De gewijzigde investeringsbegroting per programmagebied en per categorie ziet er als volgt uit:

Tabel 2: Gewijzigde investeringsbegroting SGL

Categorie	Vervangingsinvesteringen			
	2026	2027	2028	2029
SGL-A:				
Asfalt		11.173		697.540
Boerenlandpaden	10.260	5.283	5.283	5.283
Bruggen	423.671	204.192		
Gemalen (strandbad)	136.903			
Halfverharding		210.086		
Harde oevers		749.464	198.605	
Overig (meubilair, zwemtrappen)	90.582	134.619		
Speeltoestellen	115.477	410.501	36.556	185.686
Steigers		116.007		
Totaal SGL-A	**776.893**	**1.841.325**	**240.444**	**888.509**
SGL-B:				
Aanleginrichtingen		74.506		
Asfalt		45.733		
Boerenlandpaden	37.348			
Bruggen		83.775		
Duikers			56.357	
Elementverharding	19.833			
Overig (meubilair, zwemtrappen, tractor)	84.655			
Speeltoestellen	41.094			
Steigers		628.282		
Toiletgebouwen	944.109			
Totaal SGL-B	**1.127.039**	**832.296**	**56.357**	**-**
Totaal SGL	**1.903.932**	**2.673.621**	**296.801**	**888.509**

De genoemde investeringsbedragen voor 2026 lijken hoog ten opzichte van hetgeen ultimo 2026 aan investeringen was gerealiseerd. Dat komt omdat we de budgetten beschikbaar hebben gehouden voor een aantal projecten die in voorbereiding zijn. Zo wordt er nog altijd gewerkt aan de renovatie van de toiletgebouwen op de zandeilanden. Oplevering zal, door vereist vleermuisonderzoek, op z'n vroegst najaar 2027 zijn, maar er worden al wel kosten gemaakt die gedekt moeten worden. Zelfde geldt voor het vervangen van bruggen bij SGL-A. De realisatie hiervan zal niet in 2026 plaatsvinden, maar er worden wel uren voor gemaakt door de projectleiders.

Ook de bedragen voor 2027 lijken erg hoog. Dat heeft deels te maken met doorschuif vanuit 2026 (en eerder) op basis van de huidige meerjarenplanning. Maar ook de omvang van de projecten is aanzienlijk, waardoor er vaak een flinke investering mee gemoeid is, wat bijvoorbeeld het geval is bij de harde oevers van de Maarsseveense Plassen.

Naast verschuivingen binnen de meerjarenplanning en een aantal kleine budgetwijzigingen als gevolg van TBM updates, staan er ook een aantal nieuwe investeringen tussen. Zo is er bij SGL-B een nieuwe tractor/landbouwvoertuig nodig, omdat het huidige voertuig nagenoeg op is. Hiervoor hebben we een bedrag van €40.000 opgenomen in 2026. Dit betreft de nieuwwaarde van een dergelijk landbouwvoertuig. De daadwerkelijke uitgave zal lager zijn, omdat de oude machine een inruilwaarde heeft. Op basis van een tweetal offertes zal de factuur tussen de €20k en €30k landen. De verwachte jaarlijkse afschrijvingslasten zullen, indien de machine nog dit jaar wordt geleverd, met ingang van 2027 €5.000 zijn. Omdat de beheerders de meeste onderhoudswerkzaamheden in de terreinen van SGL-B zelf uitvoeren, wordt een dergelijke machine dagelijks veel gebruikt en is het noodzakelijk dat deze goed functioneert. Als deze onverhoopt zou uitvallen, dan kan er ook geen onderhoud meer worden uitgevoerd, wat risico's op het gebied van kwaliteit en veiligheid met zich mee brengt.

De andere twee toevoegingen hebben betrekking op 2027. Een bedrag van €135.000 is opgenomen voor het opknappen van voorzieningen in en rondom het Strandbad. Dit zijn noodzakelijke investeringen die in de afgelopen jaren steeds vooruit zijn geschoven, maar die nu toch echt nodig zijn. Het gaat om het vervangen van de slagbomen, bebording, houten palen, afscherming naaktstrand en afsluitpalen. Deze waren ooit opgenomen in de investeringsplanning, maar zijn met het invoeren van TBM qua paspoort categorie buiten het vervangingsonderhoud gevallen. Er is wel een klein jaarlijks bedrag opgenomen in het RO-budget, maar dit is onvoldoende om de achterstand in te lopen. Zodoende hebben we het als uitzondering toch weer opgenomen in de (vervangings)investeringsbegroting voor 2027. De verwachting is dat de afschrijvingslasten met ingang van 2028 zo'n €13.500 per jaar zullen zijn. Wanneer dit werk is uitgevoerd, is de achterstand weggewerkt en volstaat het jaarlijkse RO budget.

De tweede toevoeging aan de investeringsbegroting van SGL-A betreft een vissteiger in de Strijkviertelplas. Deze is eerder dit jaar afgebrand als gevolg van vandalisme. Inmiddels zijn de resten geruimd, waarvan de kosten ten laste van het regulier onderhoud zijn gekomen. Met het vervangen van de steiger, wat staat gepland voor 2027, is naar schatting zo'n €47.000 gemoeid, inclusief voorbereiding, begeleiding en controle door Staatsbosbeheer. Met ingang van 2028 ramen we de jaarlijkse afschrijvingslasten op €1.180.

6. Gevolgen voor Beheer & Onderhoud

N.v.t.

7. Communicatie

N.v.t.

8. Wijze van totstandkoming

Voorbereid door Staatsbosbeheer.

9. Verdere procedure

De begrotingswijziging moet volgens de GR ter zienswijze worden aangeboden aan de deelnemers van het Recreatieschap in het geval er ten opzichte van de primaire begroting een wijziging optreedt in de deelnemersbijdrage. Omdat de wijziging in de deelnemersbijdrage (SGL-B) reeds via een separaat bestuursvoorstel door het AB is vastgesteld, zal de begrotingswijziging niet voor zienswijze aan de deelnemers worden gestuurd.

Gemeente Utrecht

Inwonersagendering: *Verkeersveiligheid ‘t Zand*

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ruimte
Opsteller	Imke Sierksma, namens Philip van Anraad
Kenmerk	…
Geheim	Nee

Inwonersagendering Verkeersveiligheid ’t Zand
(definitief ingediend 4/9/2026)

De initiatiefnemer wil het volgende onderwerp met de gemeenteraad bespreken:

Namens de Bewonersgroep Verkeersveilig ’t Zand verzoeken wij u ons onderwerp te agenderen voor behandeling in de gemeenteraad via de procedure voor inwonersagendering.
Aanleiding waren een aantal ongevallen met letsel en de daaropvolgende brede maatschappelijke steun voor verbetering van de verkeersveiligheid op ’t Zand, in het bijzonder bij de kruising met de Hermelijnvlinderdijk en de Crouweldijk in Leidsche Rijn.

Onze petitie eerder dit jaar heeft geleid tot 1.668 ondertekeningen van bewoners en andere betrokkenen. De handtekeningen zijn begin juni aangeboden aan wethouder Maatoug. Daarmee laten inwoners zien dat de zorgen over de verkeersveiligheid breed worden gedeeld. De petitie heeft een aantal malen de media gehaald, onderstaand (onder ‘bijlagen’) treft u links naar de artikelen in het VAR en het AD, en naar de petitie van maart jl. aan. U treft bijgevoegd tevens een persbericht aan dat door ons is opgesteld voor de zomer. Ook na het aanbieden van de petitie zijn er weer ongevallen geweest op de betreffende kruising; in de laatste week van juni moest, wederom, een ambulance uitrukken.

In de zomer bleek dat voor een ‘inwonersagendering’ meer persoonlijke informatie van de ondersteuners nodig is. Het betrokken platform ‘De Goede Zaak’ heeft een uitvraag gedaan en binnen enkele dagen meer dan 100 herbevestigingen inclusief persoonlijke gegevens ontvangen en gedeeld met de gemeente Utrecht.

Bewoners ervaren dagelijks dat de huidige inrichting van de weg niet meer aansluit bij het intensieve gebruik door automobilisten, fietsers en voetgangers. Met name tijdens de ochtend- en middagspits steken zeer grote aantallen schoolgaande kinderen de weg over. In de avond en nacht wordt er met zeer hoge snelheid gereden over ’t Zand. De combinatie van de hoge rijsnelheden, de onoverzichtelijke situatie en de intensiteit van het verkeer leidt volgens bewoners tot een onaanvaardbaar veiligheidsrisico.

Wij verzoeken de gemeenteraad daarom om:

- de verkeersveiligheid op het traject ’t Zand, met nadruk op de kruising Hermelijnvlinderdijk/Crouweldijk, te bespreken;
- het college opdracht te geven om vóór het einde van 2026 een verkeersveiligheidsonderzoek voor het traject 't Zand uit te voeren, inclusief varianten voor een maximumsnelheid van 30 km/uur en infrastructurele maatregelen, en de raad hierover een voorstel voor besluitvorming voor te leggen;
- daarbij nadrukkelijk te kijken naar snelheidsverlaging van de gehele weg (vanaf kruising Verlengde Utrechtweg aan de noordzijde tot kruising Tweede Westerparklaan aan de zuidzijde), een veilige inrichting van de betreffende oversteek, snelheidsremmende maatregelen en andere oplossingen die passen bij de huidige functie van deze weg.

Wij lichten onze ervaringen en voorstellen desgewenst graag mondeling toe tijdens de commissiebehandeling.

De initiatiefnemer,

namens Bewonersgroep Verkeersveilig ’t Zand

Samenvatting
Bewoners willen een veilige kruising ’t Zand / Crauweldijk-Hermelijnvlinderdijk en lagere rijsnelden op ’t Zand over de gehele weg.

Context
Aanleiding zijn de vele ongevallen, waarvan een aantal met letsel. Tijdens een door de gemeente begin maart georganiseerde ‘mobiliteit-bijeenkomst’ over dit onderwerp zijn een aantal oplossingsrichtingen geopperd. Desgewenst wordt e.e.a. nageleverd. Onze bewonersgroep stelt voor om te starten met een uitgebreid verkeersveiligheidsonderzoek ter plaatse.

Doel
1. Veilige kruising ’t Zand / Crauweldijk-Hermelijnvlinderdijk
2. Lagere rijsnelheden ’t Zand over gehele weg

Bijlagen

- Persbericht aanbieden handtekeningen wethouder Maatoug
- Relevante links naar websites:
    - Petitie voor betere verkeersveiligheid op Het Zand in Leidsche Rijn | Regio | AD.nl
    - Gemeenteraad: Maak het kruispunt Het Zand – Hermelijnvlinderdijk / Crouweldijk veiliger | DeGoedeZaak
    - Binnen één dag meer dan 1.000 handtekeningen voor veiliger kruispunt ’t Zand – Hermelijnvlinderdijk in Leidsche Rijn - VARnws Leidsche Rijn
    - Bewoners Het Zand bieden 1668 handtekeningen aan voor veiliger kruispunt: ‘Snelheid móét omlaag’ | Regio | AD.nl
    - 1.668 handtekeningen voor veiliger kruispunt ’t Zand in Leidsche Rijn aangeboden aan wethouder Maatoug - VARnws Leidsche Rijn

Gemeente Utrecht

Interne mededeling

Aan	De gemeenteraad	Datum	1 oktober 2026
		Van	Renée Balvers
		E-mail	r.balvers@utrecht.nl

Geachte heer, mevrouw,

Op basis van de Verordening inwonersagendering en inwonersmotie gemeenteraad Utrecht (vastgesteld in de gemeenteraad van 29 februari 2024) kunnen personen die aangewezen zijn in artikel 4 van de verordening een inwonersagendering indienen. Deze toets ziet alleen op de ontvankelijkheidseisen van artikel 5 van de verordening.

Ontvankelijkheid
De inwonersagendering over de verkeersveiligheid ‘t Zand is ontvankelijk.

Motivering
De verkeersveiligheid van ’t Zand valt niet onder de uitzonderde onderwerpen van artikel 5 en is daardoor voor dit onderdeel van de verordening ontvankelijk.

Met vriendelijke groet,

Renée Balvers
Raadsadviseur juridische en bestuurlijke zaken

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer 5514
Vergaderdatum 8 oktober 2026
Agendapunt 3.10
Titel De invoering van 30 op 50 km/u wegen

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**8 oktober 2026**

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Siderius en Leonie Smeets	**Datum**	7 januari 2026
E-mail	rutger.siderius2@utrecht.nl en leonie.smeets@utrecht.nl	**Kenmerk**	34013555
		Onderwerp	Wijziging Uitvoeringsprogramma 30 km Impuls en wijziging in haltenetwerk
Type brief	Voortgangsbrief		
Bijlage(n)	3	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Op 27 juni 2025 hebben wij het uitvoeringsprogramma 30 km per uur impuls vastgesteld, waarin we beschrijven hoe we stapsgewijs de komende jaren meer straten veiliger maken met 30 km per uur als maximumsnelheid.

U bent op 5 november 2025 geïnformeerd over het uitstellen van de Versnelde aanpak 30 kilometer (Raadsmemo Uitstel versnelde aanpak 30km per uur Utrecht). Door dit uitstel is het Uitvoeringsprogramma 30 km impuls, zoals vastgesteld op 27 juni 2025, niet meer actueel.

Uit een nieuwe berekening van de vervoerder blijkt dat de effecten van het versneld invoeren van 30 km/uur groter zijn dan eerder ingeschat. Hierdoor is een aanpassing van het vervoersplan en van de dienstregeling noodzakelijk. Het moment van versnelde invoering van 30 km/u wordt daarom gekoppeld aan de start van de zomerdienstregeling van het Openbaar Vervoer (OV) op 12 juli 2026.

In het commissiedebat op 6 november 2025 heeft de wethouder toegezegd een nieuwe versie van het Uitvoeringsprogramma 30 km impuls te sturen, zodra dit geactualiseerd is. Met deze raadsbrief informeren wij u over het vastgestelde aangepaste Uitvoeringsprogramma 30 km impuls en lichten wij u de wijzigingen toe. In bijlage 1 ‘Wijzigingen Uitvoeringsprogramma 30 km Impuls’ is een overzicht van alle wijzigingen met toelichting terug te lezen.

Wijzigingen Uitvoeringprogramma 30 km impuls
De belangrijkste wijzigingen hebben betrekking op de Versnelde aanpak en betreffen:

1. De nieuwe invoerdatum van de Versnelde aanpak (spoor 2) is vastgesteld op vrijdag 10 juli 2026.
2. We voeren in één nacht versneld 30 kilometer per uur in. Voorafgaand aan 10 juli 2026 plaatsen we de nieuwe bebording. Deze plakken we af met een sticker met daarop de aankondiging van de nieuwe snelheid per 10 juli 2026. In de nacht van 9 op 10 juli worden alle stickers verwijderd.
3. De straten waar we versneld 30 kilometer invoeren zijn geactualiseerd. In totaal zijn er nog steeds 241 straten waarop we in één keer 30 kilometer invoeren.

Datum 7 januari 2026
Ons kenmerk 34013555

Reactie op toezeggingen aan raad

Onderzoeken of we toch nog op stikstof kunnen monitoren
De impact van de Versnelde aanpak op luchtkwaliteit is niet meetbaar. Dit komt omdat er ook andere stadsbrede maatregelen genomen worden, waardoor verschillen niet toe te schrijven zijn aan alleen de maatregel 30 km. We verwachten dat de luchtkwaliteit niet of nauwelijks verandert. Dit blijkt ook uit de monitoring van 30 km in Amsterdam. Zij zagen geen verschil in NO2 concentraties tussen straten die veranderd zijn naar 30 km/u en straten die 50 km/u zijn gebleven op basis van het NO2 meetnet van de GGD Amsterdam. Dit werd ook ondersteund door modelberekeningen door TNO, waar ook verwaarloosbare effecten te zien waren.

Financiële wijzigingen
1. Kosten van monitoring zijn verhoogd met €35.000 om het monitoren van de aanrijdtijden van de brandweer eventueel extern te beleggen.
2. Kosten van communicatie zijn verhoogd met €56.500. Er is gebleken dat we een communicatieadviseur moeten inhuren om de gehele communicatiecampagne voor te bereiden en uit te voeren. Deze kosten waren eerder niet inzichtelijk.
3. De kosten voor geprogrammeerde projecten zijn verschoven, vanwege het uitlopen van projecten van 2025 naar 2026. Er is geen verhoging van deze kosten.
4. De extra kosten worden gedekt uit het beschikbare budget van het Programma 30 km impuls binnen programma beschikbare bereikbaarheid, doelstelling verkeersveiligheid en in het MPR2026 verwerkt.

Extra 30 markering op bestaande 30 km wegen
We willen binnen de 30 km zones een uniform wegbeeld voor weggebruikers en bewoners. Daarom kijken we binnen de zones die we uitbreiden of er bestaande 30 km wegen zijn waar het wenselijk is om extra 30 km markering op het wegdek te plaatsen. Hiermee verduidelijken we extra binnen de zone wat de maximum snelheid is. 30 km markering passen we vooral toe op doorgaande 30 km per uur wegen (niet op rustige woonstraatjes).

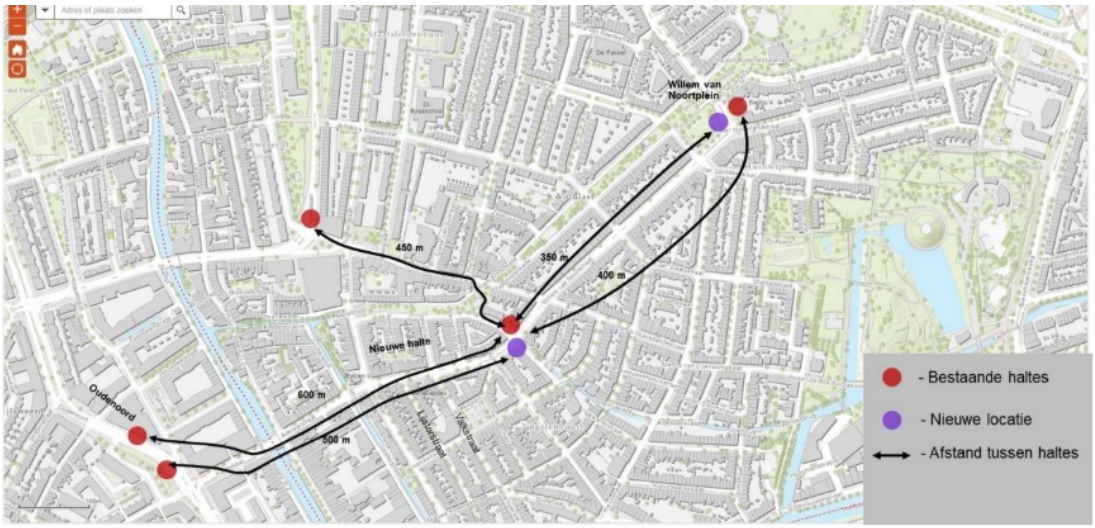
Aanpassen ontwerp Fietsroute om de Noord
Fietsroute om de Noord is een herinrichtingsproject dat, in combinatie met de invoering van 30 km/u, voor de bus aanzienlijk rijtijdverlies oplevert. In de raadsbrief ‘vaststellen VO Fietsroute om de Noord en reactienota’ van 7 februari 2025 hebben wij u geïnformeerd over de keuze in het ontwerp om de huidige situatie van drie bushaltes te behouden. Deze keuze was gebaseerd op de voorkeur van een meerderheid van de omwonenden om de huidige haltes in stand te houden.

Transdev is sinds 14 december 2025 de nieuwe vervoerder en heeft in het concept vervoerplan voor 2026 de consequenties van de herinrichting, en de gehele invoering van 30 km/u in kaart gebracht. Op basis van deze inzichten is het voorstel in het concept vervoerplan gedaan om halte Adelaarstraat, na de herinrichting, te laten vervallen. Hiermee kan een deel van het rijtijdverlies worden gecompenseerd. Onderdeel van dit concept vervoerplan was een enquête waarbij reizigers zijn gevraagd om hun reactie te geven over het vervallen van de halte Adelaarstraat. Het merendeel van de deelnemers aan deze enquête gaf een positieve reactie op het laten vervallen van de halte.

In het definitieve vervoerplan van 2026 is opgenomen om halte Adelaarsstraat te laten vervallen, na herinrichting van de Fietsroute om de Noord. De Gedeputeerde Staten van de provincie hebben september 2026 daarmee ingestemd. Dat vinden we als gemeente jammer, maar om het ontwerp optimaal te laten aansluiten bij het vervoerplan hebben we besloten om het ontwerp voor de fietsroute om de Noord aan te passen naar het optimale halteontwerp voor het openbaar vervoer.

Concreet houdt dit in dat de halte Adelaarstraat (nabij de Hopakker) komt te vervallen en dat de halte Willem van Noortstraat stad uit (ligt nu tussen Johannes de Bekastraat en de Floris Heermalestraat) verschuift naar een locatie tegenover de halte Willem van Noortstraat stad in (nabij de nieuwe Keizersgracht). Hiermee ontstaat er een optimale halteverdeling op deze route en behouden de omwonenden een bushalte binnen 400 meter loopafstand van hun huis. Zie onderstaande afbeelding voor de nieuwe halteligging.

Datum 7 januari 2026
Ons kenmerk 34013555



Deze aanpassing verwerken we in het Definitieve ontwerp en zullen we met de omwonenden begin 2026 communiceren.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlagen
1. Uitvoeringsprogramma 30 km Impuls (januari 2026)
2. Bijlage Wijzigingen Uitvoeringsprogramma 30 km Impuls
3. Aangepast ontwerp Fietsroute om de Noord

Uitvoeringprogramma 30 km impuls



Colofon

Projectgroep
Peter Riefel (beleidsadviseur verkeersveiligheid)
Nick Wilke (beleidsadviseur verkeersveiligheid)
Lucas van der End (beleidsadviseur mobiliteitsonderzoek)
Patricia Stumpel – Vos (beleidsadviseur mobiliteitsonderzoek)
Anne Jousma (beleidsadviseur mobiliteitsonderzoek)
Jeroen Smedts (adviseur verkeersontwerp)
Leo van Ettekoven (vakspecialist verkeersaanduidingen)
Dannie de Bie (vakspecialist verkeersaanduidingen)
Maureen Heijmen (communicatieadviseur mobiliteit)
Ronald van Delft (gis-specialist)
Marcel de Lange (adviseur verkeersmanagement)
Adriaan Wijnveld (technisch projectleider)
Marc van ’t Hazeveld (verkeerskundig ontwerper)
Nely van der Meer (verkeerskundig ontwerper)

Projectmanagement
Leonie Smeets (projectleider)
Danique Wiertsema (projectleider)

Opdrachtgever
Gerard Verrijn Stuart (programmamanager verkeersveiligheid)

Versiedatum
3-12-2025

Vaststelling college
6 januari 2026

Inhoudsopgave

A. Samenvatting 4

1. Introductie 4

2. Resultaten 5

B. 30 kilometer impuls 6

Utrecht naar 30 kilometer 6

Voordelen van een lagere snelheid 6

Handhaving 8

Stakeholders 9

Spoor 1: Bijdrages geprogrammeerde projecten 11

Uitvoering 12

Communicatie 13

Spoor 2: Versnelde aanpak 30 kilometer (2026) 14

Waarom versneld 30 kilometer invoeren? 14

Waar voeren we versneld 30 kilometer in? 14

Met welke maatregelen voeren we versneld 30 kilometer in? 17

Communicatieaanpak: 030 gaat voor 30 19

Hoe voeren we versneld 30 kilometer in? 20

Planning 21

C. Monitoren, sturen en verantwoorden 222

1. Monitoring 222

Monitoring spoor 1: Bijdrages geprogrammeerde projecten 22

Monitoring spoor 2: Versnelde aanpak 30 kilometer 222

2. Risico's 244

3. Financiën 255

4. Voortgang en verantwoording 266

Bijlage 1 – Stratenlijst spoor 1 277

Bijlage 2 – Stratenlijst straten met vrijliggende fietspaden 28

Bijlage 3 – Stratenlijst Versnelde aanpak 30 kilometer 300

Bijlage 4 – Kernboodschap communicatieaanpak 366

A. Samenvatting

1. Introductie

Dit Uitvoeringprogramma voor het programma ‘30 km impuls’ is het plan van aanpak ter uitvoering van het raadsbesluit om in Utrecht 30 kilometer per uur in te voeren op alle straten, behalve de stedelijke verbindingswegen (Mobiliteitsplan 2040[1]). Zo zorgen we ervoor dat onze groeiende stad een verkeersveilige en bereikbare plek voor bewoners, ondernemers en bezoekers blijft.

Sinds 2019 zijn we gestart met het verlagen van de snelheid op wegen van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur. Door de invoering van 30 kilometer per uur, wordt de stad verkeersveiliger.

Zoals in het Mobiliteitsplan 2040 staat krijgen alle straten in Utrecht een snelheidslimiet van ‘30 kilometer per uur, tenzij’. De stedelijke verbindingswegen blijven 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren.

In dit Uitvoeringsprogramma beschrijven we de twee sporen die we hanteren om dit resultaat te behalen:

1. **Bijdrages geprogrammeerde projecten**
   Sinds 2019 doen we een financiële bijdrage aan lopende projecten waar straten naar 30 kilometer per uur worden gebracht met fysieke maatregelen. Het betreft herinrichtingen of projecten vanuit beheer en onderhoud waarbij snelheidsremmers worden toegevoegd.
2. **Versnelde aanpak 30 kilometer (2026)**
   In één keer 30 kilometer per uur invoeren op straten zonder vrijliggende fietspaden met beperkte maatregelen (bebording, markering en belijning) en een communicatiestrategie.

In hoofdstuk B lichten we toe waarom we 30 kilometer invoeren en hoe we omgaan met handhaving en stakeholders. Vervolgens gaan we in op de twee sporen: bijdrages geprogrammeerde projecten (spoor 1) en de Versnelde aanpak 30 kilometer (spoort 2).

In hoofdstuk C gaan we in op de monitoring, risico’s, financiën en voortgang.

Eerdere besluitvorming rond het Programma ’30 km impuls’

In februari 2018 is de raad per raadsbrief voor het eerst geïnformeerd over de 30 kilometer-opgave voor de stad met de benodigde investeringskosten.
Op 20 september 2019 is de raad met een raadsbrief geïnformeerd over de al aangepakte straten en een programmering vanuit het programma 30 km-impuls. Op 15 juli 2021 is het Mobiliteitsplan 2040 vastgesteld waarin is opgenomen welke straten naar 30 kilometer per uur gaan.

Op 27 juni 2024 is de Motie 297 Heel Utrecht 30 km/u aangenomen waarbij werd verzocht te onderzoeken of, naar Amsterdams voorbeeld, een snelheid van 30 km/u in Utrecht in één keer in plaats van gefaseerd ingevoerd kan worden.

In november 2024 heeft het college een aanvullende Versnelde aanpak 30 kilometer goedgekeurd. Hierover is de raad op 3 december 2024 geïnformeerd met de volgende raadsbrief.

[1] Mobiliteitsplan 2040 (utrecht.nl) - Blz. 102 Kop: 30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid

2. Resultaten

Ten behoeve van verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid is voor de auto 30 kilometer per uur de norm voor woonstraten. In het mobiliteitsbeleid zijn alle bestemmingen bereikbaar, maar verblijfskwaliteit en leefbaarheid wegen zwaarder dan doorstroming en het faciliteren van doorgaand autoverkeer[2].

Doelstellingen

Hoofddoelstelling

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
  Minder doden en gewonden in het verkeer

Subdoelstellingen

- Meer ruimte voor betere leefkwaliteit in het algemeen (leefbaarheid inwoners)
- Meer ruimte voor fietser en voetganger
- Afname geluidsoverlast
- Afname hoeveelheid autoverkeer met 2-3% minder verkeer

Resultaten die bijdragen aan de doelstellingen

- Alle straten in Utrecht, behalve de meeste stedelijke verbindingswegen, krijgen een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

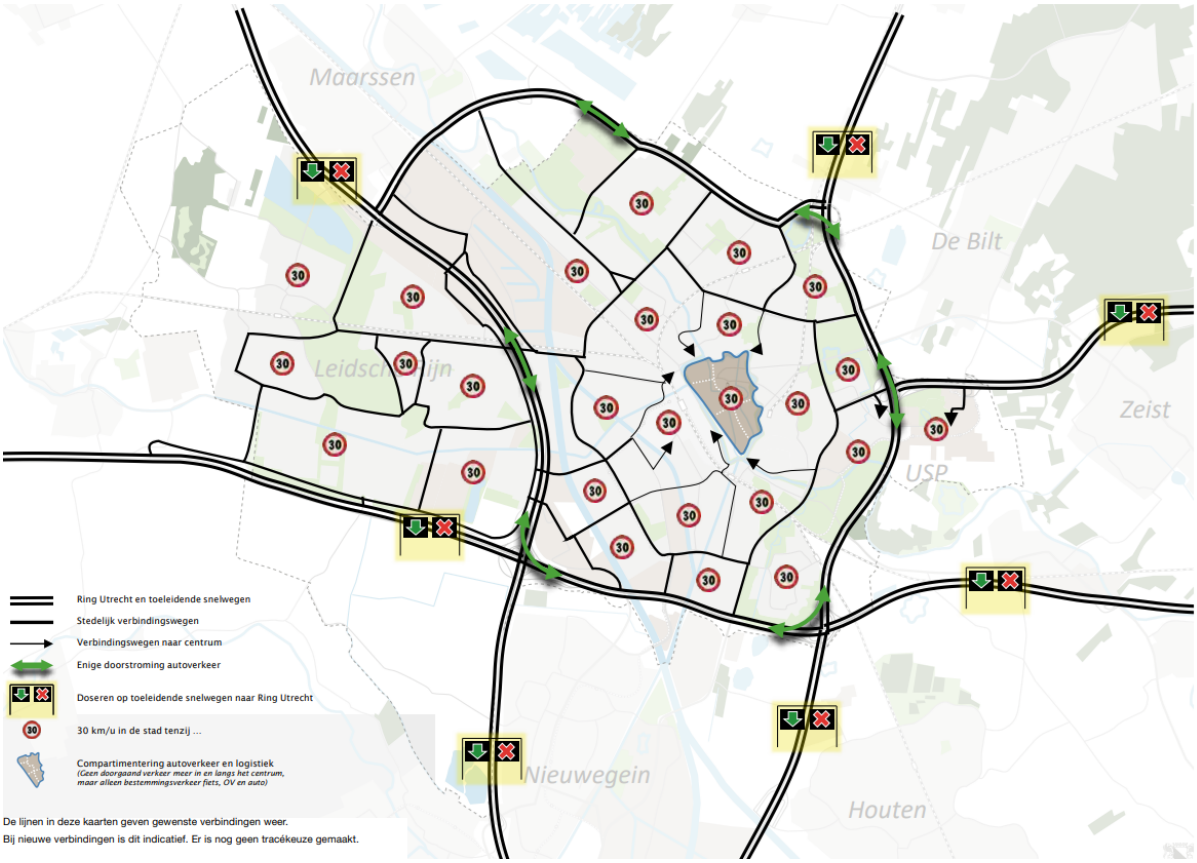
[2] Document Utrecht - Coalitieakkoord 2022 Investeren in Utrecht.pdf - iBabs Publieksportaal - Blz. 38.

B. 30 kilometer impuls

Utrecht naar 30 kilometer

Sinds 2016 hanteert Utrecht 30 kilometer per uur als norm en worden steeds meer straten van 50 naar 30 kilometer per uur gebracht. Vanaf 2019 is het programma '30 km impuls' opgezet om de overgang van 30 kilometer per uur in de stad verder uit te werken en voor te bereiden.

In het Mobiliteitsplan 2040 noemen we 30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid: "*Het veranderen van snelheidslimieten is een bijzondere vorm van beïnvloeding van reisgedrag. Alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van '30 kilometer per uur, tenzij'. De stedelijke verbindingswegen blijven overwegend 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren*", aldus het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040[3].



Afbeelding 1 | 30 kilometer per uur tenzij (Mobiliteitsplan 2040)

Voordelen van een lagere snelheid

Een lagere snelheid van gemotoriseerd verkeer heeft verschillende voordelen:

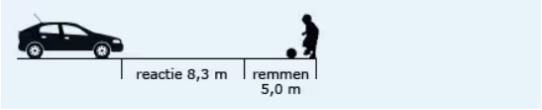
- **Verkeersveiliger**
  - Onderzoek heeft laten zien dat op straten binnen de bebouwde kom een snelheidsverlaging van ongeveer 10% zal leiden tot (bij benadering en gemiddeld genomen) 20-30% minder ernstige verkeersongevallen en 30% minder verkeersdoden[4].
  - Bestuurders hebben meer tijd om informatie te verwerken en te reageren op onverwachte situaties. Het blikveld is breder. Bovendien is de remweg een stuk korter waardoor voertuigen eerder stilstaan.

[3] Mobiliteitsplan 2040 (utrecht.nl) - Blz. 102 Kop: 30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid.
[4] FS 30 km-uur gebieden.pdf (swov.nl) - Blz. 13 Kop: Hoe kunnen 30km/uur-gebieden (nog) veiliger worden?

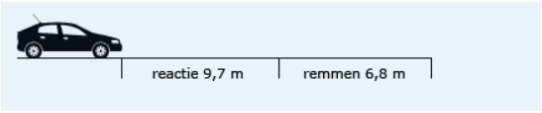
Verband tussen snelheid en verkeersveiligheid

Hoe lager de snelheid, hoe korter de remweg en hoe eerder een voertuig stil kan staan om een botsing te voorkomen. De remweg van een auto is bij 30 kilometer per uur 13,3 meter, bij 50 kilometer per uur is dit 27,7 meter[5].

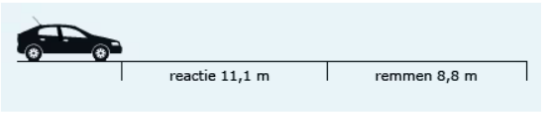
Bij een snelheid bij de botsing van lager dan 30 km/u heeft een ongeval zelden een dodelijke afloop. Dit geldt ook voor een ongeval tussen een auto en een fietser of voetganger. Wanneer een auto 30 km/u rijdt overleeft meer dan 95% van de voetgangers een eventuele aanrijding. Bij een snelheid van 50 km/u overleeft maar 85% van de voetgangers de aanrijding[6].



Bij 30 kilometer per uur totale remweg 13,3 meter



Bij 35 kilometer per uur totale remweg 16,5 meter



Bij 40 kilometer per uur totale remweg 19,9 meter

- Volgens het SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) moeten fietsers en voetgangers gescheiden worden met vrijliggende fietspaden en voetpaden bij een snelheid van 50 kilometer per uur. Op straten waar geen ruimte is voor een vrijliggend fietspad, is 50 kilometer per uur geen veilige snelheid.


Voorbeeld: straat (admiraal Helfrichlaan) met gescheiden verkeer d.m.v. vrijliggende fietspaden


Voorbeeld: straat (Wilhelminaparklaan) waar geen sprake is van scheiding tussen auto en fietser is

- **Geluidsreductie**
  Een lagere snelheid in de stad zorgt voor een gemiddelde afname van het geluid met 3 decibel. Verkeersgeluid is de belangrijkste bron van geluid in de stad. Na de invoering van 30 kilometer per uur werd met onderzoek een afname van de gemiddelde geluidsbelasting gevonden tussen 1,5 en 6 decibel. Meerdere onderzoeken vonden een afname van 3 decibel. Deze afname is van meerdere factoren afhankelijk: het wegdek, de aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen, veelvuldig optrekken en afremmen, de hoeveelheid verkeer en het aandeel elektrisch verkeer[7].

- **Trillingen**
  Een lagere snelheid heeft een gunstig effect op trillingen. Over het algemeen zijn trillingen lager bij een lagere snelheid, omdat de aanstoot (voornamelijk van zwaarder verkeer) met minder energie gebeurt. Het is lastig om een waarde te noemen. Dit komt omdat het trillingsniveau dat in woningen langs straten optreedt afhankelijk is van veel factoren. Aan de bronzijde (de weg) zijn dit onder meer het type voertuig, de snelheid van het voertuig, het type wegdekverharding, de conditie waarin de weg verkeert en de fundatie van de weg. Aan de

[5] Risico's | Kom veilig Thuis
[6] SWOV factsheet 30 km/u gebieden: FS 30 km-uur gebieden.pdf (swov.nl)
[7] Impact 30kmh in bebouwde kom (awgl.nl) – Blz. 3 Kop: Luchtkwaliteit

zijde van de woning zijn dit de eigenschappen van de fundatie, constructie en vloeren. Verder zijn ook de eigenschappen van de bodem tussen de bron en de ontvanger van belang.

Niet bewezen, wel te verwachten voordelen
Onderstaande voordelen zijn niet bewezen vanuit onderzoek, maar de verwachting is dat de invoering van 30 kilometer hier een positief effect op gaat hebben.

- **Modal shift / alternatieven vervoerswijzen**
  Overheidsinstanties veronderstellen vaak dat er een modal shift plaatsvindt naar meer actief transport (fietsen en lopen) na het verlagen van de maximum snelheid op de weg. Het bewijs hiervoor is echter schaars. Dit komt doordat onderzoek hiernaar erg complex is en het verband tot op heden nog niet uitgebreid genoeg is onderzocht[8].

  - Omdat lopen en fietsen verkeersveiliger zijn en de verwachting is dat reistijdconcurrentie ten opzichte van de auto verbeterd, verwachten we dat reizigers vaker gaan fietsen of lopen. Dit is een positief effect van de invoering van meer 30 kilometer per uur straten in de stad.
  - In 2023 heeft de Rijksoverheid zich met een campagne ingezet voor het stimuleren van het gebruik van de fiets voor korte afstanden[9]. Het invoeren van meer 30 kilometer straten kan hier extra aan bijdragen.
  - Het Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions (AMS Institute) meldt dat steden die de maximumsnelheid naar 30 kilometer verlagen, vaak een afname in autogebruik en een toename in wandelen en fietsen zien (AMS Institute).

- **Luchtkwaliteit**
  Er is veel onzekerheid over de impact van 30 kilometer per uur op de uitstoot van voertuigen en de resultaten van onderzoek hiernaar zijn inconsistent en soms tegenstrijdig. De gemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM) veranderen waarschijnlijk niet of nauwelijks[10].

- **Gezonde leefomgeving**
  In Utrecht willen we gezond stedelijk leven voor iedereen. Naast de positieve gezondheidseffecten op het gebied van geluid, trillingen en luchtkwaliteit, kan de snelheidsverlaging meer positieve effecten hebben op gezond stedelijk leven. De snelheidsverlaging en verbeterde verkeersveiligheid dragen ook bij aan een veiligere omgeving waar met name kwetsbare doelgroepen als kinderen en ouderen meer buiten verblijven, wandelen, fietsen of op straat spelen.

Handhaving

Wij spannen ons in voor meer verkeershandhaving om de pakkans bij verkeersovertredingen en onveilig verkeersgedrag te vergroten. De capaciteit bij de politie en het aantal beschikbare flitspalen voor Utrecht vanuit CVOM (Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) is beperkt.

Het CVOM is eigenaar van alle automatische verkeershandhavingsmiddelen (VHM). In december 2024 heeft het CVOM aangekondigd dat het voortaan mogelijk is flitspalen in te zetten op straten waar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt. Juist op deze straten, waar veel fietsers en voetgangers oversteken is een hoge snelheid (40 km/u of hoger) een risico voor de verkeersveiligheid.

Handhaving is een belangrijk onderdeel om de snelheid verder omlaag te brengen en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. Wij zijn regelmatig in gesprek met politie en het CVOM over de handhavingsmogelijkheden.

Het proces van aanvragen van flitspalen werkt als volgt: de gemeente vraagt flitspalen op 30 kilometer straten aan. Het CVOM kijkt of een locatie geschikt is: rijdt er voldoende verkeer, ligt de gereden

---

[8] Impact 30kmh in bebouwde kom (awgl.nl) - Blz. 3 Kop: Modal Shift.
[9] Home | Daszogefietst
[10] Impact 30kmh in bebouwde kom (awgl.nl) - Blz. 3 Kop: Modal Shift.

snelheid hoog en is er sprake van verkeersveiligheidsrisico's. Bij de toekenning houdt het CVOM rekening met de landelijke verdeling van flitspalen.

Stakeholders

Er wordt met de nood- en hulpdiensten, het Openbaar Vervoer en verschillende belangenverenigingen gesproken over de invoering van 30 kilometer per uur in de stad.

Nood- en hulpdiensten

Er is periodiek overleg met de nood- en hulpdiensten over aanrijtijden en overige zaken die spelen in de stad. Dit doen we met de politie, de ambulance (RAVU; Regionale Ambulance Voorziening Utrecht) en de brandweer (VRU = Veiligheidsregio Utrecht). In deze overleggen kan een ieder thema's agenderen. Het Programma '30 km impuls' en de Versnelde aanpak 30 kilometer zijn hierin meerdere malen besproken en toegelicht.

In overleg is aangegeven dat de nood- en hulpdiensten geen probleem hebben met de invoering van 30 kilometer per uur, mits er wel voldoende mate van doorstroming is. Zij geven aan dat de invoering van 30 kilometer per uur niet de belangrijkste oorzaak is waardoor de reistijden, aanrijtijden en dekkingspercentages achteruitgaan. Het is de combinatie van allerlei maatregelen in de stad zoals het terugbrengen van de maximumsnelheid, de aanleg van drempels, versmallingen, het verminderen van doorgaande straten en wegwerkzaamheden (o.a. afzettingen) die hieraan bijdragen.

Openbaar Vervoer (OV)

Het verlagen van de maximum snelheid op busroutes heeft effect op de doorstroming van het openbaar vervoer. Gemeente en provincie Utrecht spannen zich binnen de OV-Alliantie in om elders in het netwerk maatregelen te treffen die het verlies aan rijtijd compenseren.

Binnen de OV-Alliantie is regelmatig overleg over zaken rondom Openbaar Vervoer in de stad. Binnen dit orgaan hebben we afgestemd over de impact, maatregelen en keuzes rondom de 30 kilometer aanpak en het OV.

Onderzoek impact 30 kilometer op nood- en hulpdiensten en OV

In 2023 zijn OV en de nood- en hulpdiensten betrokken bij het onderzoek 'Impact 30 km op NHD en OV'. Hierin werd aangegeven dat niemand tegen 30 kilometer per uur is, maar wel tegen stilstaan door opstoppingen en vertragingen door slechte doorstroming.

Tijdens dit onderzoek zijn ook mogelijke mitigerende maatregelen voorgesteld en besproken. Een van de belangrijkste wensen vanuit alle partijen was om 'geen snelheidsremmers' toe te passen, waardoor er vooral voor het groter vervoer nog meer vertraging ontstaat. Dit verzoek hebben we gehonoreerd binnen de Versnelde aanpak 30 kilometer.

Resultaten uit het onderzoek:

- De dekking voor de politie verandert niet.
- De dekking voor de ambulance neemt af met 0,05% naar 99,60%, maar dit blijft binnen de wettelijke dekkingsgraad.
- De dekking voor de brandweer neemt met 2,03% af naar 82,82%.
- Gemiddeld neemt per kilometer nieuwe 30 weg de reistijd voor de bus toe met 14,1 seconden. Dit brengt 11.813 extra dienstregelingsuren met zich mee en leidt tot een toename in kosten van circa € 1.063.000 tot €1.300.000 per jaar.

Het rapport en de bijhorende raadsbrief zijn hier terug te vinden: Raadsbrief Voortgang Programma Verkeersveiligheid Utrecht - iBabs Publieksportaal.

Belangenverenigingen

Er is met drie belangenverenigingen gesproken en zij geven allen aan dat ze voorstander zijn van het 30 kilometer programma voor de stad. Zij begrijpen ook allen waarom er nu naast spoor 1 ook een nieuw spoor is toegevoegd: de Versnelde aanpak 30 kilometer.

- **Veilig Verkeer Nederland (VVN)**
  VVN vindt het met name sterk dat er 30 kilometer wordt ingevoerd op straten waar fietsers op gemengd rijden met gemotoriseerd verkeer. 50 kilometer is hier geen veilige snelheid. Daarnaast wil VVN dat er sneller 30 kilometer wordt ingevoerd, om zo de verkeersveiligheid al snel te kunnen verbeteren. Zij begrijpen dat dit niet altijd met een volwaardige inrichting kan vanwege kosten en dat dit qua voorbereiding en planning langer duurt. Zij staan achter de huidige twee sporen zoals nu opgesteld voor het 'impuls 30 km' programma.

- **Fietsersbond**
  De Fietsersbond vindt het fijn dat de gemeente ook ziet dat er op dit moment onlogische overgangen van 30 kilometer naar 50 kilometer zijn, dat vinden zij ook. De straten waar de fietser op de rijbaan zit zijn ook de "ellendeplekken", dus dat de gemeente deze als prioriteit zien vinden ze erg goed.

- **ANWB**
  De ANWB heeft met hun eigen verkeerskundige dit programma doorgenomen en zij geven aan dat de gemeente terecht constateert dat het aanpassen van straten in het tempo van onderhoudswerkzaamheden niet matcht met de ambities op het gebied van verkeersveiligheid.

  Het is beter om alle beoogde 30 kilometer per uur straten in één keer aan te wijzen en dit vervolgens op zoveel mogelijk manieren duidelijk te maken aan de weggebruiker.

Spoor 1: Bijdrages geprogrammeerde projecten

Sinds vaststelling van het programma ’30 km impuls’ in 2019 is op veel straten in Utrecht al 30 kilometer ingevoerd. Het uitgangspunt was om de snelheid te verlagen in combinatie met reeds geplande projecten (herinrichtingen) en onderhoud (werk met werk kansen), waarbij de snelheid direct van 50 naar 30 kilometer werd teruggebracht met fysieke maatregelen. Vanuit het programma 30 kilometer denken we mee met maatregelen en doen we een financiële bijdrage.

Spoor 1 bestaat uit twee categorieën, namelijk:

1. **Reeds toegezegde bijdrages aan geprogrammeerde projecten**
   Dit zijn financiële bijdrages aan projecten die voor of na de Versnelde aanpak 30 kilometer (spoor 2) plaatsvinden. De bijdrages zijn reeds toegezegd aan lopende projecten.
2. **Financiële bijdrages voor straten met vrijliggende fietspaden**
   Na de Versnelde aanpak 30 kilometer (spoor 2) blijven er 54 straten met vrijliggende fietspaden over. Deze straten moeten met fysieke maatregelen binnen een herinrichting of bij gepland onderhoud naar 30 kilometer per uur gebracht worden. Van deze straten is nu niet precies bekend wanneer er een herinrichting of gepland onderhoud plaatsvindt. De financiële bijdrages zijn daarom ook nog niet toegezegd.

Wij hebben de afgelopen vijf jaar ervaring opgedaan met spoor 1. We zagen voordelen en nadelen (zie blokken hieronder). Mede op basis van deze ervaring is besloten om het beleid aan te vullen met een Versnelde aanpak 30 kilometer (spoor 2).

Voordelen spoor 1

- Door werk-met-werk te combineren kunnen **kosten bespaard** worden. Dit kan oplopen tot 10-15%. De straat hoeft namelijk maar één keer open. Dit levert ook **minder overlast** op voor bewoners en weggebruikers.
- Er zijn meer mogelijkheden om de weg **geloofwaardig 30 kilometer** per uur in te richten. Denk bijvoorbeeld aan het realiseren van klinkers. De straat heeft daarna een nieuw uiterlijk. 30 kilometer per uur op die specifieke straat is na de herinrichting vaak een geloofwaardige snelheid.
- Door werkzaamheden te combineren is er ook meer kans om **andere beleidsdoelen te realiseren**. Zoals het toevoegen van meer groen en het realiseren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Nadelen spoor 1

- Het **duurt voor veel straten nog jaren** voordat hier (werk-met-werk) kansen komen om een 30 kilometer per uur inrichting te realiseren.
- Er ontstaan **onlogische overgangen** tussen 30 en 50 kilometer per uur doordat bij werk-met-werk regelmatig maar één straat (of een deel daarvan) wordt heringericht en een aansluitend wegvak niet
- Er zijn straten met vrijliggende fietspaden waar je 30 kilometer per uur mag terwijl er tegelijkertijd woonstraten zijn met een gemengd profiel en gevels dicht op de weg waar de snelheid nog 50 kilometer per uur is. Hierdoor wordt de snelheid minder geloofwaardig en is het niet duidelijk hoe hard je waar mag rijden.
- Het **budget (1 miljoen per jaar) is onvoldoende** om het gehele netwerk voor 2040 op orde te krijgen.
- Duidelijke communicatie over waar 30 km is ingevoerd (niet per straat, maar stadsbreed) is niet mogelijk omdat er geen duidelijk uitlegbaar verhaal is over waar 50 en waar 30 gereden mag worden.

Uitvoering

1. Reeds toegezegde bijdrages aan geprogrammeerde projecten

In de periode tot en met 2024 hebben we (in lijn met) spoor 1 financiële bijdrages toegezegd aan diverse projecten. Deze projecten betreffen allemaal herinrichtingen of onderhoudsprojecten waarvan de voorbereiding reeds gestart is. De projecten zijn in hun financiële dekking uitgegaan van de bijdrage uit het programma '30 km impuls'.

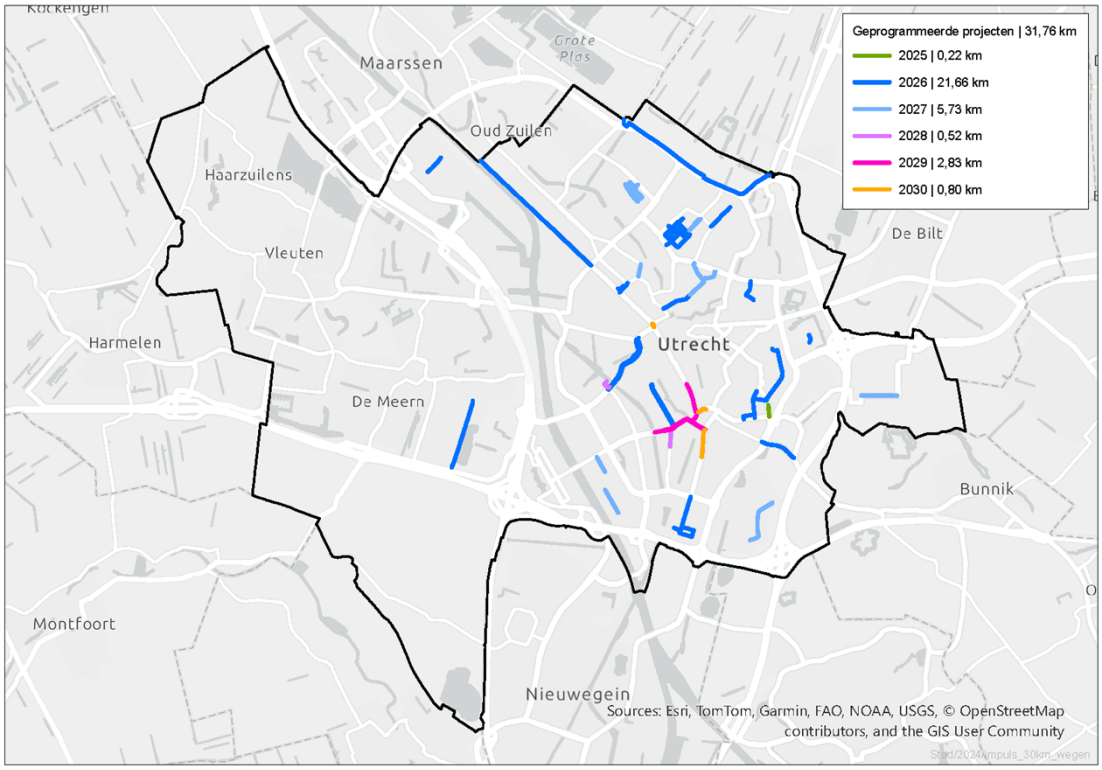
Er zijn ook straten die naar 30 kilometer per uur worden gebracht maar waar vanuit het '30 km impuls' programma geen financiële bijdrage is toegezegd. Het betreft projecten welke zonder onze bijdrage al financiële dekking hebben voor het project. Wij denken wel mee in de maatregelen die binnen het ontwerp worden genomen om een 30 kilometer inrichting te garanderen.

Voor de volledigheid hebben we een overzicht van beide geprogrammeerde projecten opgenomen in dit Uitvoeringsprogramma.

Er zijn 75 straten onderdeel van een lopend project om een 30 kilometer snelheidsregime te krijgen (zie bijlage 1 voor de stratenlijst). Het gaat om circa 32 kilometer weg.

- In 2025 staat nog 1 straat geprogrammeerd
- In 2026 staan 47 straten geprogrammeerd
- In 2027 staan 18 straten geprogrammeerd
- In 2028 t/m 2030 staan 9 straten geprogrammeerd

Zoals te zien in de planning, worden sommige straten pas in of na 2026 uitgevoerd. Omdat we willen dat alle straten zonder vrijliggend fietspad op 10 juli 2026 30 kilometer per uur zijn, nemen we ze ook mee in de Versnelde aanpak 30 kilometer. Aan de hand van bebording voeren we hier 30 kilometer in. Zodra het project start krijgt de straat alsnog een andere inrichting en/of snelheidsremmers.



Afbeelding 2 | Straten die reeds geprogrammeerd zijn (er kunnen geen rechten aan worden ontleend)

2. Financiële bijdrages voor straten met vrijliggende fietspaden

Na de Versnelde aanpak 30 kilometer (spoor 2) blijven er straten over welke volgens het Mobiliteitsplan 2040 een snelheidsregime van 30 kilometer per uur moeten krijgen. Deze straten hebben allemaal vrijliggende fietspaden. We koppelen de invoering van 30 kilometer per uur op deze straten aan de onderhoudsplanning van Beheer Openbare Ruimte (BOR). We zijn op deze straten

afhankelijk van een herinrichting, omdat deze straten zonder nieuwe inrichting niet geloofwaardig 30 kilometer per uur zijn. Voorbeelden van deze straten zijn de Admiraal Helfrichlaan en Balijelaan.

In bijlage 2 hebben we een inschatting per straat over de mogelijke financiële bijdrage vanuit het programma ‘30 km impuls’ opgenomen. Dit zijn bijdragen gebaseerd op vergelijkbare projecten in het verleden waarbij vanuit het programma een financiële bijdrage is gedaan.

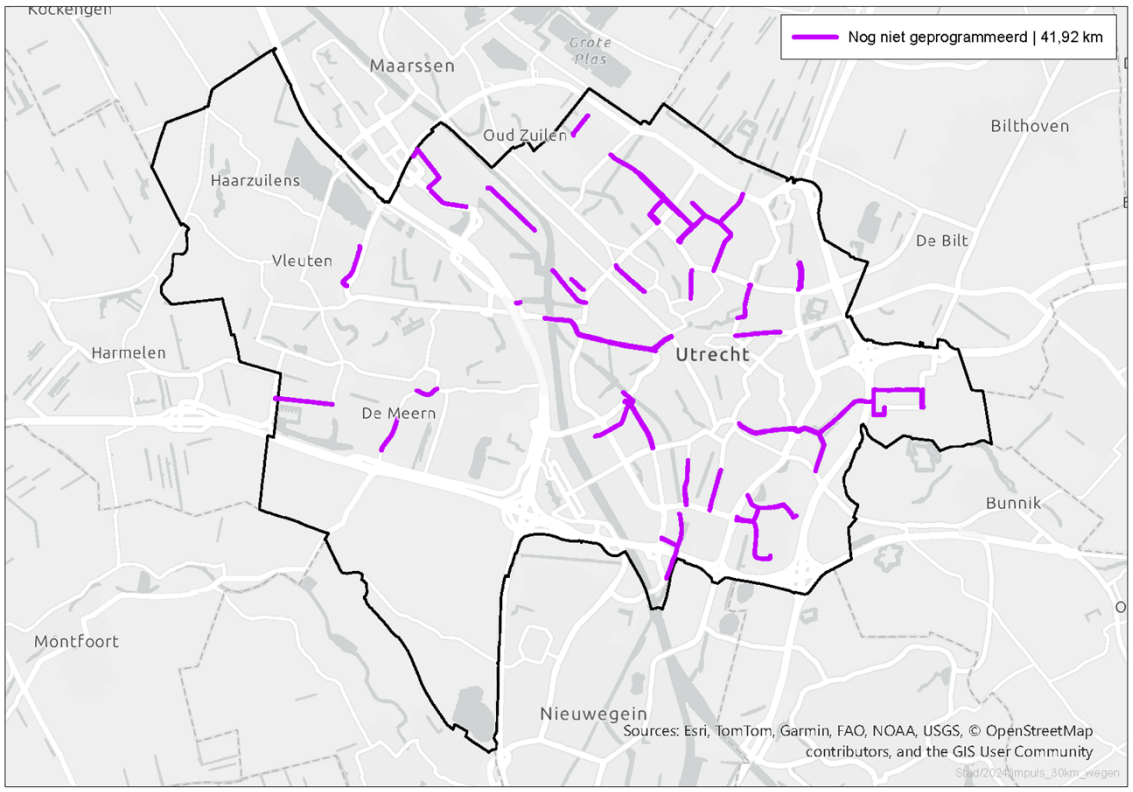


Admiraal Helfrichlaan



Balijelaan

Het gaat om 54 straten (circa 42 kilometer weg).



Afbeelding 3 | Straten met vrijliggend fietspad die nog niet geprogrammeerd zijn (er kunnen geen rechten aan worden ontleend)

Communicatie

Communicatie over de invoering van 30 kilometer vindt in spoor 1 binnen de projecten zelf plaats. Hierbij leveren we vanuit het Programma input. De betrokken communicatieadviseurs gebruiken bij herinrichtingsprojecten een kernboodschap voor invoering 30 kilometer, zodat dit bij alle communicatiemiddelen (zoals wijkberichten of webpagina's) genoemd wordt.

Spoor 2: Versnelde aanpak 30 kilometer (2026)

Sinds 2019 voeren we spoor 1 uit. Mede op basis van de ervaringen met spoor 1 is besloten om een nieuw spoor aan het 30 km impuls programma toe te voegen: de Versnelde aanpak 30 kilometer.

In december 2024 is de Versnelde aanpak 30 kilometer vastgesteld en hebben we toegezegd de aanpak verder uit te werken.

Binnen deze Versnelde aanpak 30 kilometer krijgen alle 50 kilometer per uur straten zonder vrijliggend fietspad in één keer een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Op deze straten worden kleine maatregelen genomen (bebording, markering/belijning en/of poortconstructies)[11]. Daarnaast komt er een duidelijke communicatiestrategie voor heel Utrecht. Op 10 juli 2026 zijn alle straten binnen de Versnelde aanpak 30 kilometer teruggebracht naar 30 kilometer per uur.

Waarom versneld 30 kilometer invoeren?

We verbeteren de verkeersveiligheid direct door op de straten versneld 30 kilometer per uur in te voeren. Op straten waar fietsers en voetgangers gebruik maken van dezelfde ruimte als de auto is een snelheid van 50 kilometer per uur te hard. Daarnaast wordt de situatie in de hele stad duidelijker door de versnelde invoer. Gebruikers weten: op alle straten zonder apart fietspad geldt een snelheid van 30 kilometer per uur.

Met de maatregelen en stadsbrede communicatiestrategie brengen we de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag. Op veel van deze straten staat in de komende jaren geen onderhoud op de planning, waardoor deze onveilige 50 kilometer straten (want fietsers en autoverkeer op dezelfde rijbaan) volgens spoor 1 nog jaren 50 kilometer zouden blijven. We verbeteren met deze Versnelde aanpak 30 kilometer de verkeersveiligheid direct.

De verwachting is dat na het doorvoeren van deze aanpak de snelheid daalt. Belangrijk is dat elke daling van de snelheid een winst is voor de verkeersveiligheid. Een daling van de gereden snelheid van 10% leidt al tot 20-30% minder ernstige verkeersslachtoffers en 30% minder verkeersdoden, aldus SWOV onderzoek[12]. Dit houdt in dat wanneer de snelheid daalt van 50 kilometer per uur naar 45 kilometer per uur (10%) dit al 20-30% ernstige verkeersgewonden scheelt. Wanneer de snelheid nog verder daalt, verbetert de verkeersveiligheid verder.

Straten duurzaam veilig inrichten

Wij richten in Nederland straten Duurzaam Veilig in. Het basisprincipe is scheiding bij hogere snelheden (50 kilometer per uur en hoger) en menging bij lagere snelheid (30 kilometer per uur en lager). In heel Nederland kennen we nog straten waar een snelheid van 50 kilometer per uur geldt terwijl er wel sprake is van menging (fietsers op de rijbaan en/of veel oversteekbewegingen). Dit is niet gewenst en veilig vanuit verkeersveiligheid (SWOV). In het voorjaar van 2023 publiceerde het CROW de voorlopige inrichtingskenmerken voor GOW30-wegen. Hierin staat ook dat een gemengd profiel (fietsers en gemotoriseerd verkeer op één rijbaan) niet past bij een 50 kilometer per uur weg.

Deze door het CROW opgestelde richtlijnen zijn geen wetten. Wel zijn het door deskundigen opgestelde handreikingen hoe gezorgd kan worden voor een veilige weginrichting. Omdat een eventuele aanrijding met 50 kilometer per uur een veel grotere kans is op ernstig letsel of dodelijke afloop, geven we de voorkeur aan 30 km wegen, ook als deze niet volledig voldoen aan GOW30.

Waar voeren we versneld 30 kilometer in?

1. **Op alle straten zonder vrijliggend fietspad**
   Op deze straten is sprake van een gemengd profiel: er is geen vrijliggend fietspad. Soms ligt er een fietsstrook, soms is er helemaal geen fietsvoorziening. Op deze straten is een snelheid van 50 kilometer niet gewenst vanuit verkeersveiligheid (SWOV). Op alle straten zonder

[11] Wanneer deze straten in de toekomst voor onderhoud worden heringericht, zal de inrichting worden aangepast. De Versnelde aanpak 30 kilometer speelt dus vooruitlopend op herinrichtingen.

[12] FS 30 km-uur gebieden.pdf (swov.nl). - Blz. 13 Kop: Hoe kunnen 30km/uur-gebieden (nog) veiliger worden?

vrijliggend fietspad die nu een maximale snelheid van 50 kilometer per uur hebben, voeren we 30 kilometer in.

Voorbeeldstraten welke onderdeel zijn van de Versnelde aanpak 30 kilometer



Aartsbisschop Romerostraat – Fietsstroken op 2 richtingen rijbaan, zonder as-markering



Oudenoord – Fietsstroken op 1 richting met gedeeltelijk 2 rijbanen



Humberdreef – doorgetrokken fietsstrook op 2 richtingen rijbaan met as-markering



Kernweg – Fietsers op de rijbaan, 2 richtingen rijbaan zonder as-markering (bedrijventerrein)

2. Straten met vrijliggende fietspaden tussen 30 kilometer straten in

In sommige gevallen zijn er relatief korte straten met vrijliggende fietspaden terwijl de aangrenzende straten geen vrijliggend fietspad hebben. Om te voorkomen dat we na afronding van de Versnelde aanpak 30 kilometer nog steeds onlogische overgangen hebben waarbij er op een kort stukje 50 kilometer per uur geldt en daarna weer 30 kilometer per uur, wordt ook hier de snelheid 30 kilometer per uur. Dat kan hier geloofwaardig, omdat de aangrenzende wegvakken ook 30 kilometer per uur zijn en het in het net werk past. Daarom worden de volgende straten ook meegenomen in de Versnelde aanpak 30 kilometer:

- Kennedylaan
- Niels Bohrweg (viaduct)
- Oudenoord/Nijenoord
- Ledig Erf/Krommerijnbrug
- Julianalaan

3. Op de Burgemeester van Tuyllkade en Prins Bernhardlaan

Bijna alle straten in de Versnelde aanpak 30 kilometer worden volgens het Mobiliteitsplan 2040 teruggebracht naar 30 kilometer. Dit geldt alleen niet voor stedelijke verbindingswegen. De Burgemeester van Tuyllkade en de Prins Bernhardlaan staan in het Mobiliteitsplan 2040 als stedelijke verbindingswegen aangemerkt. Omdat deze straten in beide rijrichtingen geen vrijliggende fietspaden hebben, worden deze ook meegenomen in de Versnelde aanpak 30 kilometer.

Vanwege de ligging in het netwerk van autowegen in de stad verwachten we met het invoeren van 30 kilometer geen negatieve effecten qua routekeuzes van automobilisten richting andere bestemmingen in de stad of naar de ring.

4. **Op straten uit spoor 1 waarvan de uitvoering nog niet is gestart**
   Voor veel straten is er een lopend project om via een herinrichting of gepland onderhoud naar 30 kilometer te gaan. De uitvoerdata van deze projecten staan in de komende jaren gepland. In de Versnelde aanpak 30 kilometer brengen we alle straten zonder vrijliggend fietspad in één keer naar 30 kilometer per uur. Op straten die na 10 juli 2026 opnieuw ingericht worden, voeren we, vooruitlopend op de herinrichting, daarom al 30 kilometer per uur in.

Bedrijventerreinen ook 30 kilometer
Alle bedrijventerreinen vallen binnen de totale 30 kilometer opgave die in het Mobiliteitsplan 2040 benoemd staan. De straten zijn vaak breed en geasfalteerd. Er rijden veel zware voertuigen en er wordt regelmatig op de rijbaan geparkeerd. Op bedrijventerreinen verwachten weggebruikers minder snel fietsers en voetgangers, maar deze zijn er wel degelijk. Mede hierom is 50 kilometer hier geen veilige snelheid. De straten op bedrijventerreinen zonder vrijliggend fietspad worden daarom meegenomen in de Versnelde aanpak 30 kilometer.

In totaal voeren we op 241 straten versneld 30 kilometer in. In tabel 1 staat het aantal straten per wijk. In bijlage 3 staat de volledige stratenlijst. In totaal gaat het om circa 98 kilometer weg.

Tabel 1 | Straten spoor 2 per wijk

Wijk	Aantal straten	Waarvan op bedrijventerrein
West	39	34
Noordwest	14	3
Overvecht	64	16
Noordoost	15	0
Oost	**59**	0
Binnenstad	6	0
Zuid	4	0
Zuidwest	17	13
Leidsche Rijn	13	12
Vleuten – De Meern	10	8
Totaal	**241**	**86**

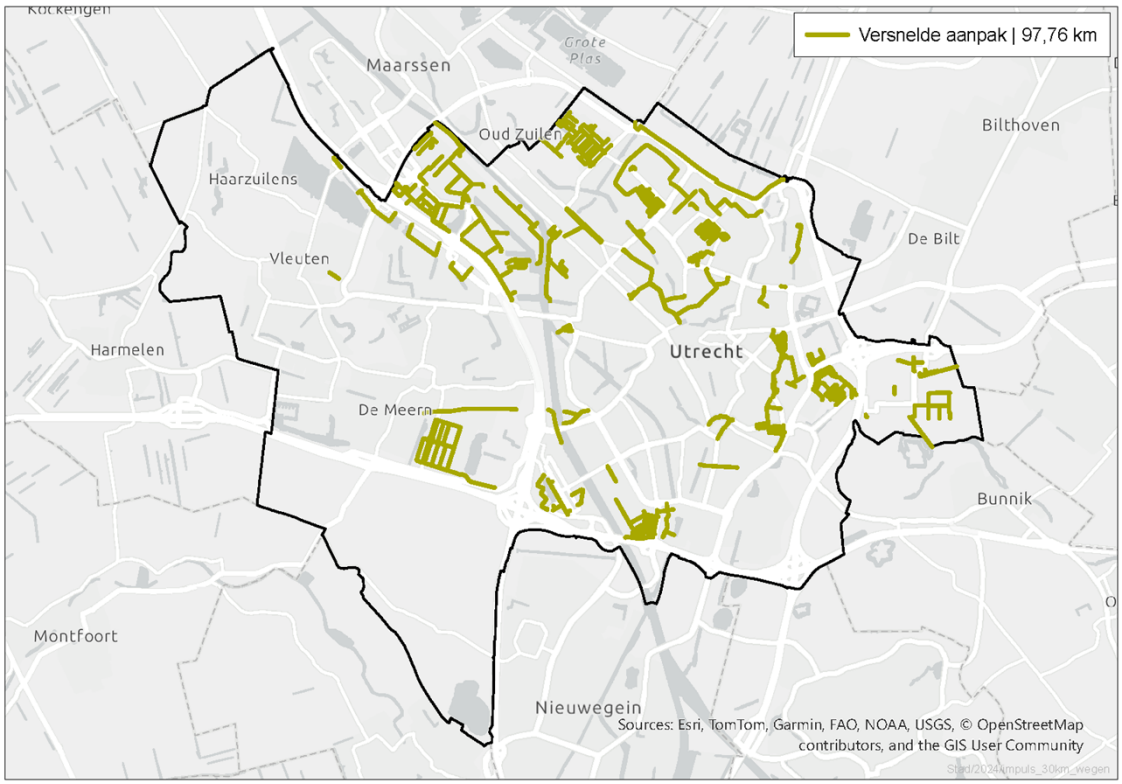
Een deel van de straten (zie afbeelding 4) wordt ook genoemd in spoor 1. Voor deze straten geldt dat er een bijdrage is gedaan voor de herinrichting, maar dat de herinrichting pas start na 10 juli 2026. Omdat we in één keer alle straten zonder vrijliggend fietspad naar 30 kilometer brengen, voeren we ook op deze straten, vooruitlopend op de herinrichting, 30 kilometer per uur in. Het gaat hierbij om straten zoals de Adelaarstraat, Willem van Noortstraat en Marco Pololaan.

Straten met Openbaar Vervoer
Op 53 van de 241 straten rijdt Openbaar Vervoer. Jaarlijks maken de vervoerders een vervoerplan waarin staat hoe bus en tram gaan rijden in het komende jaar. Ze vormen de basis voor de nieuwe dienstregeling. Om het vervoerplan 2026 te kunnen uitvoeren nadat versneld 30 km/u is ingevoerd, zijn extra DienstRegeling Uren (DRU's) nodig. De huidige inschatting is dat het gaat om ca 8.000 tot 10.000 extra DRU’s.

Het uitgangspunt is dat deze extra DRU’s binnen het bestaande DRU-plafond worden opgevangen. Dit betekent dat het geen financiële gevolgen heeft.

Een afschaling van de dienstregeling is noodzakelijk, omdat dit effect heeft op de rijtijden van het OV. Deze afschaling is op het totaal van de dienstregeling naar verwachting relatief beperkt: qua ordegrootte gaat het om een verlaging van de frequentie van 6 keer per uur naar 5 keer per uur op 3 stadslijnen, dit betreft ca 1,5% op de gehele concessie.

Meer toelichting en de concrete consequenties volgen in het vervoerplan 2026.



Afbeelding 4 | Straten onderdeel van de Versnelde aanpak 30 kilometer

Met welke maatregelen voeren we versneld 30 kilometer in?

We voeren 30 kilometer in aan de hand van principemaatregelen. Deze zijn gebaseerd op de CROW-inrichtingskenmerken voor een 30 kilometer uitstraling.

1. **Bebording**
   Op alle straten wordt de 50 kilometer bebording vervangen door 30 kilometer bebording.
   - Het uitgangspunt is om alle straten op te nemen in een 30 kilometer zone.
   - Op bepaalde plekken zoals op brede doorgaande straten herhalen we 30 kilometer per uur. Dit doen we met een bord of met markering. Als er een herhalingsbord staat, komt er geen herhalings-markering op de weg, en andersom. Het uitgangspunt is om markering op het wegdek toe te passen.

2. **Poortconstructies**
   Door middel van een duidelijke poortconstructie (zie afbeelding 5 voor een voorbeeld) en herhalingsmarkering/bebording herinneren we weggebruikers op bredere doorgaande straten aan de 30 kilometer snelheid.
   - De poortconstructie bestaat uit: zonebord 30 kilometer en dubbele streep en 30 markering zonder rand op het wegdek. Conform de CROW richtlijnen.
   - De poortconstructie staat bij het begin van een 30 kilometer zone op een logische plek, bijvoorbeeld direct na een kruispunt of waar de vrijliggende fietspaden verdwijnen.

3. **Herhaling 30 markering op het wegdek**
   De locaties waar 30 markering wordt toegepast zijn:
   - Op overgangen tussen twee verschillende type straten, bijvoorbeeld tussen een woonwijkstraat met klinkers naar een bredere doorgaande weg met asfalt. N.B. We passen dit niet toe na elke zijstraat, maar wel regelmatig en op logische plekken na (drukkere) kruisingen.
   - Er is nu geen criteria voor herhalingsbord of markering. Maar onze voorkeur heeft om markering te doen bij herhaling, liever niet aanvullend met borden. Markering op het wegdek zie je sneller dan borden langs de kant van de weg.
   - We kijken binnen de zones die we uitbreiden of er bestaande 30 km wegen zijn waar het wenselijk is om extra 30 km markering op het wegdek te plaatsen. We verduidelijken met

markering wat de maximumsnelheid is en voor de uniformiteit doen we dit op alle straten binnen de zone.
- We verwachten dat na enige tijd gewenning plaatsvindt waardoor herhalings-borden en -markering minder nodig zijn.



Afbeelding 5 | Voorbeeld poortconstructie op Prinses Irenelaan.

4. Geen as-markering
- As-markering wordt verwijderd op straten waar nu as-markering aanwezig is. As-markering werkt snelheidsverhogend en past niet bij de uitstraling van een 30 kilometer straat. Op geloofwaardige 30 km/u straten is geen as-markering aanwezig (CROW-richtlijnen).

5. Geen dichte fietsmarkeringen
- Op drie straten zijn smalle fietsstroken met dichte (doorgetrokken) markering aanwezig. Deze markering werkt snelheidsverhogend. Daarom gaan we op straten waar dit mogelijk is de markering weghalen en nieuwe 'open' markering terugplaatsen.
- In een aantal gevallen plaatsen we deze markering zo terug dat de fietsstrook ook breder wordt. Dit gebeurt op een beperkt aantal straten, zoals de Humberdreef. Als we dit doen, voorzien we het extra toegevoegde gedeelte van een rode coating.
- Oudwijk vormt een uitzondering. Deze eenrichtingsstraat heeft een gesloten fietsstrook aan een kant. We halen deze volledig weg en voegen geen nieuwe (open) fietsstrook toe, omdat volgens de inrichtingskenmerken dit niet nodig is.
- Wanneer de fietsstrook verbreed wordt voegen we fietssymbolen toe in de fietsstrook indien deze nog niet (voldoende) aanwezig zijn.



Abeelding 6 | Sfeerimpressie Catharijnesingel waarbij principemaatregelen 3, 4 en 5 zijn toegepast

Op straten waar een herinrichting binnen 2 jaar na de invoering van de 30 kilometer op 10 juli 2026 plaatsvindt, passen we alleen de bebording aan en voeren we geen andere maatregelen uit. Dit in verband met kapitaalvernietiging en het onnodig afsluiten van straten voor bewoners en passanten.

Communicatieaanpak: 030 gaat voor 30

Het succes van de Versnelde aanpak 30 kilometer hangt niet alleen af van het invoeren zelf. Het plaatsen van borden en het aanpassen van straten moet worden ondersteund met communicatie.

Om omwonenden, weggebruikers en ondernemers uit te leggen waarom de snelheid verlaagd wordt en ook te onderstrepen dat het van belang is voor hun veiligheid en die van andere weggebruikers is het belangrijk dat we ook inzetten op communicatie. Zo kunnen we meer draagvlak creëren voor de maatregel, met natuurlijk als uiteindelijke doel dat verkeersdeelnemers zich aan de nieuwe maximum gestelde snelheid houden.

Communicatiedoelstellingen

- Omwonenden, weggebruikers en ondernemers weten op welke datum welke straten 30 km/u worden.
- Omwonenden, weggebruikers en ondernemers weten dat 30 km/u wordt ingevoerd op straten waar fietsers en gemotoriseerd verkeer samen op de rijbaan rijden. En waarom hiervoor gekozen is.
- Omwonenden, weggebruikers en ondernemers weten dat er bij een maximale snelheid van 30km/u minder (ernstige/dodelijke) verkeersslachtoffers vallen.

Communicatie vindt plaats op vier niveaus:

1. Stadsbrede campagne
2. Wijkgerichte communicatie
3. Communicatie in de fysieke ruimte
4. Communicatie op specifieke doelgroepen (zoals ondernemers op bedrijventerrein en gemeentelijke collega's die in bedrijfswagens rijden).

In de campagne houden we vast aan de kernboodschap Versnelde aanpak 30 kilometer (zie bijlage 4).

In september 2023 is het communicatieconcept en bijbehorende campagne ‘030 gaat voor 30’ gelanceerd. De titel ‘030 gaat voor 30’ blijft behouden, maar we werken met een nieuw communicatieconcept. De boodschap wordt aangescherpt en toegespitst naar de Versnelde aanpak 30 kilometer. In samenwerking met een communicatie- en vormgevingsbureau ontwikkelen we een communicatiecampagne. De communicatiemiddelen die we inzetten voor deze campagne zijn nog niet definitief besloten, maar de focus ligt op communicatie in de fysieke ruimte. Dus daar waar de weggebruikers zijn. Denk aan bouwhekdoeken, tekstkarren, straatbanners en posters. Daarnaast is de campagne ook online terug te vinden, denk hierbij aan advertenties op sociale media en natuurlijk de website van gemeente Utrecht.



Abeelding 7 | Uiting campagne '030 gaat voor 30'.

Hoe voeren we versneld 30 kilometer in?

We voeren stadsbreed 30 kilometer in op één dag: vrijdag 10 juli 2026. We voeren 30 kilometer in aan de hand van 30 kilometer zones. Om op alle 241 straten 30 kilometer in te voeren moeten we circa 280 nieuwe borden plaatsen. We plaatsen deze *begin zone 30* en *einde zone 30* borden voor 10 juli afgeplakt met een sticker op locatie. Op de stickers wordt aangekondigd dat de straat per 10 juli 30 kilometer is. In de nacht van 9 op 10 juli verwijderen we de stickers van de borden. Hierdoor krijgen alle straten in één nacht het nieuwe snelheidsregime van 30 kilometer per uur.

Een deel van de straten komt te vallen in een nieuwe 30 kilometer zone, maar op veel locaties breiden we bestaande zones uit. Op de plekken waar we de bestaande zones uitbreiden, hangen er na 10 juli zodoende nog oude zoneborden. Oude *einde zone 30* borden worden direct afgeplakt en alle oude borden worden zo snel mogelijk verwijderd.

Omdat we in één dag stadsbreed 30 kilometer invoeren, kunnen we een duidelijke communicatie-boodschap hanteren: vanaf 10 juli rijden we overal in Utrecht 30 kilometer per uur op straten waar de fietser op de rijbaan zit. Ook is dit zo kort mogelijk voorafgaand aan het ingaan van de nieuwe zomerdienstregeling van het OV, waarin de impact van een verlaging van snelheid op wegen waar de bus rijdt, is doorgevoerd.

Uitvoering

We werken via onderstaande stappen toe naar het invoermoment op 10 juli 2026.

- **Ontwerpen opstellen**
  Voor het aanpassen van de bebording stellen we een bebordingsplan op.
  Voor straten waar markering of belijning wordt toegepast stellen we uitvoeringstekeningen op.
  Het bebordingsplan en de uitvoeringstekeningen worden getoetst door medewerkers vanuit verschillende gemeentelijke afdelingen voor inrichting en beheer van de openbare ruimte, bijvoorbeeld Groen, Wegbeheer, Stedenbouw, Spelen. Voor de veiligheid zitten de politie en de brandweer in de commissie. Zo komen problemen aan het licht en worden die samen besproken.

- **Verkeersbesluiten**
  Om een verkeersmaatregel uit te voeren moeten we in veel gevallen een verkeersbesluit nemen. Bijvoorbeeld voor het afsluiten van een weg of het plaatsen van verkeersborden. Dit geldt ook voor het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 kilometer per uur.

- **Uitvoeren bebording, poortconstructies en 30 markering (principemaatregelen 1 t/m 3)**
  Na het verkeersbesluit brengen we de straten daadwerkelijk naar 30 kilometer door het uitbreiden van de 30 km zones. We plaatsen de nieuwe bebording voorafgaand aan 10 juli op straat met een sticker over de borden. Op 10 juli 2026 verwijderen we de stickers en zijn de nieuwe zones actief. We verwijderen de oude borden binnen de nieuwe zones zo snel

mogelijk. Het starten van het aanbrengen van poortconstructies bij binnenkomst van de 30 zone en het plaatsen van 30 markering op specifieke straten vinden vanaf 10 juli plaats.

- **Aanpassen snelheid in navigatiesystemen**
  We laten de snelheid op de straten uit de Versnelde aanpak 30 kilometer in de navigatiesystemen aanpassen naar 30 kilometer per uur. Weggebruikers zien zo vanaf 10 juli 2026 de juiste snelheidsinformatie als ze door Utrecht rijden.

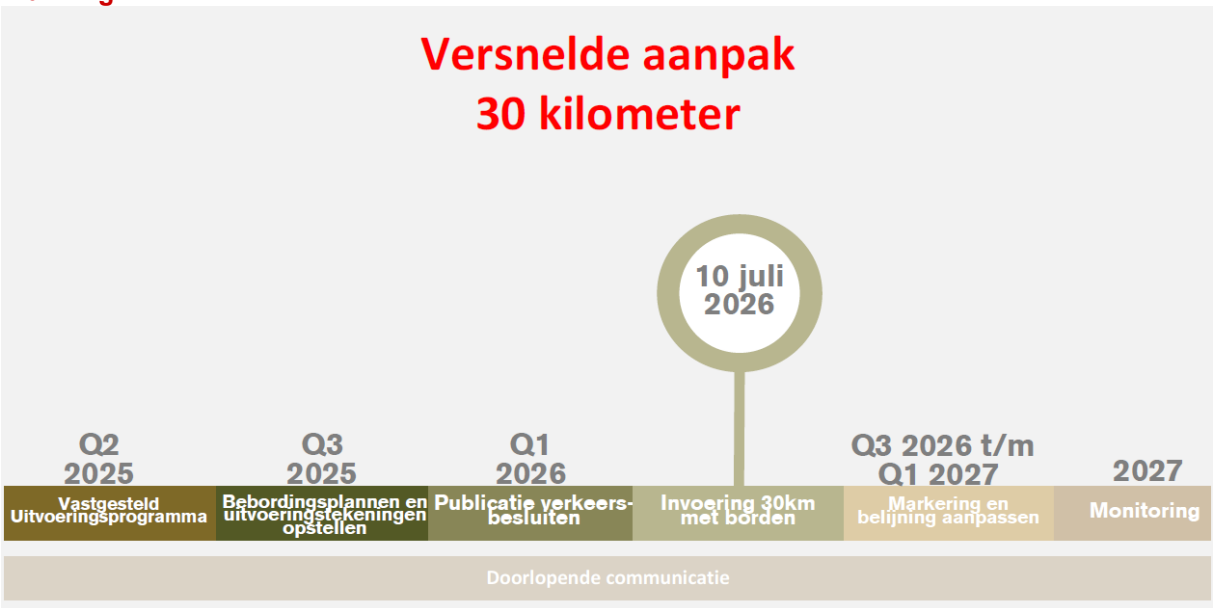
- **Aanpassen belijning straten (principemaatregelen 4 en 5)**
  Voor de straten die in aanmerking komen voor het aanpassen van belijning stellen we een planning op. Omdat bij de uitvoering van deze maatregelen de straten tijdelijk worden afgesloten is een logistieke planning van belang.
  Deze werkzaamheden worden zo snel mogelijk uitgevoerd na het plaatsen van de bebording. We gaan uit van de periode 10 juli t/m Q1 2027.

- **Aanpassen verkeersregelinstallaties**
  We gaan de verkeersregelinstallaties (VRI) aanpassen op kruispunten waar dat nodig is. Door het verlagen van de snelheid gelden er nieuwe ontruimingstijden. Deze moeten opnieuw berekend worden. Als de berekeningen gedaan zijn, worden de chips in de VRI-kasten (bij het verkeerslicht) vervangen. Dit gebeurt voor 10 juli. We verwachten zo'n 15 VRI's aan te passen.

- **Aanvragen flitspalen voor handhaving**
  Bij het CVOM vragen we op specifieke straten flitspalen aan. We kijken hierbij naar wegen die worden heringericht naar GOW-30 en waarvoor we maatregelen treffen waardoor de inrichting (grotendeels) voldoet aan de GOW-30-richtlijnen. Na de herinrichting monitoren we o.a. de gereden snelheid.
  Door op deze straten na de herinrichting al op korte termijn te handhaven, geef je een signaal of herinnering af die kan helpen om het gewenste gedrag van bestuurders te bevorderen.

  Er zijn meer potentiële flits locaties, dan dat er flitspalen beschikbaar zijn. Bij het bepalen van de locaties kijken we hoe hoog de gereden snelheid is en of dat ook leidt tot onveilige verkeerssituaties.
  Daarnaast kijken we naar bewonersmeldingen, data over ongevallen, kennis van verkeerskundigen en het advies van de politie. Zo zorgen we ervoor dat de beperkte flitspalen die beschikbaar zijn, op plekken komen waar de verkeersveiligheid het meest wordt verbeterd.

Planning



Abeelding 8 | Beoogde planning Versnelde aanpak 30 kilometer

C. Monitoren, sturen en verantwoorden

1. Monitoring

Monitoring spoor 1: Bijdrages geprogrammeerde projecten

Voor de straten in spoor 1 wordt de monitoring gedaan op projectniveau. De keuze voor hoe er gemonitord wordt en op welke momenten, wordt gemaakt binnen het project. Deze is afhankelijk van de omvang van de ingreep en het belang van de straten voor bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer.

Monitoring spoor 2: Versnelde aanpak 30 kilometer

De Versnelde aanpak 30 kilometer is een stadsbrede aanpak, daarom hebben we hiervoor een los monitoringsplan opgesteld.

Monitoring aan de hand van thema's

We monitoren de effecten van spoor 2 aan de hand van zeven thema's:

1. aantal verkeersslachtoffers,
2. gereden snelheid,
3. verkeersintensiteiten,
4. geluid,
5. opkomsttijden brandweer,
6. rijtijd openbaar vervoer
7. ervaringen van bewoners (tabel 2)

We toetsen of de aanpak bijdraagt aan een verbetering van de (ervaren) verkeersveiligheid in de stad. Op basis van de resultaten kunnen we – als het nodig is – bijsturen.

Het belangrijkste doel van het invoeren van 30 kilometer is het verbeteren van de verkeersveiligheid op straat. Dit meten wij aan de hand van de ontwikkeling van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers en de gereden snelheid. Daarnaast onderzoeken we het effect op geluidshinder: die zal waarschijnlijk afnemen (zie hoofdstuk B).

Hoe monitoren we?

We monitoren voor de meeste thema's voorafgaand aan 10 juli 2026 (0-meting) en na de invoering van 30 kilometer (1-meting). Zo monitoren we zo goed mogelijk het effect van de invoering van 30 kilometer. Maar voor alle thema's geldt de kanttekening dat de effecten niet altijd 1-op-1 te koppelen zijn aan de invoering zelf. Zo worden o.a. de verkeersintensiteiten, de opkomsttijden van de brandweer en de rijtijd van openbaar vervoer ook beïnvloed door werkzaamheden of afsluitingen elders in de stad.

Wat meten we niet?

We monitoren de effecten op trillingen en uitstoot niet. Dit omdat het lastig is om de relatie tussen de invoering van 30 kilometer en de effecten op trillingen en uitstoot te meten. In algemene zin is het zo dat trillingen lager zijn bij een lagere snelheid omdat de aanstoot met minder energie gebeurt. Overlast van trillingen ontstaat echter vrijwel uitsluitend door zwaarder verkeer. Daarnaast zijn trillingen erg locatiespecifiek. Ze zijn afhankelijk van veel parameters en de overlast kan tussen twee aangrenzende huizen al erg verschillen. Om die redenen gaan we de trillingen niet monitoren in het kader van de invoering van 30 kilometer. Voor uitstoot geldt dat er in Utrecht veel maatregelen genomen worden om de uitstoot te verlagen. Het is daarom niet mogelijk om de effecten van de invoering van 30 kilometer op uitstoot te bepalen.

We monitoren de effecten op politie en ambulance niet. Onderzoeksbureau DTV concludeerde in 2023 dat een stadsbrede invoering van 30 km/u (conform Mobiliteitsplan) geen effect heeft op de dekkingsgraad van de politie en het dekkingspercentage van de ambulance zeer beperkt (0,05%) afneemt. Daarom monitoren we in overleg met politie en ambulance hun aanrijdtijden niet. Wij blijven wel met ze in gesprek..

De RAVU werkt met het Dynamische Ambulance Management (DAM) beleid. Hierdoor hoeft de eerste aanrijdende ambulance niet altijd van een vaste plek aan te rijden. De RAVU stuurt altijd de dichtstbijzijnde beschikbare ambulance.

Rapportage
We monitoren doorlopend de effecten van de invoering van 30 kilometer. Anderhalf jaar na invoering informeren we de gemeenteraad met een rapportage (eind 2027). Hierin laten we de resultaten zien en vergelijken we de 1-meting met de 0-meting. Daarnaast sturen we de gemeenteraad begin 2027 een tussentijdse update met een terugblik op de invoering van de Versnelde aanpak 30 kilometer en de eerste effecten op de gereden snelheden.

Eventuele bijsturing
Als uit de resultaten van de monitoring blijkt dat er op sommige straten toch extra maatregelen nodig zijn, gaan we daar op bijsturen. Dit doen we na afronding van de monitoring, omdat de situatie voor en na invoering dan goed in kaart is gebracht. Wat deze extra maatregelen zijn, is nog niet bekend. De keuze hiervoor wordt gemaakt op basis van de monitoringsresultaten. Voor eventuele bijsturing is een bedrag van € 500.000 gereserveerd.

Tabel 2 | Monitoringsthema's en hoe we deze monitoren

1	**Verkeersslachtoffers**
	We monitoren het totaal aantal (ernstige) verkeersslachtoffers op de straten waar de snelheid van 50 naar 30 kilometer per uur gaat (0-meting en 1-meting) en vergelijken deze met de stadsbrede cijfers. Dit doen we op basis van ambulancedata (RAVU), omdat deze de hoogste registratiegraad heeft binnen de gemeente Utrecht.
2	**Gereden snelheid**
	We monitoren de gereden snelheid op basis van snelheidsdata uit voertuigen (Floating Car Data) (0-meting en 1-meting). Dit doen we voor de straten waar 30 kilometer is ingevoerd en voor de wegvakken waar het hardst wordt gereden. Hierdoor weten we de effecten op de gemiddelde snelheden en op de pieksnelheden. Hierbij kijken we zowel naar de stadsbrede effecten, als naar de effecten op verschillende type straten.
3	**Verkeersintensiteiten**
	Door het verlagen van de snelheid bestaat de kans dat verkeer via andere straten gaat rijden. We verwachten dat dit nagenoeg niet gebeurt, maar gaan het mogelijke effect wel monitoren. Dit doen we door verkeersintensiteiten te meten met data uit verkeersregelinstallaties (VRI), door cameratellingen en door tellussen op de weg (0-meting en 1-meting). Deze metingen worden mogelijk ook beïnvloed door andere factoren, zoals bijv. werkzaamheden.
4	**Geluid**
	We berekenen de effecten op geluid aan de hand van geluidsmodellen. Dit doen we omdat het meten van geluid niet betrouwbaar is doordat factoren als wind, regen en ander geluid de metingen beïnvloeden. De berekeningen worden o.a. gemaakt op basis van snelheidsdata, zie punt 2 (0-meting en 1-meting).
5	**Opkomsttijden brandweer**
	We gaan de aanrijdtijden van de brandweer monitoren (0-meting en 1-meting). Dit doen we op basis van de opkomsttijden van de tankautospuiten bij incidenten. Op dit moment onderzoeken we samen met de Veiligheidsregio Utrecht (brandweer) hoe we dit onderzoek opzetten en of we de uitvoering van de monitoring bij een extern bureau beleggen.
6	**Rijtijd openbaar vervoer**
	In overleg met de provincie Utrecht is afgesproken dat de provincie samen met de vervoerder monitort. Zij monitoren of de afspraken die gemaakt zijn in het Vervoerplan 2026 worden gehaald en delen de resultaten met de gemeente. Wij nemen de belangrijkste resultaten op in de rapportage.
7	**Ervaringen bewoners**
	We willen weten hoe bewoners de invoering van 30 kilometer ervaren. Hiervoor zetten we na de invoering een digitale enquête op. Hierin vragen we bewoners wat zij van de communicatie rondom de invoering vinden en wat hun ervaringen zijn na invoering: welke veranderingen merken zij op en hoe ervaren zij de verkeersveiligheid? Alle bewoners die direct wonen aan een straat(deel) waar 30 kilometer ingevoerd wordt ontvangen een uitnodiging per post. Daarnaast sturen we ook brieven naar bewoners in de buurt van deze straten. Zo krijgen we een beeld van de ervaringen van aanwonenden en gebruikers van de straat.

2. Risico’s

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Door bezwaren op verkeersbesluiten bestaat de kans dat er vertraging plaatsvindt, met als gevolg dat de uitvoering vertraging oploopt.	Dit is een belangrijk risico omdat als de bezwaren gegrond worden bevonden en er een gerechtelijke procedure volgt, dan kan dit zorgen voor extra vertraging, waardoor de uitvoering op 10 juli verschoven moet worden.	Ruim van tevoren (6 tot 7 maanden) de verkeersbesluiten nemen. Hierin dan specifiek benoemen wanneer de uitvoering start. Op deze manier is er voldoende tijd voor het verwerken van eventuele bezwaren.
Bebording is op 10 juli niet gereed	Dit is een belangrijk risico, omdat de bebording noodzakelijk is om wettelijk daadwerkelijk de snelheid naar 30 kilometer te brengen. Na het plaatsen starten alle andere maatregelen zoals belijning/markering aanpassen. De aannemer heeft op 10 juli alle bebording gereed.	Zodra het bebordingsplan gereed is wordt direct een aannemer aangesteld om mee te denken over de planning. Hierdoor is er voldoende tijd om te zorgen dat 10 juli alle bebording gereed is. Daarnaast zorgen we dat de bebording in fases wordt voorbereid, zodat niet alle druk op 10 juli zelf ligt.

3. Financiën

Bij de voorjaarsnota 2018 is een budget van 1 miljoen euro per jaar structureel toegekend voor ’30 km impuls’ binnen het programma Duurzame Bereikbaarheid (investeringsbudget MPB).

De kosten van dit uitvoeringsprogramma zijn gedekt en opgenomen in het MPB. De Versnelde aanpak leidt tot naar voren halen van budget en daarmee lagere uitgaven in de toekomst om dit naar voren gehaalde geld weer te compenseren.

	2025	**2026**	**2027**	**2028**	**structureel jaarbedrag**
Programmakosten					50
Bijdrages geprogrammeerde projecten	61	340	1.205	567	0
Bouw- en engineeringskosten (Versnelde aanpak)	384	1.527			
Bebording (Versnelde aanpak)	0	100	0	0	0
Navigatiesystemen (Versnelde aanpak)	0	17	0	0	0
Monitoring (Versnelde aanpak)	43	130	160	0	0
Communicatie (Versnelde aanpak)		199			0
Reservering extra maatregelen			500		0
Totaal benodigd budget	**488**	**2.313**	**1.8650**	**567**	**50**

4. Voortgang en verantwoording

Het college wordt jaarlijks per rapportage geïnformeerd over de voortgang van het programma. Hierin beschrijven we onder andere de volgende punten:

- Effecten van invoering 30 kilometer
- Effecten Versnelde aanpak 30 kilometer
- Overzicht geprogrammeerde projecten met bijhorende kosten
- Overige zaken o.a. betreffende stakeholders, trends en ontwikkelingen

Bijlage 1 – Stratenlijst spoor 1

Hieronder een overzicht van straten t/m 2030 welke binnen een geprogrammeerd project vallen en waarbij er vanuit het 30 km impuls programma een financiële bijdrage wordt gedaan.

Straat	Financiële bijdrage	Oplevering project gepland
Hooft Graaflandstraat	€ 50.000	2026
Adriaen van Ostadelaan	€ 61.600	2025
Koningsweg	€ 190.000	2026
Croeselaan	€ 100.000	2026
Adelaarstraat	€ 119.064	2027
Kaatstraat	€ 41.198	2027
De Omloop	€ 100.000	2027
Willem van Noortstraat	€ 262.000	2027
Antonius Matthaeuslaan	€ 223.000	2027
Ingen Houszstraat	€ 52.000	2027
Juliusstraat	€ 32.000	2027
Marco Pololaan	€ 176.000	2027
Amsterdamsestraatweg (noordelijke deel)	€ 200.000	2027
Cambridgelaan	€ 192.478	2028
Columbuslaan	€ 225.000	2028
Rijnlaan Noord	€ 150.000	2028
Balijelaan	€ 429.000	2029
Vondellaan	€ 369.600	2029
Briljantlaan	€ 290.400	2030
Catharijnesingel (gedeeltelijk)	€ 298.320	2030
Totaal	**€ 3.561.660**	

Hieronder een overzicht van straten welke binnen een geprogrammeerd project vallen waarbij er vanuit het 30 km impuls programma geen financiële bijdrage (meer) wordt gedaan.

Project	Straten	Uitvoering gepland
Jan van Scorelstraat		2026
Gageldijk		2026
Niels Bohrweg deel 2		2026
Taagdreef en omgeving	Taagdreef, Rhônedreef, Henriettedreef, Ebrodreef, De Charmantdreef, Dorbeendreef, Keggedreef, Sastoksdreef, Suze Noiretdreef, Rubicondreef, Teun de Jagerdreef, Van Brammendreef, Vader Rijndreef, Bruisdreef, Hildebranddreef	2026
Strijkviertel		2026
Mauritsstraat		2026
Stadhouderslaan		2026
Fietsroute Utrecht-Amersfoort	Jan van Galenstraat, Alexander Numankade	2026
Lombokplein	Graadt van Roggenweg, Westplein	2026
Amazonekwartier	Rio Negrodreef, Amazonedreef, Amazonedreef, Patagoniedreef, Argentiniëdreef, Braziliëdreef, Sao Paulodreef	2027
Furkabaan		2027

Bijlage 2 – Stratenlijst straten met vrijliggende fietspaden

Hieronder een overzicht van de straten met vrijliggende fietspaden welke nog niet geprogrammeerd zijn in een project. De bedragen zijn afhankelijk van de specifieke maatregelen binnen toekomstige projecten. De genoemde bedragen zijn een maximale bijdrage, in veel gevallen is de bijdrage lager, omdat het niet altijd om een gehele herinrichting gaat, maar slechts om het toevoegen van een aantal snelheidsremmers.

Straat	Budget
Winthontlaan	€ 148.800
Lundlaan deel 1	€ 49.500
Van Heuven Goedhartlaan	€ 133.760
Meerndijk	€ 225.742
Admiraal Helfrichlaan	€ 253.440
Royaards van Den Hamkade	€ 188.496
Marnedreef	€ 100.650
Kanaalweg	€ 70.840
Meester Tripkade	€ 164.736
Zeehaenkade	€ 113.664
Zamenhofdreef	€ 308.000
Carnegiedreef	€ 573.760
Paranadreef	€ 250.800
Bolognalaan deel 1	€ 231.000
Aarhuslaan	€ 57.200
Brennerbaan	€ 290.400
De Lessepsstraat	€ 173.250
Sartreweg gedeeltelijk	€ 192.610
Simplonbaan	€ 388.080
Lunettenbaan/Lunettenbrug	€ 171.600
Stelviobaan	€ 143.000
Moezeldreef	€ 336.600
Rio Brancodreef	€ 241.010
Vicuslaan	€ 92.960
Sorbonnelaan deel 2	€ 111.628
Furkaplateau	€ 42.240
Helsinkilaan	€ 39.182
De Tol	€ 207.350
Moldaudreef	€ 222.332
Biltstraat	€ 99.488
Heldammersingel	€ 164.560
Leuvenlaan	€ 293.480
Universiteitsweg	€ 97.020
Blauwkapelseweg	€ 227.700

Kleinesingel	€ 44.550
Venuslaan	€ 422.400
Talmalaan	€ 181.500
Constant Erzeijstraat	€ 99.000
Baden-Powellweg	€ 85.800
Overste Den Oudenlaan	€ 572.000
Vleutenseweg	€ 743.600
Daalsetunnel	€ 528.000
Herculeslaan	€ 264.000
Laan van Maarschalkerweerd	€ 231.000
Weg tot de Wetenschap	€ 462.000
Nijverheidsweg	€ 40.000
Maarssenbroeksedijk	€ 429.000
W.A. Vultostraat	€ 198.000
Meteorenweg	€ 44.044
Thoriumweg	€ 35.200
Rijnlaan Zuid	€ 394.500
Niels Bohrweg deel 1	€ 63.840….
Rubenslaan (hoofdrijbaan)	€ 201.600….
Stadionlaan	€ 112.000….
Bleekstraat	€ 61.600
Totaal	**€ 11.618.512**

Bijlage 3 – Stratenlijst Versnelde aanpak 30 kilometer

Opmerkingen:

1. Een deel van de straten is al (gedeeltelijk) 30 kilometer per uur. De straat wordt hier alsnog genoemd, maar we voeren alleen 30 kilometer per uur in op het deel dat nu 50 kilometer per uur is.
2. Voor sommige straten geldt dat er maar gedeeltelijk 30 kilometer per uur wordt ingevoerd. Deze straten zijn te herkennen aan de tekst *gedeeltelijk* of *ventweg* achter de straatnaam.
   - *Gedeeltelijk:* we voeren hier slechts gedeeltelijk 30 kilometer per uur in, omdat op het andere deel vrijliggende fietspaden aanwezig zijn.
   - *Ventweg*: we voeren hier alleen 30 kilometer per uur in op de ventweg. Op de ventweg rijden fietsers. De hoofdrijbaan is alleen voor automobilisten (geen fietsers en voetgangers).
3. Voor inzicht in het specifieke straat(deel) dat naar 30 kilometer per uur gaat, verwijzen we naar de kaart.

Straatnaam	Wijk
2e Polderweg	Overvecht
Aartsbisschop Romerostraat	Noordoost
Abstederdijk	Binnenstad
Acaciastraat	Noordwest
Adelaarstraat	Noordoost
Adriaen van Ostadelaan	Oost
Ahornstraat	Noordwest
Aidadreef	Overvecht
Albatrosstraat	Zuid
Albert van Dalsumlaan	Oost
Alexander Numankade	Noordoost
Amazonedreef	Overvecht
Ambachtsweg	West
Antonius Matthaeuslaan	Noordoost
Argentiniëdreef	Overvecht
Arizonadreef	Overvecht
Arkansasdreef	Overvecht
Arnodreef	Overvecht
Atoomweg (ventweg)	West
Australiëlaan	Zuidwest
Bariumweg	West
Bizetlaan	West
Bleekstraat (gedeeltelijk)	Binnenstad
Bolognalaan (gedeeltelijk)	Oost
Bosboomstraat	Oost
Boteyken	Vleuten – De Meern
Boylelaan	Oost
Bramerijweg	Noordwest
Braziliëdreef	Overvecht
Breitnerlaan	Oost

Burgemeester Fockema Andrealaan	Oost
Burgemeester ter Pelkwijklaan	Oost
Burgemeester van Tuylkade	Noordwest
Butterflydreef	Overvecht
Caesarlaan	Oost
Californiëdreef	Overvecht
Carmendreef	Overvecht
Catharijnesingel (gedeeltelijk)	Binnenstad
Ceylonlaan	Zuidwest
Christiaan Krammlaan	Noordoost
Cicerolaan	Oost
Coloradodreef	Overvecht
Columbuslaan	Zuidwest
Computerweg	West
Damzigt	Vleuten – De Meern
David van Mollemstraat	Noordwest
Decimalaan	Zuidwest
De Lessepsstraat	Noordwest
Demkaweg	Noordwest
Draaiweg	Noordoost
Drommedarislaan	Zuidwest
Eendrachtlaan	Zuidwest
Elbedreef	Overvecht
Emmalaan	Oost
Enny Vredelaan	Oost
Euclideslaan	Oost
Europalaan Zuid (ventweg)	Zuidwest
Falklanddreef	Overvecht
Faustdreef	Overvecht
Fermiweg (gedeeltelijk)	West
Fideliodreef	Overvecht
Franciscusdreef (ventweg)	Overvecht
Frits Coerslaan	Noordoost
Gabriellaan	Oost
Gageldijk	Overvecht
Genevelaan	Oost
Gessel	Vleuten – De Meern
Gisbert Bromlaan	Noordoost
Groenewoudsedijk (gedeeltelijk)	Leidsche Rijn
Harvardlaan	Oost
Havenweg	West
Herodotuslaan	Oost
Hindersteinlaan	Vleuten – De Meern
Hollantlaan	Zuidwest
Hondiuslaan	Leidsche Rijn
Hoofddijk (gedeeltelijk)	Oost
Horatiuslaan	Oost

Hudsondreef	Overvecht
Humberdreef	Overvecht
Hyperonenweg	West
Ien Dalessingel	Leidsche Rijn
Ina Boudier-Bakkerlaan	Oost
Ingen Houszstraat	Noordoost
Isotopenweg	West
Israëlslaan	Oost
Janssoniuslaan	Leidsche Rijn
Jan Muschlaan	Oost
Jan van Galenstraat	Noordoost
Japuradreef	Overvecht
Jenalaan	Oost
Johan Willem Frisostraat	Oost
Julianalaan	Oost
Juliusstraat	Noordoost
Kaap de Goede Hooplaan	Zuidwest
Kaap Hoorndreef	Overvecht
Kaatstraat	Noordwest
Kanaaldijk	West
Kantonnaleweg	West
Kate ter Horstsingel	Leidsche Rijn
Kennedylaan	West
Kernkade	West
Kernweg	West
Keulsekade	West
Kobaltweg	West
Kögllaan	Noordoost
Korfoedreef	Overvecht
Krommerijnbrug	Binnenstad
Krommewetering	Leidsche Rijn
La Bohèmedreef	Overvecht
La Traviatadreef	Overvecht
Laan van Chartroise	Noordwest
Labradordreef	Overvecht
Landzigt	Vleuten – De Meern
Ledig Erf/Tolsteegsingel	Binnenstad
Limalaan	Oost
Livingstonelaan	Zuidwest
Liviuslaan	Oost
Lohengrindreef	Overvecht
Louis Bouwmeesterlaan	Oost
Louis Davidslaan	Oost
Lundlaan (gedeeltelijk)	Oost
Manitobadreef (gedeeltelijk)	Overvecht
Marburglaan	Oost

Marco Pololaan	Zuidwest
Marislaan	Oost
Martin-Ovenweg	Noordwest
Mauritsstraat	Oost
Meijewetering	Leidsche Rijn
Mesdaglaan	Oost
Mesonweg	West
Middenwetering	Leidsche Rijn
Mignondreef	Overvecht
Mississippidreef	Overvecht
Molensteyn	Vleuten – De Meern
Montevideodreef	Overvecht
Münsterlaan	Oost
Museumlaan (gedeeltelijk)	Oost
N. Stantsbrug	Oost
Naamrijk	Vleuten – De Meern
Nautilusweg	West
Nebraskadreef	Overvecht
Neckardreef	Overvecht
Neutronweg	West
Nevadadreef	Overvecht
Newtonlaan	Oost
Niels Bohrweg deel 3	West
Nieuw Amsterdamlaan	Zuidwest
Nijenoord	Noordwest
Nijldreef	Overvecht
Nucleonenweg	West
Oberondreef	Overvecht
Oderdreef	Overvecht
Omloop	Noordwest
Ontariodreef	Overvecht
Oranjebrug/Diamantweg	Zuid
Oranjerivierdreef	Overvecht
Oregondreef	Overvecht
Othellodreef	Overvecht
Otto Hahnweg	West
Oude Leidseweg	West
Oudenoord	Noordwest
Oudenrijnsepad	Leidsche Rijn
Oudwijk	Oost
Overijssellaan	Zuidwest
Ovidiuslaan	Oost
Parsifaldreef	Overvecht
Patagoniëdreef	Overvecht
Positronweg	West
Pr. Marijkelaan	Oost

Prins Bernardlaan	Noordwest
Prins Hendriklaan	Oost
Prinsesselaan	Oost
Ptolemaeuslaan	Leidsche Rijn
Radonweg	West
Ramstraat	Oost
Reactorweg	West
Rembrandkade	Oost
Rigolettodreef	Overvecht
Rijksstraatweg	Vleuten – De Meern
Rijnzathe	Vleuten – De Meern
Rio Negrodreef	Overvecht
Robijnlaan	Zuid
Rubenslaan (ventweg)	Oost
Rubicondreef	Overvecht
Rutherfordweg	West
Salomedreef	Overvecht
Sao Paulodreef	Overvecht
Savannahweg	West
Schaverijstraat	West
Sint Eustatiusdreef	Overvecht
Sint Laurensdreef	Overvecht
Smaragdplein	Zuid
Snellenlaan	West
Sophialaan	West
Sophocleslaan	Oost
Stadhouderslaan	Oost
Steenovenweg	West
Sterrebaan	West
Tacituslaan	Oost
Tamboersdijk	Oost
Tannhäuserdreef	Overvecht
Techniekweg	West
Tennessedreef	Overvecht
Terentiuslaan	Oost
Texasdreef	Overvecht
Theemsdreef	Overvecht
Tiberdreef (gedeeltelijk)	Overvecht
Tigrisdreef	Overvecht
Tirionlaan	Leidsche Rijn
Toscadreef	Overvecht
Tractieweg	West
Turandotdreef	Overvecht
Upssalalaan	Oost
Uraniumweg	West
Vaartscherijnbrug	Binnenstad

Van Deventerlaan	Leidsche Rijn
Van Lieflandlaan	Noordoost
Van Rensselaerlaan	Zuidwest
Varrolaan	Oost
Veldzigt	Vleuten – De Meern
Vergiliuslaan	Oost
Vleutensevaart	West
Vliegend Hertlaan	Zuidwest
Vrieslantlaan	Zuidwest
Vuurlanddreef	Overvecht
Westkanaaldijk	West
Wilhelminapark	Oost
Willem Schuylenburglaan	Noordoost
Willem van Noortstraat/plein	Noordoost
Wim Sonneveldlaan	Oost
Winterboeidreef	Overvecht
Wolgadreef	Overvecht
Woudwetering	Leidsche Rijn
Xenophonlaan	Oost
Yalelaan	Oost
Zambesidreef	Overvecht
Zandlaan	Oost
Zandpad	Overvecht
Zeelantlaan	Zuidwest
Zonnebaan	West
Zuidpooldreef	Overvecht

Bijlage 4 – Kernboodschap communicatieaanpak

Kernboodschap
We rijden in onze straten zoveel mogelijk maximaal 30 kilometer per uur. We passen in 2026 ongeveer 241 straten in één keer aan naar deze maximale snelheid. Dat is veiliger voor iedereen. Deze verandering wordt doorgevoerd op alle straten waar fietsers en auto's de rijbaan delen, en waar geen apart fietspad aanwezig is. Dit zorgt voor meer verkeersveiligheid, minder geluidsoverlast en een betere leefomgeving. De aanpassing vindt plaats met eenvoudige maatregelen, zoals het aanpassen van verkeersborden en wegmarkeringen.

Waarom doen we dit?
Een lagere snelheid is veiliger en zorgt voor minder (dodelijke) ongelukken. Bij een snelheid van 30 kilometer per uur heeft een ongeval minder ernstige gevolgen en bijna nooit een dodelijke afloop. Ook is de kans op een ongeval kleiner doordat automobilisten sneller reageren en remmen bij een lagere snelheid. Daarnaast levert een lagere snelheid andere voordelen op. Zo vermindert het verkeerslawaai, wat de leefbaarheid in de stad vergroot. Ook wordt het voor voetgangers en fietsers makkelijker om veilig over te steken.

Versnelde aanpak 30 kilometer
In plaats van te wachten op gepland onderhoud, kiezen we ervoor de invoering van 30 kilometer per uur versneld door te voeren. Op 10 juli hebben we 241 straten van 50 kilometer naar 30 kilometer per uur gebracht. Als we dat niet zouden doen, zou het nog jaren duren voordat veel straten, in combinatie met gepland onderhoud, de 30 kilometer limiet zouden krijgen.

Momenteel komt het vaak voor dat binnen één wijk de snelheden sterk verschillen. Zo kan het zijn dat je als automobilist op de ene straat 50 km/u mag rijden en op de andere straat 30 km/u. Dit is verwarrend en kan leiden tot gevaarlijke situaties. Het is gemakkelijker, veiliger en consequenter om overal in zo’n wijk de snelheid naar 30 km/u te verlagen.

Door nu sneller actie te ondernemen, zorgen we voor een consistentere snelheidslimiet die makkelijker te begrijpen en veiliger is voor iedereen. Het maakt de stad overzichtelijker en draagt bij aan de verkeersveiligheid.

Uitzonderingen
Straten met aparte fietspaden welke nog 50 kilometer per uur zijn brengen we pas later naar 30 kilometer per uur. Hier zijn grotere aanpassingen nodig om de snelheid te verlagen. Zoals het smaller maken van de rijbaan, ander materiaal op de weg of het aanleggen van drempels. Op deze straten voeren we 30 kilometer per uur in als we aan de weg gaan werken voor onderhoud.

Sommige straten blijven 50 kilometer per uur. Deze straten zijn de meeste logische en korte routes naar bestemmingen in de stad. Dit zijn bijvoorbeeld de Einsteindreef, de Beneluxlaan en de Vleutensebaan.

Bijlage 1: Wijzigingen doorgevoerd in gewijzigd Uitvoeringsprogramma 30 km Impuls

Thema en paginanummer	Toelichting
Programmering projecten spoor 1, pagina 12.	De programmering is geactualiseerd. Een deel van de projecten die gepland stonden voor 2025 is al uitgevoerd. Het andere deel loopt uit, waardoor dit in 2026 wordt gerealiseerd. Een deel van de projecten vanaf 2026 is ook verschoven in de tijd. Op basis van deze informatie is de kaart up to date gemaakt.
Straten met vrijliggend fietspad die nog niet geprogrammeerd zijn, pagina 13.	Het aantal straten is van 50 naar 54 gegaan. Een aantal stedelijke inprikkers naar het centrum waar we 30 kilometer invoeren waren eerder niet opgenomen. De verkeerskundige heeft inmiddels uitsluitsel gegeven over welke van deze straten 30 km worden en 50 km blijven. Deze keuze is gebaseerd op kenmerken als de aanwezigheid van een vrijliggend fietspad, stedelijke omgeving en oversteekbewegingen van fietsers en voetgangers. Op basis van deze informatie is de kaart up to date gemaakt.
Nieuwe datum Versnelde aanpak, Pagina 14.	Na nieuwe gesprekken met de provincie en de nieuwe vervoerder van het openbaar vervoer (Transdev) zijn nieuwe inzichten ontstaan. Uit een nieuwe berekening van de vervoerder blijkt dat de effecten van het versneld invoeren van 30 km/uur groter zijn dan eerder ingeschat. Hierdoor is een aanpassing van het vervoersplan en van de dienstregeling noodzakelijk. Het moment van versnelde invoering van 30 km/u wordt daarom gekoppeld aan de start van de zomerdienstregeling van het Openbaar Vervoer (OV) op 12 juli 2026. Een afschaling van de dienstregeling is noodzakelijk, omdat dit effect heeft op de rijtijden van het OV. Deze afschaling is op het totaal van de dienstregeling naar verwachting relatief beperkt: qua ordegrootte gaat het om een verlaging van de frequentie van 6 keer per uur naar 5 keer per uur op 3 stadslijnen, dit betreft ca 1,5% op de gehele concessie.
Straten Versnelde aanpak, pagina 16.	Er zijn wijzigingen in de straten van de Versnelde aanpak. Een deel is inmiddels al 30 kilometer per uur (en is uit de scope verwijderd). Er zijn ook straten welke eerder niet in beeld waren, maar na het live langslopen van alle nieuwe zones zijn toegevoegd. Het totaal aantal straten blijft gelijk: 241 straten. Op basis van deze informatie is de kaart up to date gemaakt.
Straten met openbaar vervoer, pagina 16.	Extra toegelicht wat de ingeschatte impact op het OV is en dat dit geen financiële gevolgen heeft.

Herhaling 30 markering op het wegdek, pagina 17-18	We willen binnen de 30 km zones een uniform wegbeeld voor weggebruikers en bewoners. Daarom kijken we binnen de zones die we uitbreiden of er bestaande 30 km wegen zijn waar het wenselijk is om extra 30 km markering op het wegdek te plaatsen. Hiermee verduidelijken we extra binnen de zone wat de maximum snelheid is. In principe zijn alle bestaande 30 km per uur zones al volgens de geldende richtlijnen ingericht. 30 km markering passen we vooral toe op doorgaande 30 km per uur wegen (niet op rustige woonstraatjes).
Communicatieaanpak, pagina 19.	• De vier communicatieniveaus toegevoegd om duiding te geven waar de communicatie op focust. • We behouden de titel 030 gaat voor 30, maar gaan werken met een nieuw communicatieconcept. De oude campagne richtte zich op het informeren van het belang van 30 km en dat wij dit als stad invoeren bij herinrichtingen. De Versnelde aanpak is anders, waardoor een nieuw concept nodig is. • Geen digitale nieuwsbrief, want deze is vanaf 2026 niet meer actief.
Toelichting op invoering 30 kilometer, pagina 20.	Nieuwe paragraaf toegevoegd met uitleg over invoering van de Versnelde aanpak en de voordelen hiervan.
Uitvoer (stappen en planning), pagina 20-21.	Geactualiseerde planning vanwege nieuwe invoerdatum, extra uitleg over invoerwijze op één moment, aanscherping aanvragen flitspalen voor handhaving en aanscherping aantal VRI's. Op basis van de nieuwe invoerdatum is ook afbeelding 8 geactualiseerd.
Monitoring, pagina 22-23.	• Tussenmeting en 1-meting publicatiemomenten aangepast. De raad ontvangt de resultaten van de tussenmeting begin 2027 en de rapportage eind 2027. • In overleg met de brandweer onderzoeken hoe we de aanrijdtijden van de brandweer het beste kunnen monitoren: door de VRU of door een extern bureau. In de versie van juni leek het erop dat de brandweer dit zelf zou doen, maar vanwege de hoeveelheid data en de specifieke vragen is beoordeling door een extern bureau gewenst.
Risico's, pagina 24.	• Het risico op vorst is verwijderd, omdat uitvoering nu in de zomerperiode plaatsvindt. • De VRIs worden voor het invoeren van 30 kilometer aangepast vanuit veiligheidsoogpunt.
Financiën, pagina 25.	• Kosten van monitoring verhoogd met €35.000 om het monitoren van de aanrijdtijden van de brandweer eventueel extern te beleggen (zie monitoring). • Kosten van communicatie verhoogd met €56.500. Er is gebleken dat we een communicatieadviseur moeten

	inhuren om de gehele communicatiecampagne voor te bereiden en uit te voeren. Deze kosten waren eerder niet inzichtelijk gemaakt. • De kosten voor geprogrammeerde projecten is verschoven, vanwege het uitlopen van projecten van 2025 naar 2026.

Naast bovenstaande wijzigingen zijn ook de straten in beide sporen geactualiseerd. Het overzicht van de straten per spoor staat in bijlage 1 en bijlage 2 van het gewijzigde Uitvoeringsprogramma. De wegen zijn ook op de digitale kaart te vinden. Hieronder de wijzigingen per spoor.

Spoor 1

Geprogrammeerde projecten

- De oplevering van de volgende straten is verplaatst van 2025 naar 2026:
  - Hooft Graaflandstraat
  - Jan van Scorelstraat
  - Gageldijk
- Er zijn drie nieuwe projecten toegevoegd aan de lijst met geprogrammeerde projecten zonder financiële bijdrage. De projecten worden in 2026 gerealiseerd:
  - Niels Bohrweg (deel 2)
  - Fietsroute Utrecht-Amersfoort (Jan van Galenstraat en Alexander Numankade)
  - Lombokplein (Graadt van Roggenweg en Westplein)

Niet geprogrammeerde projecten

- Er zijn nieuwe straten toegevoegd aan de lijst met niet geprogrammeerde projecten:
  - Niels Bohrweg (deels)
  - Rijnlaan Zuid
  - Rubenslaan
  - Stadionlaan

Spoor 2

- De volgende straten zijn uit de Versnelde aanpak gehaald, omdat deze inmiddels al 30 kilometer per uur zijn:
  - Briljantlaan (ventweg)
  - Budapestlaan
  - Europalaan Noord (ventweg)
  - Koningin Wilhelminalaan (ventweg)
  - Princetonlaan
  - Sorbonnelaan (gedeeltelijk)
  - Vlampijpstraat
- De volgende straten zijn uit de Versnelde aanpak gehaald, omdat hier voor 10 juli 2026 door een project al 30 kilometer wordt ingevoerd:
  - Arabelladreef
  - Strijkviertel
- De volgende straten zijn toegevoegd aan de Versnelde aanpak, omdat we tijdens het opstellen van de bebordingsplannen erachter kwamen dat deze nog niet expliciet waren benoemd. De gebieden waarin deze straten liggen, waren al wel ingetekend als 30 km/uur-zones:
  - Adriaen van Ostadelaan
  - Boteyken

- Gessel
- Hondiuslaan
- Janssoniuslaan
- Keulsekade
- Molensteyn
- Nijenoord

- De volgende straat is toegevoegd aan de Versnelde aanpak, omdat uitvoering door het project na 10 juli 2026 plaatsvindt.
  - Gageldijk





Gemeente Utrecht

Stadsbedrijven

Stadsingenieurs
Postadres: Postbus 8045, 3503 RA Utrecht
Bezoekadres: Stadhuisplein 1
Telefoon: 030 - 286 4123
Mail: stadsingenieurs@utrecht.nl

Opdrachtgever: Ontwikkelorganisatie Ruimte

Project: Fietsroute om de Noord

Onderdeel: Definitief ontwerp, plankaart

concept

Status: CONCEPT	Fase: Definitief ontwerp	Bekwerk bp: SI-SG_LEV	Format: A0+ (1680x841mm)
Gefekend: ravi001	Goedgekeurd en vrijgegeven:	Parcaf:	Datum: 30-09-2025 | Schaal: 1500
Projectnummer: 3303203	Tekeningnummer: 3303203_DO_LEV_BS-Plankaart	Blattnummer:	Aantal bladen: | Wijziging

Documentnr:

Bestandsnaam:

Plotdatum:

Auteursrechten voorbehouden

Nieuwe 30-km-regel in Utrecht zorgt voor verwarring: waar moet je nu precies die snelheid rijden? | Regio | AD.nl

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer 5515
Vergaderdatum 8 oktober 2026
Agendapunt 3.11
Titel Grote overschrijding kosten Maliebaan naar 13 miljoen

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**8 oktober 2026**

Senna Maatoug
Wethouder voor Mobiliteit, Energie en Klimaat, Ruimtelijke projecten: Lunetten-Koningsweg en Overvecht, Wijk Zuid, Vleuten-De Meern
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Richard Smit	**Datum**	1 juli 2026
E-mail	r.smit@utrecht.nl	**Kenmerk**	34220071
Type brief	Afdoeningsbrief	**Onderwerp**	Kostenopbouw herinrichting Maliebaan
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

In de commissie Begrotingscyclus van 18 juni is gevraagd om een uitgebreidere opgave te verstrekken van de kostenopbouw van het project Maliebaan. Dit omdat de bedragen uit de beantwoording van de schriftelijke vragen over de totale kosten (vraag 254 over MPR 2026) niet terug te leiden zijn tot de eerdere bedragen uit het MPR van voorgaande jaren. In het Raadsvoorstel Vaststelling IPvE/FO Maliebaan zijn de integrale geraamde vervolgkosten aan u als raad gerapporteerd. In de voortgang van het project bent u middels de P&C cyclus geïnformeerd op de reguliere wijze, waarbij over de mobiliteitscomponent en onderhoudscomponenten gescheiden wordt gerapporteerd. Het totaalbedrag zoals opgenomen in de schriftelijke vragen is dus niet eerder op deze manier met u als raad gedeeld. Gezien de omvang van het financiële knelpunt ten opzichte van het laatstgemelde kostenbedrag is een ruimere verklaring dan de nu beperkte tekst in het MPR nodig. Dit had anders gemoeten en daarom heb ik toegezegd in Q4 2026 u een raadsbrief te sturen waarin we de verbinding leggen tussen de bedragen die bij het vaststellen van het IPvE/FO zijn genoemd, de onderaan dit memo opgenomen kostenopbouw en de opgenomen bedragen in het MPR van de tussenliggende jaren.

Hieronder vindt u een korte toelichting op de gebruikelijke rapportage, het verschil tussen de behandeling van kosten en dekking en de uitsplitsing van de kostenopbouw.

Dekking
De dekking bestaat voor het project Maliebaan uit meerdere componenten. Bij de rapportage over het MPR wordt alleen dat deel benoemd dat vanuit datzelfde MPR wordt bijgedragen aan het project. Er komt ook een deel dekking uit het onderhoudsprogramma. Het gaat dan om middelen voor openbare verlichting, rioleringswerk en voor het werk aan de wegen. U wordt geïnformeerd over het onderhoudsprogramma via het Meerjaren Investeringsprogramma Beheer Openbare Ruimte. Verder is er ook nog een bijdrage vanuit het programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving & erfgoed voor nieuwe bomen en heeft de provincie een subsidie verstrekt.

Kosten
Over de precieze kostenopbouw communiceren we niet als de aanbesteding nog moet plaatsvinden of het werk nog in uitvoering is. Daarom matcht het bedrag dat u bij vraag 254 heeft ontvangen niet met de bedragen uit de P&C cyclus. Over grote scopewijzigingen in projecten wordt u als raad wel

geïnformeerd bij de vaststelling van fasedocumenten zoals het IPvE/FO en het Voorlopig Ontwerp inclusief de financiële gevolgen daarvan in de dekking van de kosten.

Kostenopbouw
Hieronder de stand van zaken van de globale kostenopbouw conform het MPR 2026:

Riolering 2,7 mln.
Wegen 0,9 mln.
Extra bomen 0,2 mln.
Planvoorbereiding (integrale herinrichting), directievoering en toezicht 9,2 mln.

Onderdeel van die laatste post is ook de al afgeronde herinrichting van het Malieblad. Samen telt dit op tot de eerder genoemde 13 mln.

Vervolg
In Q4 2026 ontvangt u een raadsbrief met een uitgebreidere toelichting op het verloop van de financiën van het project Maliebaan vanaf het vaststellen van het IPvE/FO, zowel gericht op de kostenontwikkeling als de dekkingscomponenten.

Met vriendelijke groet,

Senna Maatoug

Kosten herinrichting Utrechtse Maliebaan van 2 naar 13 miljoen euro - De Nuk

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

ID	Agendapunt	Toezegging	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
1193	Begrotingscyclus 18-06-2026 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2025	Er komt brief over aanpak bijplaatsingen en herijking van de aanpak Q4 2026.	Circulaire Economie	31-12-2026		
1133	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 05-02-2026 8. Raadsvoorstel Wijzigen Afvalstoffenverordening	Publieksvriendelijke kaart wordt overwogen en wordt over teruggekoppeld in Q2 2026.	Circulaire Economie	30-06-2026		
971	Vragenuur 15-05-2025 MV.2. Ontspuldagen in Utrecht - Julia Kleinrensink (GroenLinks), Pepijn Zwanenberg (groep Zwanenberg), David Bosch (UtrechtNu!), Charlotte Passier (Volt)	De wethouder zegt toe gesprekken te zullen voeren met de Ontspulknul over mogelijke vormen van samenwerking met de gemeente en zal de raad over de uitkomsten hiervan schriftelijk informeren in een raadsbrief in Q3 2025.	Circulaire Economie	30-09-2025	Update 12/9/2025: We verwachten de raad hier in Q4 2025 via een brief over te informeren.	
204	Gemeenteraad 10-11-2022 6. Raadsvoorstel Programmabegroting 2023-2026	M315 GFT-inzameling in de gehele gemeente	Circulaire Economie	31-03-2023	20260317: De raad heeft op 25 november 2025 via de raadsbrief Raadsbrief Diverse onderwerpen afval een korte update ontvangen over de uitbreiding van de gfe+t inzameling. 20250410: Het afronden van het technisch ontwerp	

					van de GFE cocon kostte meer tijd dan verwacht. De aanbesteding hiervoor loopt en deze wordt naar verwachting in november 2025 afgerond. Het streven is om de raad in Q4 2025 over de voortgang van de GFE+T inzameling te informeren. 20240426: De raad is geïnformeerd over de voortgang met de raadsbrief Voortgang Gemeentebrede inzameling groente, fruit, etensresten en tuinafval (gfet+t) van 2-4-2024. Daarin heeft het college toegezegd om de raad uiterlijk in Q1 2025 weer te informeren over de uitbreiding van gfe inzameling. 20231130: De voorbereidingen voor de aanbesteding van GFE cocons is gestart. We hebben meer tijd nodig om voldoende informatie te verzamelen om u te informeren over de voortgang op het GFT-dossier. We streven naar versturen van een raadsbrief in januari 2024. 20230620: De raad is hierover op 20 juni 2023 geïnformeerd met de Raadsbrief Voortgang Gemeentebrede inzameling Gft. Hierin is toegezegd om in het najaar van 2023 nader terug te komen op de voorbereiding van inzameling door middel van Cocons.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1043	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 18-09-2025 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Werklocaties 2035	Het college informeert de raad in het uitvoeringsprogramma over de beleidsnota Werklocaties, over de nulmetingen (waarschijnlijk niet meer 2025 maar 2026)	Economische Zaken	31-01-2026	20260106: Dit wordt opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Werklocaties dat volgt in Q4 2026.	
1034	Gemeenteraad 08-05-2025 18. Afrondende besluitvorming na debat over Ondernemersfonds Utrecht	Wethouder Schilderman gaat met het Ondernemersfonds Utrecht in gesprek of kleine trekkingsgebieden met grote ambities ook mee kunnen doen en komt hierop terug in de volgende evaluatie.	Economische Zaken	31-12-2025	20251124: De volgende evaluatie van het OfU staat gepland voor 2027. Wanneer deze is afgerond, informeren wij de raad over deze toezegging.	
988	Commissie Veiligheid, Bestuur en Financiën (2022-2026) 19-06-2025 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2024	Het college informeert de raad binnen een jaar over hoe het staat met de ROM en hoe het college volgende stappen t.a.v. de ROM ziet.	Economische Zaken	15-06-2026	20260106: In 2026 werkt de ROM aan haar nieuwe meerjarenstrategie 2027-2030. De raad wordt in de gelegenheid gesteld om bij te dragen aan de reactie van de gemeente Utrecht op de conceptversie, zoals is gecommuniceerd in de raadsbrief van december 2025 over de nieuwe bestuursovereenkomst ROM. Verder blijven wij de raad informeren over de laatste stand van zaken t.a.v. de ROM middels de jaarlijkse raadsbrieven bij het Jaarplan en Jaarverslag.	
975	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 22-05-2025 7.	In Q1 2026 komt er een brief over gecoördineerde aanpak, hierin komt ook de	Economische Zaken	30-03-2026	Via Raadsbrief arbeidsmarkt, Q1 2026.	

	Situatie arbeidsmigranten in Utrecht	samenwerking met de vakbonden, het contact met de arbeidsinspectie over samenwerking en verbeterde digi-D registratie terug. De toezegging van wethouder Schilderman komt in dezelfde brief terug: Deze brief gaat ook over het international business center. Het college komt hierin terug op een aantal andere zaken, op het zicht dat het college hier nu al op heeft en wat bv Work in NL is.				
972	Vragenuur 15-05-2025 MV.4. Utrecht toevluchtsoord wetenschappers - Maarten Koning, Gijs Toussaint (D66)	De wethouder zegt toe om bij bijv. de raadsbrief Arbeidsmonitor de raad schriftelijk te informeren over de vraag in hoeverre het is gelukt internationale wetenschappers en kenniswerkers naar Utrecht.	Economische Zaken	21-08-2025	20251229 De planning is nog steeds om de raad hier Q2 2026 over te informeren 20251007- We informeren de raad hierover via de Utrecht Monitor in Q2 2026.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

930	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 13-03-2025 7. Utrechtse horeca	In de horecabrief van 2026 (die net wel/net niet meer in deze raad komt) gaat het college in op: 1)het te voeren gesprek over het functioneren van Nix18 en de stichting die hiervoor vanuit horeca is opgezet. 2)De veggieweek 3)Het functioneren van het horecaloket.	Economische Zaken	30-03-2026	20251124: In Q1 2026 volgt een raadsbrief over motie M212 Horeca 3.0. In die brief nemen we de afdoening van deze motie ook mee.	
732	Gemeenteraad 06-06-2024 22. Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie Beleidsnota (deel)Omgevingsvisie Lage Weide	M239 Samenwerking Lage Weide en mbo	Economische Zaken	31-03-2025	20251007: We nemen dit op in de Omgevingsvisie Lage Weide die in Q1 2026 wordt aangeboden aan de raad.	
1171	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 4. Raadsbrief Impactanalyse aansluitstop	Er komt een update over de publiekscampagne in de eerstvolgende netcongestiebrief.	Energie en Klimaat	04-09-2026		
1162	Gemeenteraad 26-02-2026 12. Raadsvoorstel Pauzering Overvecht Noord aardgasvrij Regeling risicovolle projecten	Wethouder Maatoug zegt toe de raad te informeren over de voortgang en mogelijke overname van bestaande	Energie en Klimaat	18-12-2026		

		warmtenetten en de raad, indien mogelijk, uiterlijk Q4 2026 te informeren				
1140	Commissie Leefomgeving 16-04-2026 8. Raadsbrief Start planproces voor Windpark Lage Weide	Uiterlijk Q2 2027 wordt de MER gedeeld met de raad.	Energie en Klimaat	30-06-2027		
1139	Commissie Leefomgeving 16-04-2026 8. Raadsbrief Start planproces voor Windpark Lage Weide	College zegt toe dat er een begrijpelijke publiekssamenvatting met praatpaal komt, bewonersavonden met resultaten MER, en specifieke sessies te hebben met bewoners over geluid en slagschaduw.	Energie en Klimaat	16-07-2026		
1110	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 15-01-2026 9. Huurders in de knel door kosten van zonnepanelen	Wethouder Maatoug zegt toe dat in de herijking Q2 Q3 wordt opgenomen hoe om te gaan met particuliere verhuurders	Energie en Klimaat	30-09-2026	20260407: Dit wordt meegenomen in de herijking van het uitvoeringsprogramma.	
1084	Begrotingscyclus 30-10-2025 2. Programmabegroting 2026	De raad ontvangt in Q2 2026 een kaart waarop de elektriciteitsstations van Utrecht zijn aangegeven	Energie en Klimaat	30-06-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1049	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 18-09-2025 8. Raadsvoorstel Herijking Regionale Energiestrategie (RES)	Raadsbrief uiterlijk Q2 2026 over voortgang RES waarin stand van zaken biodiversiteit en uitkomsten gesprekken in de regio worden meegenomen. Wordt kleine initiatieven zon op daken voor zover bekend meegenomen. Voortgang geïntegreerde energiesystemen en samenhang Standaardisatie in uitgangspunten.	Energie en Klimaat	30-06-2026	20260407: De toezegging wordt verwerkt in de voortgangsbrief over opwekprojecten, die conform toezegging gepland staat voor Q2 2026.	
759	Gemeenteraad 11-07-2024 7. Raadsvoorstel Jaarstukken 2023	M327 Doorkijk bij de jaarstukken naar de klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050	Energie en Klimaat	31-05-2025	20260407: In de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze motie.	
590	Gemeenteraad 07-12-2023 25. Raadsvoorstel Startnotitie Klimaatvisie	M444 Utrecht pioniert in onderzoek naar scope 3 emissies	Energie en Klimaat	07-06-2024	20260407: In de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze motie.	
556	Gemeenteraad 09-11-2023 5. Raadsvoorstel Programmabegroting 2024	M419 Ook in de P&C-cyclus sturen op klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen	Energie en Klimaat	09-05-2024	20260423: In de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze toezegging.	
34	Gemeenteraad 17-12-2020 3. Ingekomen stukken	Raadsbrief Voortgang Overvecht-Noord aardgasvrij. De in de brief genoemde toezegging wordt toegevoegd	Energie en Klimaat	30-09-2020	20260416: Het aardgasvrij maken van Overvecht-Noord is voorlopig niet aan de orde. We volgen daarin de Beleidsnota Warmte.	

		aan toezegging 20/T336 in de lijst van toezeggingen: De raad ontvangt eind 2021 het wijkuitvoeringsplan voor de energietransitie in Overvecht-Noord.				
33	Gemeenteraad 17-12-2020 3. Ingekomen stukken	Raadsbrief Toelichting 3,75 miljoen voor Overvecht-Noord. De raad ontvangt in het 3e kwartaal 2021 de uitkomsten van deelonderzoeken om tot een sluitende businesscase te komen voor diverse alternatieve warmteoplossingen in Overvecht-Noord.	Energie en Klimaat	30-09-2022	20260416: Het aardgasvrij maken van Overvecht-Noord is voorlopig niet aan de orde. We volgen daarin de Beleidsnota Warmte.	
21	Gemeenteraad 17-09-2020 3. Ingekomen stukken	Het Wijkuitvoeringsplan (WUP) voor Overvecht Noord zal in concept en op hoofdlijnen naar verwachting eind 2021 gereed zijn.	Energie en Klimaat	30-09-2022	20260416: Het aardgasvrij maken van Overvecht-Noord is voorlopig niet aan de orde. We volgen daarin de Beleidsnota Warmte.	
8	Gemeenteraad 21-11-2019 3. Ingekomen stukken	In december 2020 raadsvoorstel over de mogelijke besluitvormingstrajecten bij aardgasvrij maken van	Energie en Klimaat	30-09-2022	20260416: Het aardgasvrij maken van Overvecht-Noord is voorlopig niet aan de orde. We volgen daarin de Beleidsnota Warmte.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

		Overvecht-Noord, met specifieke rollen en taken van de raad daarin.				
1108	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 15-01-2026 7. Raadsvoorstel Zoekproces grote locatie voor evenementen	De wethouder gaat met buurgemeenten in gesprek over de aantallen op de bestaande locaties en informeert de raad bij de uitgangspuntennotitie Rijnenburg Noord over de uitkomsten hiervan (medio 2026)	Evenementen	01-07-2026		
1197	Begrotingscyclus 18-06-2026 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2025	In Q4 komt er een raadsbrief over hoe het college uitvoering geeft aan de aanbevelingen van de Rekenkamer en daarin worden de uitkomsten van de verkenning naar mogelijkheden voor structurele externe financiering van Groen meegenomen.	Groen	31-12-2026		
1196	Begrotingscyclus 18-06-2026 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2025	Voor zomer 2026 komt er een raadsbrief over een verkenning naar de Groennorm.	Groen	17-07-2026		
1180	Vragenuur 04-06-2026 MV.2. Gaat Utrecht ook	De wethouder zegt toe om in Q4 2026 de raad in de	Groen	31-12-2026		

	insectvriendelijke bermen in kaart brengen? - Anne Sasbrink en Jan Baijens (Partij voor de Dieren)	Verzamel-raadsbrief Groen en Dierenwelzijn de uitkomst van onderzoek deelname project Bermscouts mee te nemen en de mogelijkheid van een 0-meting ecologische kwaliteit insecten.				
1156	Gemeenteraad 29-01-2026 23. Afrondende besluitvorming na debat over Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong; Schriftelijke vragen Vergroening van de Amerhof	Wethouder Voortman zegt toe te onderzoeken hoe en waar zaaiingen kunnen worden aangeplant in de Utrechtse openbare ruimte en hierbij mee te wegen wat de extra beheerkosten zijn en de risico's die daarbij kunnen ontstaan en de raad hierover in de eerstvolgende brief over Groen en dierenwelzijn te informeren.	Groen	30-09-2026		
1130	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 11-12-2025 11. Raadsbrief Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong; Schriftelijke	In Q2 2026 komt het college in een raadsbrief terug op het idee dat mensen suggesties kunnen doen voor plekken voor extra groen, en hoe we dit idee op kunnen nemen op de 'menukaart' op de website	Groen	30-06-2026	20260617: een update volgt in de verzamelbrief groen en dierenwelzijn na de zomer van 2026	

	vragen Vergroening van de Amerhof					
1128	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 11-12-2025 11. Raadsbrief Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong; Schriftelijke vragen Vergroening van de Amerhof	Het college komt in de loop van 2026 met een raadsbrief over de uitkomsten van een verkenning naar een gemeentelijke groennorm en verschillende varianten hiervoor	Groen	31-03-2026	2026-07-14 De raadsbrief zal volgen in Q4 2026. 2026-04-20 Het college verwacht voor zomerreces hierover de raad schriftelijk te informeren.	
1200	Commissie Leefomgeving 10-09-2026 7. Uitvoerbaarheid en juridische haalbaarheid van de milieuzone en zero-emissiezone	Het ontwerp herstelbesluit over de zero-emissiezone Jaarbeurs komt in het najaar naar de Raad en in Q1 het definitieve besluit.	Klimaat en Milieu	31-03-2027		
1199	Commissie Leefomgeving 10-09-2026 7. Uitvoerbaarheid en juridische haalbaarheid van de milieuzone en zero-emissiezone	In het Raadsvoorstel 'Vervolg milieuzone', dat verwacht wordt in de 1e helft van 2027, wordt nadere ingegaan op de financiën en de subsidie voor sloop (verlengen / efficiëntie / uitbreiden naar bestelbusjes).	Klimaat en Milieu	30-06-2027		
954	Gemeenteraad 27-03-2025 25. Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht,	M182 Evaluatie maximaal aantal personen per vaartuig	Markten en havens	27-06-2025	12/9/2025: Naar verwachting informeren wij u in Q1 2026 d.m.v. een raadsbrief over de evaluatie.	

	maximaal aantal personen per vaartuig					
951	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 20-03-2025 7. Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig	College komt in Q1 2026 met een raadsbrief waarin de gewijzigde havenverordening, inclusief het maatwerk dat hiermee mogelijk wordt gemaakt, wordt geëvalueerd.	Markten en havens	31-03-2026		
628	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater	Wethouder Schilderman zal de raad per brief informeren over de kosten van een extra zwemlocatie, mocht er een afvallen.	Markten en havens	07-03-2024	20241127: De raad wordt naar verwachting in Q1 2025 geïnformeerd over de uitkomsten van de zwemwateronderzoeken. Daarbij zal deze motie worden meegenomen.	
600	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater	M460 Verlies het stadsstrand niet uit het oog	Markten en havens	07-03-2024	20241127: De raad wordt naar verwachting in Q1 2025 geïnformeerd over de uitkomsten van de zwemwateronderzoeken. Daarbij zal deze motie worden meegenomen.	
599	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater	M459 Richtlijnen onderzoek zwemwater	Markten en havens	07-03-2024	20241127: De raad wordt naar verwachting in Q1 2025 geïnformeerd over de uitkomsten van de zwemwateronderzoeken. Daarbij zal deze motie worden meegenomen.	
1164	Commissie Leefomgeving 28-05-2026 11. Parkeren in garages en P+R-beleid	In Q4 2026 ontvangt de raad een raadsbrief met de uitvoeringsstrategie verbeterpunten parkeren en	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-12-2026		

		P+R-beleid. A.Ontwikkelingen rond fietsparkeren worden hierin meegenomen. B.Er wordt een ruwe prognose opgenomen van de gevolgen van versnelling van extra parkeerplaatsen in de binnenstad. C.Er wordt een ruwe inschatting opgenomen van de gevolgen van omzetting van betaald parkeren naar vergunningparkeren. D.De stand van zaken van deelvervoer wordt meegenomen. E.Gehandicaptenparkeren wordt meegenomen. F.Inzicht in de bezettingscijfers van parkeergarages wordt verstrekt.				
1163	Commissie Leefomgeving 28-05-2026 9. Opschorten invoeringsdatum nieuwe	In oktober 2026 ontvangt de raad een raadsbrief met een update over gesprekken met ondernemers over onder andere knelpunten bij de	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-10-2026		

	regels toegangsbeleid goederenvervoer binnenstad	invoering van het toegangsbeleid en over de uitkomsten van het onderzoek naar het werfgebied.				
1115	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 15-01-2026 14. Toegangsbeleid stadslogistiek Binnenstad	Toezegging om te kijken waar er harmonisatie als het kan plaatsvinden over ontheffingen landelijk en raad wordt daarover geïnformeerd door raadsbrief voor de zomer 2026.	Milieu en Emissieloos Vervoer	17-07-2026		
1114	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 15-01-2026 13. Thuisladen zonder oprit mogelijk maken	College gaat uitzoeken of lantaarnpalen een mogelijkheid zijn om in te zetten als laadpalen en stuurt brief naar raad in Q3 2026.	Milieu en Emissieloos Vervoer	30-09-2026		
1113	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 15-01-2026 13. Thuisladen zonder oprit mogelijk maken	College zegt toe dat ze gaan uitzoeken of eigen stroom gebruik op openbare laadpalen mogelijk is en stuurt brief Q3 2026.	Milieu en Emissieloos Vervoer	30-09-2026		
1091	Begrotingscyclus 30-10-2025 2. Programmabegroting 2026	In Q2 volgt een nadere informatie over de warmte/koudeopslag	Milieu en Emissieloos Vervoer	30-06-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

607	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 21-12-2023 8. Raadsvoorstel Beleidsnota geluid en trillingen	In Q1 2024 volgt een raadsbrief inzake geluidsbestand laten aansluiten op dieren.	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-03-2024	-20250715: Het uitvoeringsprogramma is vertraagd, omdat er meer tijd nodig is om tot een goede vorm te komen. Er worden verschillende eisen gesteld aan de vorm. Dit goed samenbrengen kost meer tijd en capaciteit dan verwacht. U ontvangt het uitvoeringsprogramma uiterlijk Q4 2025. - 20250305: Het komt terug in het uitvoeringsprogramma geluid dat u in Q2 2025 ontvangt. - 20240912 Dit is weerbarstige materie waar we toch ook een beetje het wiel uitvinden, informatie is niet makkelijk voor handen. We zijn hiermee bezig en zullen u hopelijk nog dit jaar, of anders begin q1 2025 een update sturen. - 20240513 Er wordt een onderzoek uitgevoerd, wanneer dit precies wordt afgerond volgt later.	
1201	Commissie Leefomgeving 10-09-2026 8. Beantwoording op vragen over betaald parkeren in Zuilen en Lunetten	In de halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren in Q4 2026 gaat het College in op: •het gebruik van het aantal kortingsuren in de app; •of het mogelijk is om bij IPB in nieuwe wijken de	Mobiliteit	31-12-2026		

		opbrengsten te laten terugvloeien; •de termijn voor het invoeren van blok 3 en •situaties, waar eigenaren niet voldoende ruimte op eigen terrein hebben (ongewenste bij-effecten).				
1192	Begrotingscyclus 18-06-2026 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2025	Er komt in Q4 2026 een raadsbrief met een update over project Maliebaan.	Mobiliteit	31-12-2026		
1169	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat	Het beoordelingskader wordt uiterlijk Q4 2026 via een raadsbrief aan de raad toegezonden.	Mobiliteit	31-12-2026		
1168	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat	Een uitgebreider overzicht van straten in de 30 km/u-categorie wordt opgenomen in de eerstvolgende verkeersveiligheidsbrief.	Mobiliteit	04-09-2026		
1167	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat	Het college maakt de gevolgen van wijzigingen aan het tracé inzichtelijk via een raadsbrief uiterlijk Q4 2026.	Mobiliteit	31-12-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1166	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat	In Q2 2027 wordt een raadsvoorstel aan de raad voorgelegd.	Mobiliteit	30-06-2027		
1165	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat	In Q3 2026 worden de voorkeursvarianten uitgewerkt en aan de raad aangeboden.	Mobiliteit	30-09-2026		
1143	Vragenuur 07-05-2026 MV.2. Geen parkeervergunning voor (sociale) huurders? - Job van den Broek (CDA), David Bosch (UtrechtNu!), Yvonne Hessel (UtrechtSolidair), Richard Nijhoff (VVD), Robert Biever (Stadsbelang Utrecht) en Mika Raterman (JA21)	Wethouder Maatoug zegt toe in de eerstvolgende kwartaalbrief aan de raad de huidige gemeentelijke praktijk uit te leggen en de mogelijkheden voor toekomstig beleid te schetsen in gevallen waarin bewoners van een appartementencomplex geen parkeervergunning kunnen aanvragen maar ook geen recht hebben op de parkeervergunning in hun gebouw zoals aan de hand is bij complex 'Het Water' aan de Reitdiepstraat.	Mobiliteit	07-08-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1124	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 22-01-2026 9. Verkeersveiligheid op en rond de Meernbrug	In Q2 komt het college met informatie over de 30 km/h drempels	Mobiliteit	30-06-2026	20260727: In de Raadsbrief Stand van zaken verbetering verkeersveiligheid Meernbrug (30 juni 2026) is een update gegeven over deze toezegging. We streven ernaar u hier in Q1 2027 opnieuw over te informeren.	
1122	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 22-01-2026 8. Raadsbrief Wijziging uitvoeringsprogramma 30 km en wijziging in haltenetwerk fietsroute om de Noord	Het college rapporteert in voortgangsrapportage duurzame mobiliteit over de risicovolle kruispunten en over voortgang 30 km/h (Q1 2027)	Mobiliteit	31-03-2027		
1055	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 25-09-2025 9. Raadsbrief Voortgang Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid 2025	Wethouder Maatoug zegt namens het college toe dat de raad in Q1 2026 een raadsbrief ontvangt waarin de raad wordt geïnformeerd over de mogelijkheid van een onderzoek in hoeverre kinderen tussen 10 en 12 jaar een fiets beschikbaar hebben.	Mobiliteit	31-03-2026	20260409: In de Raadsbrief Verzamelbrief Mobiliteit voorjaar 2026 (7 apr 2026) is een update gegeven over deze toezegging. We streven ernaar u hier in Q2 2026 opnieuw over te informeren.	
922	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 13-02-2025 8. Bereikbare en toegankelijke stad	Bij de volgende herziening van de parkeernormen auto wordt gekeken hoe de link met de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen	Mobiliteit	31-12-2025	20260527: Een herziening van de beleidsregel Parkeernormen auto is in voorbereiding. Het streven is om de beleidsregel in het voorjaar 2027 volledig te hebben herzien en geactualiseerd.	

		kan worden gelegd. Dit komt Q4 2025 richting de raad.			20250916: In de Raadsbrief Afhandeling toezeggingen parkeren en toegankelijkheid voor mensen met fysieke beperking is een update gegeven over deze toezegging. We streven ernaar om u in de eerste helft van 2026 opnieuw hierover te informeren.	
896	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 16-01-2025 7. Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel	College komt in Q2 2025 met een brief over gehandicaptenparkeerplekken en ontheffingen op privaat terrein	Mobiliteit	30-06-2025	20260727: In de Raadsbrief Realisatie Geslotenverklaring Catharijnesingel (16 juli 2026) is een update gegeven over deze toezegging. We streven ernaar om u in Q1 2027 hier opnieuw over te informeren, nadat het aanvullende onderzoek is afgerond.	
895	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 16-01-2025 7. Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel	Met CMU wordt besproken hoe de economische effecten van de knip kunnen worden meegenomen en deze krijgen vervolgens een plek in de evaluatie.	Mobiliteit	15-04-2025	20251103 tussenbericht: gesprekken met CMU lopen.	
849	Gemeenteraad 14-11-2024 7. Actuele moties	M437 Red Amelisweerd	Mobiliteit	14-02-2025	20260527: In het Raadsmemo Raad van State Uitspraak over tracébesluit A27-A12 Ring Utrecht van 11 maart 2026 bent u geïnformeerd over de definitieve uitspraak van de Raad van State. Op dit moment zijn we in gesprek met Rijk en regio over een passend vervolg.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

791	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 21-03-2024 9. Raadsbrief Alternatief tracébesluit Ring Utrecht	College werkt de impact van NRU op het aantal bomen uit en informeert de raad hierover bij de volgende stap in het kader van NRU, uiterlijk Q3 2024	Mobiliteit	01-10-2024	20250916: Via de Raadsbrief Korte-termijn maatregelen Noordelijke Randweg Utrecht van 9 september 2025 is de raad geïnformeerd over de laatste stand van zaken m.b.t. de NRU. Deze toezegging wordt meegenomen in de verdere uitpak van de lange termijn plannen.	
788	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 21-03-2024 7. Raadsvoorstel Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting 2024	College komt in Q3 2024 met een uitvoeringsprogramma, waarin onder meer aandacht voor communicatie en gesprek met werkgevers	Mobiliteit	01-10-2024	10 februari 2025: wordt meegenomen in uitvoeringsprogramma invoeren betaald parkeren zoals vermeld in de brief over het vergunningensysteem van 8 oktober 2024	
626	Gemeenteraad 18-01-2024 23. Raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort	M53 Verkeersveiligheid en toegankelijkheid voorop, geen shared space bij Zuidpoort	Mobiliteit	18-04-2024	100924 Deze toezegging wordt meegenomen in de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp.	
106	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 16-12-2021 6. Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan	Niet alleen aantal auto's te monitoren maar ook wachttijd en de raad daarover te informeren (2023 jaar na nieuw ontwerp).	Mobiliteit	14-07-2023	20260728 Monitoring start niet eerder dan 1 jaar na oplevering. Er heeft al wel een nulmeting plaatsgevonden in 2024. De werkzaamheden worden in 2027 afgerond.	
1195	Begrotingscyclus 18-06-2026 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2025	Rond zomer 2026 komt raadsbrief met update over uitvoering verbod fossiele reclames.	Openbare ruimte	15-10-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1194	Begrotingscyclus 18-06-2026 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2025	Er komt een brief over bijvangst bij rattenvallen in gemeenteparken en die ontvangt raad uiterlijk Q3 2026.	Openbare ruimte	30-09-2026		
1144	Vragenuur 07-05-2026 MV.4. Moreelsebrug, op en neer, elke keer - Floris van Eck (VVD)	Wethouder Maatoug zegt toe in geval van een defecte lift aan een van beide zijden van de Moreelsebrug duidelijke waarschuwingsstickers aan beide opgangen van de brug te plaatsen; In overleg met belangenorganisaties te inventariseren of er meer locaties in de stad zijn waar ontoereikende informatievoorziening of defecte liften leiden tot ontoegankelijke routes voor minder mobiele Utrechters en het probleem van de regelmatig defecte liften te escaleren binnen ProRail en de NS en de raad te informeren over de voortgang van deze escalatie.	Openbare ruimte	07-08-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1132	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 11-12-2025 9. Voorhangprocedure beleidsveld Openbare Ruimte - Raadsbrief Start voorhangprocedure overdracht Merwedekanaal	Het college komt in Q1 2026 met een raadsbrief over de manier waarop het proces van overleg met belanghebbenden wordt vormgegeven. Hierin komt ook roeien aan bod. In tweede helft 2026 komt college met een raadsbrief over de inhoudelijke uitkomsten van deze gesprekken.	Openbare ruimte	31-03-2026	Update 16-2-2026: het eerste deel van deze toezegging (proces) is ingevuld met de raadsbrief Vervolg overdracht Merwedekanaal van 3 februari 2026.	
1131	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 11-12-2025 10. (Beheerde) Speeltuinen en speelplekken	Het college komt met raadsbrief over spelen in Q4 2026, inclusief aandacht voor de speeltuinenkaart, klimbomen, spetterbadjes en lobby hierover	Openbare ruimte	11-12-2026		
1054	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 25-09-2025 8. Raadsvoorstel Vaststelling Beleidsnota Ondergrond 2025-2035	- In Q2 2026 komt er een Raadsbrief Ondergrond, waarin de uitvoering, plannen, planning verder geconcretiseerd wordt. U wordt ook geïnformeerd over: •de stavaza van publiek-private samenwerking en de frequentie van het overleg met	Openbare ruimte	30-06-2026		

		partijen, •de eventuele mogelijkheid van leges, •kansen om kabels en leidingen in de ondergrond die niet meer in gebruik zijn her te gebruiken. -Nota bene: dit wordt géén Uitvoeringsprogramma.				
1023	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 03-07-2025 2.a. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	In de informatie richting de raad over de inrichting van het Janskerkhof wordt ook ingegaan op de plaatsing van bankjes.	Openbare ruimte	31-12-2025	23-1-2026: Naar verwachting zal de raad in Q1 2026 nader geïnformeerd worden over de herinrichting van het Janskerkhof. Daarbij zal ook ingegaan worden op de plaatsing van bankjes.	
1022	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 03-07-2025 2.a. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	College komt in volgende bomenbrief, in najaar 2025, terug op de aanpak van essentaksterfte	Openbare ruimte	30-11-2025	Update 12/9/2025: In de voortgangsbrief Beheer van bomen geven we jaarlijks o.a. een stand van zaken van de verschillende boomziektes. De eerstvolgende brief ontvangt u in Q1 2026. In deze brief gaan we ook dieper in op de Aanpak essentaksterfte.	
1019	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 03-07-2025 2.a. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	De raad ontvangt binnen een jaar een update van het hitteplan (gedaan tijdens deel VOWE)	Openbare ruimte	01-07-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

852	Gemeenteraad 14-11-2024 21. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater	M485 Betrek gebruikers bij besluitvorming over openbare ruimte en waterlocaties	Openbare ruimte	14-02-2025	Update 20250616: Uitvoering van deze motie hangt samen met de ontwikkeling van nieuwe zwemlocaties. U bent op 17 april 2025 geïnformeerd over het uitgevoerde onderzoek naar de haalbaarheid van meer officieel zwemwater. Omdat er nog geen middelen beschikbaar zijn, hebben er nog geen ontwikkelingen plaatsgevonden op de doorontwikkeling van zwemlocaties. We betrekken recreanten actief wanneer wel weer overgaan tot nieuwe locaties ontwikkelen en/of bestaande zwemlocaties en/of het aanpassen van vaarwegen.	
868	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 05-12-2024 7. Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied	College komt met een beleidskader voor aankoop van werfkelders uiterlijk in Q4 2025	Wervengebied	31-12-2025		
867	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 05-12-2024 7. Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de	In de voortgangsrapportage van april 2025 met een voortgangsrapportage is onder meer aandacht voor risico's, aantallen eigenaren die wel en	Wervengebied	30-04-2025		

	samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied	niet meedoen, mogelijkheden nadeelcompensatie ondernemers en meer inzicht in hoe we het begrip “herstel” goed kunnen definiëren. Ook wordt dan weer een technische sessie aangeboden.				
56	Gemeenteraad 15-07-2021 17. Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	M288 Geest uit de fles - kijk wat wel kan met spook- en weeskelders	Wervengebied	16-12-2021		
55	Gemeenteraad 15-07-2021 17. Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	M287 Werk wel met functies in Programmaplan Wervengebied	Wervengebied	16-12-2021		
18	Gemeenteraad 16-07-2020 12. Kaderbrief 2020	M258 Reserveren voor de toekomst van de Wal- en Kluismuren.	Wervengebied	31-05-2022		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

Datum	Onderwerp	Indiener(s)	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
13-11-2025	M533 Experimenteer om bijplaatsingen tegen te gaan	Hoonte, G. te (Gertjan) (VVD)	Circulaire Economie	13-02-2026		
10-07-2025	M350 Stop vervuiling door plastic peukenfilters	Vries, L. de (Louise) (Partij voor de Dieren)	Circulaire Economie	18-07-2025	9 december 2025: Met het memo Ondertekening No Plastic Filter campagne van 18 juli 2025 is de raad geïnformeerd over de uitvoering van deze motie	
10-07-2025	M338 Aanbesteden containers kringloop onwenselijk	Kleinrensink, J. (Julia) (GroenLinks)	Circulaire Economie	10-10-2025		
12-12-2024	M514 Geef kringlooporganisaties ook gratis toegang tot de afvalscheidingsstations	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Circulaire Economie	30-06-2025		
07-12-2023	M477 Meer focus op “hotspot” locaties door versoepelen 24 uursnorm	Vasters, J. (Joost) (D66)	Circulaire Economie	31-12-2024	4/3/2025: Terugkoppeling op M477 Meer focus op “hotspot” locaties door versoepelen 24 uursnorm wordt verwerkt in de voorgangsbrief aanpak bijplaatsingen. De planning is om deze raadsbrief te versturen gelijktijdig met de publicatie van de VJN2025.	
06-07-2023	M271 Refuse, Rethink, Reduce	Alblas, K. (Kirsten) (ChristenUnie)	Circulaire Economie	06-10-2023		
18-12-2025	M662 Samen voor vis en waterkwaliteit	Broek, J. van den (Job) (CDA)	Dierenwelzijn	18-03-2026	20260527: In de raadsbrief Verzamelbrief Groen en Dierenwelzijn voorjaar 2026 en	

					raadsbrief Ontwikkelingen lopende wind- en zonprojecten bent u geïnformeerd over de stand van zaken van de gesprekken met de Algemene Utrechtse Hengelaarsvereniging.	
13-10-2022	M284 Hengelverbod Haarrijnseplas	Snippe, L.C. (Lisanne) (Partij voor de Dieren)	Dierenwelzijn	31-12-2025	20260721: In de raadsbrief Verzamelbrief Groen en Dierenwelzijn voorjaar 2026 en raadsbrief Ontwikkelingen lopende wind- en zonprojecten bent u geïnformeerd over de stand van zaken van de gesprekken met de Algemene Utrechtse Hengelaarsvereniging. 20241003: De raad is geïnformeerd over de voortgang in de verzamelbrief dierenwelzijn van 28 november 2023. We gaan in de komende periode 2024/2025 verder met de gesprekken met de AUHV over de nieuwe visrechtovereenkomst. Wij streven er naar die gesprekken eind q42025 afgerond te hebben. We zijn hierover in gesprek met de AUHV. De raad wordt in Q2 2023 geïnformeerd over de voortgang.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

26-02-2026	M127 Geen uitbreiding short stay	Chirino, C.C. (Bina) (ChristenUnie)	Economische Zaken	26-05-2026		
26-02-2026	M129 Reguleren in plaats van faciliteren	Kleinrensink, J. (Julia) (GroenLinks)	Economische Zaken	26-05-2026		
26-02-2026	M128 Beperken van short stay plekken	Kleinrensink, J. (Julia) (GroenLinks)	Economische Zaken	30-09-2026		
29-01-2026	M03 Ruimere openingstijden horecagelegenheden Uithof	Paalman, V. Victor (Horizon)	Economische Zaken	31-03-2026	20260917 Dit is besproken met zowel de Hogeschool en de Universiteit. Zowel de UU als de HU laten weten vanwege bezuinigingen uit te gaan van vroegere sluitingstijden van hun panden, om daarmee te besparen op personeelslasten (met name beveiliging). Verruiming van de openingstijden van in de panden gelegen horecafaciliteiten is daarmee op dit moment helaas niet haalbaar. De motie is daarmee afgedaan.	17-09-2026
20-11-2025	M583 Werk maken van sporten	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Economische Zaken	31-12-2026	6 januari 2026: wordt opgepakt in reguliere gebiedsontwikkelingen, zoals het Vierde Kwadrant en wordt op hoofdlijnen uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma van de Beleidsnota Werklocaties (Q4 2026) en relevante brieven vanuit de portefeuille Sport, zoals door de Raad is opgeroepen.	
20-11-2025	M584 Geen Fossiele Bedrijven in Utrecht	Fattal, M. (Mahaar) (GroenLinks)	Economische Zaken	20-02-2026	6 januari 2026: De raad wordt over de voortgang van deze motie geïnformeerd bij	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					de aanbieding van het uitvoeringsprogramma (Q4 2027)	
20-11-2025	M578 Geef Utrechtse innovatie een duidelijk gezicht	Bode, L. (Linda) (Volt)	Economische Zaken	20-02-2026		
20-11-2025	M580 Geef werk-leren hubs een vaste plek	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Economische Zaken	20-02-2026	20251229 Via uitvoeringsprogramma arbeidsmarkt 2027, Q1 2027.	
20-11-2025	M581 Maak ruimte voor groeiende en startende bedrijven op kansrijke locaties	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Economische Zaken	20-02-2026	6 januari 2026: Wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de Beleidsnota Werklocaties. De raad wordt over de voortgang van deze motie geïnformeerd bij de aanbieding van het uitvoeringsprogramma (Q4 2026).	
10-07-2025	M335 Overnemen aanbevelingen raadstoets economie	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Economische Zaken	13-05-2026	6 januari 2026: We verwerken de aanbevelingen in de Voortgangsrapportage Actieagenda Utrechtse Economie. Deze zal in Q2 2026 aan de raad worden aangeboden.	
08-05-2025	M212 Horeca 3.0 Tijd voor een Flexibel en Toekomstbestendig Kader!	Geleijns, H. (Hans) (D66)	Economische Zaken	31-12-2025	07102025: In Q1 2026 volgt een raadsbrief over motie M212 Horeca 3.0.	
08-05-2025	M192 Ook digitaal een leven lang ontwikkelen	Steeg, B. van (Bert) (CDA)	Economische Zaken	08-08-2025	20251229 Via uitvoeringsprogramma arbeidsmarkt 2027, Q1 2027 07102025: We nemen de motie mee in het uitvoeringsprogramma en informeren de	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					raad in Q1 2026 over het uitvoeringsprogramma	
10-07-2025	M370 Energiebesparing als prioriteit bij aanpak netcongestie	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Energie en Klimaat	10-10-2025	2 december 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief Stand van zaken netcongestie november 2025 beschouwen wij met onze inspanningen voor slim stroomgebruik het eerste dictum van deze motie als afgedaan. Het tweede dictum zal worden afgedaan bij vaststelling van het Warmteprogramma.	
12-12-2024	M528 Watt een kans energiecoöperaties bij alle Utrechters bekend	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Energie en Klimaat	12-03-2025	23 april 2026: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Start planproces voor Windpark Lage Weide, terinzagelegging NRD' van 19 maart jl. wordt in het planproces invulling gegeven aan deze motie. 27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
12-12-2024	M525 Winsten van windmolens voor iedereen	Zweth, R. van der (Rick) (GroenLinks/PvdA)	Energie en Klimaat	12-03-2025	23 april 2026: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Start planproces voor Windpark Lage Weide, terinzagelegging NRD' van 19 maart jl. wordt in het planproces invulling gegeven aan deze motie.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					16 februari 2026: De raad wordt hier in het voorjaar nader over geïnformeerd, bij de volgende update over wind op Lage Weide. 20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, wordt u hierover geïnformeerd bij een volgende update van wind op Lage Weide. Dit is naar verwachting in Q4 2025 27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
07-12-2023	M456 Klimaatvisie die ongelijkheid tegengaat	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Energie en Klimaat	07-06-2024	23 april 2026: in de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal van 2 maart jl. staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze motie. 240212: De motie wordt in de klimaatvisie verwerkt.	
16-07-2026	M235 Nu écht inzetten op zonthermie	Kolleman, D. (Dustin) (VVD)	Energie en Netcongestie	16-10-2026		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

16-07-2026	M232 Maatschappelijke gevolgen aansluitstop in beeld en voorbereid	Bergen, D. van (Derk) (ChristenUnie)	Energie en Netcongestie	16-10-2026		
09-07-2026	M177 Onderschat de schade van klimaatverandering niet	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Energie en Netcongestie	31-03-2027		
09-07-2026	M166 Benut maximaal landelijk geld tegen energiearmoede	Fattal, M. (Mahaar) (GroenLinks/PvdA)	Energie en Netcongestie	09-10-2026		
12-12-2024	M524 Maak tijdelijke zonnevelden in Rijnenburg-Noord mogelijk	Vasters, J. (Joost) (D66)	Energie en Netcongestie	30-12-2025	23 juli 2026: Rijnenburg en Reijerscop maken beide onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Rijnenburg. Momenteel werken we aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin we een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied waaronder de opwek van zonne-energie. We verwachten begin 2027 de Uitgangspuntennotitie voor inspraak vrij te geven. Parallel onderzoeken we conform motie 2024/M524 de mogelijkheden om tijdelijke zonnevelden in het noordelijk deel van Rijnenburg te realiseren. Over de mogelijkheden hiervoor informeren wij u naar verwachting begin 2027. Dit hebben we ook aan de raad vermeld in	

					de Raadsbrief Ontwikkelingen lopende wind- en zonprojecten. 8 april 2026: Wij werken momenteel aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin we een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied (Rijnenburg en Reijerscop) waaronder de opwek van zonne-energie. We verwachten eind 2026 de uitgangspuntennotitie aan u voor te kunnen leggen voor vaststelling. 20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, informeren we u naar verwachting eind 2025 over de mogelijkheden om tijdelijke zonnevelden in het noordelijk deel van Rijnenburg te realiseren. 27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
12-12-2024	M526 Wees zorgvuldig met cultuur-historische waarden	Stellinga, H.J.J. (Hessel) (CDA)	Energie en Netcongestie	12-03-2025	28 juli 2026: Het onderzoek neemt meer tijd in beslag dan we eerder meldden. We verwachten de resultaten nu eind 2026 te ontvangen.	

					Zoals ook vermeld in: Raadsbrief Ontwikkelingen lopende wind- en zonprojecten. 19 februari 2026: We verwachten de raad rond de zomer te informeren over de resultaten van het verdiepende onderzoek naar cultuurhistorie op USP 20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, wordt u naar verwachting in Q4 2025 geïnformeerd over de resultaten van het verdiepende onderzoek naar cultuurhistorie op USP 27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
12-12-2024	M522 Zon in Rijnenburg	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Energie en Netcongestie	12-03-2025	23 juli 2026: Rijnenburg en Reijerscop maken beide onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Rijnenburg. Momenteel werken we aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin we een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied waaronder de	

					opwek van zonne-energie. We verwachten begin 2027 de Uitgangspuntennotitie voor inspraak vrij te geven. Parallel onderzoeken we conform motie 2024/M524 de mogelijkheden om tijdelijke zonnevelden in het noordelijk deel van Rijnenburg te realiseren. Over de mogelijkheden hiervoor informeren wij u naar verwachting begin 2027. Dit hebben we ook aan de raad vermeld in de Raadsbrief Ontwikkelingen lopende wind- en zonprojecten 20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, werken wij momenteel aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin wij een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied (Rijnenburg en Reijerscop) waaronder de opwek van zonne-energie. Wij verwachten eind 2026 de uitgangspuntennotitie aan u voor te kunnen leggen voor vaststelling. 27 januari 2025: We informeren de raad in	

					Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
12-12-2024	M523 Zon in Reijerscop	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Energie en Netcongestie	30-06-2025	23 juli 2026: Rijnenburg en Reijerscop maken beide onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Rijnenburg. Momenteel werken we aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin we een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied waaronder de opwek van zonne-energie. We verwachten begin 2027 de Uitgangspuntennotitie voor inspraak vrij te geven. Parallel onderzoeken we conform motie 2024/M524 de mogelijkheden om tijdelijke zonnevelden in het noordelijk deel van Rijnenburg te realiseren. Over de mogelijkheden hiervoor informeren wij u naar verwachting begin 2027. Dit hebben we ook aan de raad vermeld in de Raadsbrief Ontwikkelingen lopende wind- en zonprojecten. 20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, werken wij momenteel aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					wij een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied (Rijnenburg en Reijerscop) waaronder de opwek van zonne-energie. Wij verwachten eind 2026 de Uitgangspuntennotitie aan u voor te kunnen leggen voor vaststelling. 27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
29-01-2026	M20 Groene evenementen in Rijnenburg Noord	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Evenementen	29-04-2026		
29-01-2026	M16 Plezier en leefbaarheid hand in hand bij evenementen in Rijnenburg	Broek, J van den (Job) (CDA)	Evenementen	29-04-2026		
29-01-2026	M21 Placemaking ook voor evenementen in Rijnenburg-Noord	van Vliet, D.J. (Dirk-Jan) (D66)	Evenementen	30-09-2027	19 mei 2026: dit wordt meegenomen in de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg	
29-01-2026	M29 Verbeteren = vergroenen	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Groen	31-12-2026		
29-01-2026	M28 Groenstructuur in omgevingsplan	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Groen	29-04-2026	20260721: Deze motie wordt meegenomen in het traject voor de nieuwe Omgevingsvisie.	
29-01-2026	M26 Start zo snel mogelijk met vergroening Amerhof	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Groen	30-06-2026		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

10-07-2025	M409 Doelen en ambities Utrechtse 30	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Groen	31-05-2026	20260527: In de raadsbrief Verzamelbrief Groen en Dierenwelzijn voorjaar 2026 bent u geïnformeerd over de laatste stand van zaken. Deze motie wordt meegenomen in het traject voor de nieuwe Omgevingsvisie.	
29-01-2026	M58 Maak thuisladen zonder eigen oprit mogelijk	Vasters, J. (Joost) (D66)	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-12-2026		
13-11-2025	M535 Voorzorgsprincipe bij Staalslakken	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-12-2026		
23-01-2025	M6 Samen op weg: Steun ondernemers richting nul emissie	Vasters, J. (Joost) (D66)	Milieu en Emissieloos Vervoer	30-06-2028		
16-07-2026	M250a Steun voor de Merwedelijn	Stam, T. (Titus) (GroenLinks/PvdA)	Mobiliteit	16-10-2026		
16-07-2026	M245 Kiezen voor Verkeersveiligheid Noordwest en Noordoost	Stam, T. (Titus) (GroenLinks/PvdA)	Mobiliteit	31-12-2026		
16-07-2026	M248 fysieke maatregelen verkeersveiligheid Tuinwijkroute	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Mobiliteit	16-10-2026		
16-07-2026	M249 Fix de 30km/u!	Broek, J. van den (Job) (CDA)	Mobiliteit	16-10-2026		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

09-07-2026	M183a 99 procent parkeerkorting voor mantelzorgers	Sungur, M. (Mahmut) (DENK)	Mobiliteit	24-09-2026		
26-02-2026	M112 overweeg openstellen busbaan tussen Meernbrug en Regenboogbrug	Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Mobiliteit	26-05-2026	20260727: In de Raadsbrief Stand van zaken verbetering verkeersveiligheid Meernbrug (30 juni 2026) is een update gegeven over deze motie. We streven ernaar u hier in Q1 2027 opnieuw over te informeren.	
26-02-2026	M111 meer ruimte voor fietsers op de Meernbrug	Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Mobiliteit	30-08-2026	20260727: In de Raadsbrief Stand van zaken verbetering verkeersveiligheid Meernbrug (30 juni 2026) is een update gegeven over deze motie. We streven ernaar u hier in Q1 2027 opnieuw over te informeren.	
26-02-2026	M118 De raad aan zet bij kritieke infra Groot Merwede en Rijnenburg	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	30-06-2026	20260527: In de Raadsbrief Terinzagelegging Ontwerp Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht (22 mei 2026) is de raad geïnformeerd over deze motie. Op 4 juni wordt een technische sessie hierover georganiseerd. Een tweede technische sessie zal na het zomerreces plaatsvinden.	
26-02-2026	M97 Pragmatisch investeren in Groene ommetjes	Steeg, B. van (Bert) (CDA)	Mobiliteit	26-05-2026		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

26-02-2026	M98 Maak werk van onveilige oversteken	Steeg, B. van (Bert) (CDA)	Mobiliteit	26-05-2026		
26-02-2026	M100 Normeer onnodig hinderlijk fietsparkeren op smalle stoepen	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	26-05-2026		
26-02-2026	M99 Eerherstel Zebrapaden	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	26-05-2026		
26-02-2026	M82 Herstel Betrouwbaar OV	Stam, T. (Titus) (PvdA)	Mobiliteit	30-09-2027		
20-11-2025	M630 Eén fietsdeal voor Utrecht	Stam, T. (Titus) (PvdA)	Mobiliteit	20-02-2026	20260527: Het streven is om de raad te informeren over deze motie via de jaarlijkse voortgangsupdate Vervoersongelijkheid in Q2 2026.	
20-11-2025	M628 Veilige Tuinwijkroute meenemen in Netwerkstudie	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Mobiliteit	20-02-2026	20260527: Deze motie wordt meegenomen in de uitwerking van de netwerkstudie Noordpoort. Het streven is de raad hierover te informeren in de tweede helft van 2026	
17-07-2025	M427 Maak bewonersdeelinitiatieven laagdrempeliger – vanaf 3 deelnemers mogelijk	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Mobiliteit	21-10-2025		
10-07-2025	M342 Ondergrondse Merwedelijn voor leefbare en toekomstbestendige stad	Vasters, J. (Joost) (D66)	Mobiliteit	31-12-2025	16 januari 2026: Op 5 januari 2026 heeft het BO MIRT 2025 plaatsgevonden. De raad is over de uitkomsten geïnformeerd op 13 januari 2026 via de Raadsbrief Uitkomsten BO MIRT 2025. Daarin wordt ook ingegaan op het voorlopig voorkeursalternatief voor	

					de Merwedelijn. 20251119: De raad wordt hierover geïnformeerd na het BO MIRT 2025.	
12-12-2024	M534 Neem het MKB mee	Al-Saqaff, M.H.J. (Mariam) (VVD)	Mobiliteit	31-03-2025	20260527: Het streven is om de raad rond het zomerreces te informeren over deze motie. 20251119: Het streven is om de raad hierover te informeren in Q1 2026.	
01-04-2024	M180 Alternatief Ring Utrecht	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	01-06-2024	20260527: In het Raadsmemo Raad van State Uitspraak over tracébesluit A27-A12 Ring Utrecht van 11 maart 2026 bent u geïnformeerd over de definitieve uitspraak van de Raad van State. Op dit moment zijn we in gesprek met Rijk en regio over een passend vervolg. 20250619 De raad is voor het laatst geïnformeerd over de stand van zaken via de raadsbrief Raad van State uitspraak over Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht van 30 april. Er volgt in het najaar weer een update over ARU/Tracébesluit. Aangezien de Raad van State slechts een tussenuitspraak heeft gedaan, is er momenteel nog geen	

					duidelijkheid over het Tracébesluit. In het najaar verwachten we ook meer duidelijkheid te kunnen geven over het vervolgproces en de implicaties van de val van het Kabinet hierop. 20250526 Korte update in raadsbrief Raad van State uitspraak over Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht van 30 april. Update over ARU/ TB volgt waarschijnlijk vlak voor de zomer n.a.v. uitspraak. 20241127 update in raadsbrief weerlegging onjuistheden kamerbrief alternatief ring Utrecht van 20 november 2024 20240910: De Technische Briefing voor leden van de Tweede Kamer d.d. 27 maart 2024, waar we als regio het Alternatief hebben toegelicht, was een openbare aangelegenheid.	
25-04-2024	M170 Kom tot een oplossing met de politie	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Mobiliteit	20-12-2024	20260527: In de Raadsbrief Halfjaarlijkse update parkeren van 14 april 2026 bent u geïnformeerd over de laatste stand van zaken. Daarin staat dat we tot een structurele oplossing zijn gekomen met de politie. Wij informeren u via de halfjaarlijkse	

					voortgangsbrief Parkeren op het moment dat invoering van betaald parkeren in de nabijheid van een politiebureau aan de orde is 20250916 In de Raadsbrief Halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren, september 2025 van 12 september 2025 is een update gegeven over de uitvoering van deze motie. In de volgende halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren informeren wij u verder over de voortgang. 20250526 In de raadsbrief stand van zaken uitvoering Parkeren van 18 april 2025 is uw raad geïnformeerd over de huidige stand van zaken rondom de uitvoering parkeren. We informeren u in het najaar in de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren verder over de voortgang. 240910 Wordt opgenomen in plan invoeren betaald parkeren (begin 2025).	
09-07-2026	M174 Red de Egel en de Mus, behoud de struik	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	31-03-2027		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

09-07-2026	M176 Alsnog verbod fossiele reclame via de APV	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	09-10-2026		
09-07-2026	M164 Van afval naar groen	Vintges, J. (Jelle) (VVD)	Openbare ruimte	09-07-2027		
26-02-2026	M122 stop onderzoek naar andere rioolheffing	Ramaker, M.F. (Margreet) (VVD) Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Openbare ruimte	26-05-2026		
18-12-2025	M724a Versterk de natuur bij het Merwedekanaal	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	18-03-2026		
18-12-2025	M723 Inclusief Spelen	Vermeulen, M.W.C. (Maartje) (GroenLinks)	Openbare ruimte	18-03-2026		
18-12-2025	M721 Vies Worden Mag: (meer) Stoere Speelplekken voor Echte Avonturen!	Geleijns, H. (Hans) (D66)	Openbare ruimte	18-03-2026		
18-12-2025	M725 Merwedekanaal zwart op wit	Zwanenberg, P. (Pepijn) (LINK)	Openbare ruimte	18-03-2026		
20-11-2025	M594 Hogere ambities voor de levensduur van groen	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	20-02-2026		
17-07-2025	M487 Jaarlijkse evaluatie met omwonenden	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Openbare ruimte	17-10-2025		
17-07-2025	M476 Ook landschappelijke en cultuurhistorische bomen	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	31-12-2026	21 april 2026: tijdens de commissie Leefomgeving van 16 april 2026 heeft wethouder Maatoug toegelicht dat er aan	

	herplanten naar ecologische waarde				een aanpassing van de beleidsregel wordt gewerkt. De planning daarvoor is het vierde kwartaal van 2026	
17-07-2025	M472 Moet alle groen langs de BInG?	Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht)	Openbare ruimte		21 april 2026: Omdat de pilot nog loopt, kunnen we nog niet informeren over een nieuwe werkwijze. De pilot betreft namelijk de aanleg van groen en in de evaluatie nemen we ook de resultaten op langere termijn mee van die aanleg: slaat het groen goed aan, is het groen goed te beheren? Hierdoor is de evaluatie niet eerder dan eind 2026 gereed. We informeren de Raad in Q1 2027	
08-05-2025	M185 Weer fossiele reclame via de APV	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte			
27-03-2025	M181 Laat waterscouts niet de dupe worden van dit verbod	Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Openbare ruimte	27-06-2025	16/7/2026: Beleidsveld aangepast van Markten en Havens naar Openbare Ruimte. 12/9/2025: We informeren u over de invulling van deze motie tezamen met de evaluatie van de regel m.b.t. het maximaal aantal personen per vaartuig. Deze raadsbrief sturen we naar verwachting in Q1 2026 aan de raad.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

14-11-2024	M489 Goed verantwoorden begint bij goede indicatoren	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Openbare ruimte	31-08-2025	20260716: Beleidsveld aangepast van Markten en Havens naar Openbare Ruimte. 20251029: Naar verwachting wordt de Raad in Q1 2026 via een brief geïnformeerd over de uitvoering van de beleidsnota Stadswater.	
07-12-2023	M457 Doorgaan met onderzoek zwemlocaties	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Openbare ruimte	07-03-2024	20260716: Beleidsveld aangepast van Markten en Havens naar Openbare Ruimte	
02-11-2023	M354 Laat de steigerdoeken een springplank zijn	Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter)	Openbare ruimte	30-06-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	
02-11-2023	M352 Vleesreclames uit de openbare ruimte	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	
02-11-2023	M351 Alcoholreclames uit de openbare ruimte	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	
02-11-2023	M344 Uitfaseren lichtmastreclame	Claasen, F. (Fred) (GroenLinks)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	
02-11-2023	M353 Verban gokreclames	Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	

Openbare lijst van ingekomen stukken voor commissie Leefomgeving van 8 oktober 2026

Nummer	Ingekomen stuk	Afdoeningsvoorstel
1.	Participatieproces omwonenden Windmolens Lage Weide	Voor kennisgeving aannemen. De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
2.	Petitie ‘Laat kinderboerderijdieren leven’	In handen stellen van het college.

Het ingekomen stuk staat voor leden, conform AVG, in iBabs achter een slotje.

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer 5463
Vergaderdatum 8 oktober 2026
Agendapunt 6
Titel Verkeersveiligheid in de stad

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	10 september 2026
Commissie Leefomgeving	**8 oktober 2026**

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	P. Stumpel-Vos	**Datum**	26 juni 2026
E-mail	p.stumpel@utrecht.nl	**Kenmerk**	34177860
Type brief	Aanbiedingsbrief	**Onderwerp**	Monitor mobiliteitsplan 2026 - cijfers over 2025
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit

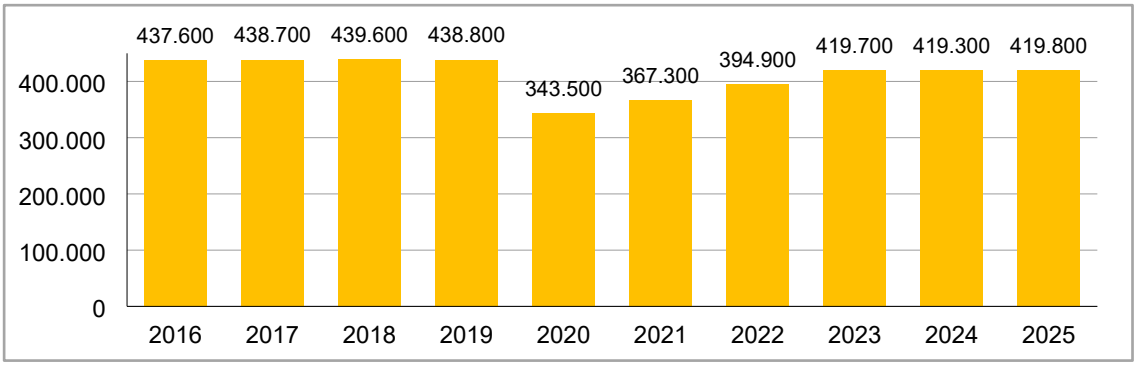
Geachte leden van de raad,

Met veel plezier sturen wij u de monitor mobiliteitsplan 2026. Deze jaarlijkse monitor laat de mobiliteitsontwikkelingen in 2025 zien in vergelijking met de jaren ervoor. Hiermee volgen we hoe de mobiliteit in de stad zich ontwikkelt en of dit in lijn is met de ambities uit het in juli 2021 door uw raad vastgestelde Mobiliteitsplan 2040. In deze brief hebben we de belangrijkste resultaten van de monitor samengevat en toegelicht.

De stad bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar houden vraagt in een groeiende stad scherpe keuzes
In 2025 zette de daling van het aantal verkeersslachtoffers voor het derde jaar op rij door én bleef het aantal verplaatsingen met motorvoertuigen van en naar de stad stabiel terwijl het aantal inwoners en banen de afgelopen jaren verder groeide. Daar staat tegenover dat het autobezit het laatste jaar licht stijgt, er veel korte autoritten zijn en het aandeel gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer niet daalt. In onze groeiende stad neemt de druk op de openbare ruimte toe waardoor het mobiliteitssysteem onder druk komt te staan. Kortom, de mobiliteitstransitie ontwikkelt zich op belangrijke onderdelen conform ons mobiliteitsbeleid maar blijft desondanks op een aantal vlakken achter.

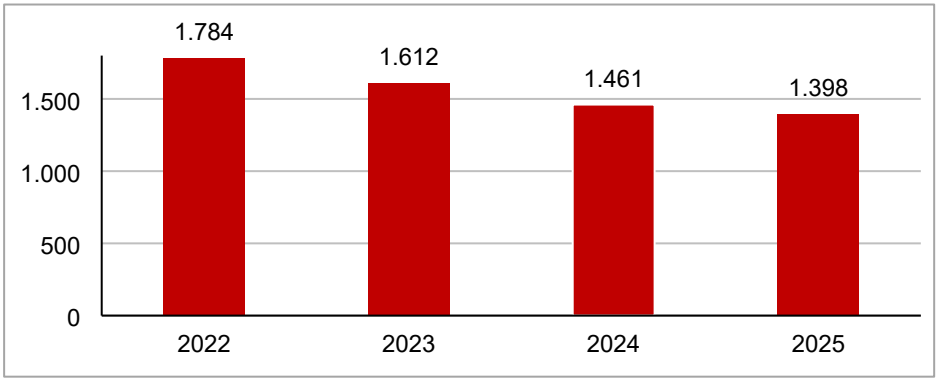
Gezien de verwachte groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen zijn investeringen in mobiliteit randvoorwaardelijk om verdere groei van de stad mogelijk te maken. Steeds meer mensen moeten dezelfde ruimte delen, ook al nam het aantal inwoners de afgelopen twee jaar minder sterk toe. We investeren in mobiliteitsmaatregelen om Utrecht gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden – de ambitie van het Mobiliteitsplan 2040. Voorbeelden zijn de herinrichting van straten, de 30 km/uur-aanpak, de verbetering van fietsinfrastructuur, de vermindering van ruimte voor autoparkeren, de invoering van betaald autoparkeren en het stimuleren van deelmobiliteit.
Daarbij is monitoring essentieel om zichtbaar te kunnen maken of de groei van de stad niet leidt tot een evenredige groei van autoverkeer. En om te kunnen onderbouwen of de ingezette mobiliteitstransitie naar lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit - vervoersmiddelen die minder ruimte innemen - effect heeft. Die inzichten hebben we nodig om ons beleid waar nodig te kunnen intensiveren of bij te stellen.

Het aantal motorvoertuigen dat op werkdagen van en naar Utrecht rijdt, is stabiel
We zien dat de groei van Utrecht zich tot nu toe niet ‘vertaalt’ naar extra autoverkeer van en naar de stad (gebied binnen de ring A2/A12/NRU). De laatste drie jaar is het aantal motorvoertuigen dat van en naar Utrecht rijdt stabiel. Vergeleken met de jaren voor corona rijden er 5% minder motorvoertuigen, ook al is het aantal inwoners toegenomen (+7% ten opzichte van 2019). Zeer waarschijnlijk dragen de eerdergenoemde maatregelen hieraan bij. Donderdag is de drukste werkdag, maandag en vrijdag zijn iets rustiger, maar de verschillen tussen de werkdagen zijn klein. De verdeling over de werkdagen is nagenoeg gelijk aan voor corona, wat betekent dat er op alle werkdagen een afname is ten opzichte van 2019.



Grafiek: Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht per etmaal (werkdag) (bron: verkeerstellingen gemeente Utrecht)

Het aantal verkeersslachtoffers is afgenomen, tegelijkertijd neemt gevoel van verkeersonveiligheid toe
De verbetering van de verkeersveiligheid is een belangrijk doel. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. In de jaarstukken (Programma Duurzame bereikbaarheid) 2025 rapporteren we dat we streven naar een structurele afname van het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan. Het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan, is voor het derde jaar op rij afgenomen. In 2025 hebben 1.398 verkeersslachtoffers zorg ontvangen van ambulancepersoneel. De afname van verkeersslachtoffers is zichtbaar bij alle type ongevallen en bij bijna alle type vervoerswijzen (auto, fiets, scooter). De afname in Utrecht wijkt af van de landelijke ontwikkeling (Meer verkeersdoden in 2025 | CBS).



Grafiek: Aantal verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van de gemeente Utrecht (bron: MOVE, Veiligheid NL)

We zien wel een sterke toename in verkeersslachtoffers op de elektrische fiets. Ambulancepersoneel registreerde in 2025 819 slachtoffers op een fiets (58% van alle verkeersslachtoffers in 2025), waarvan minimaal 202 op een elektrische fiets/fatbike (14% van alle verkeersslachtoffers). Een elektrische fiets wordt soms als gewone fiets geregistreerd, dus het werkelijke aantal is groter. Sinds

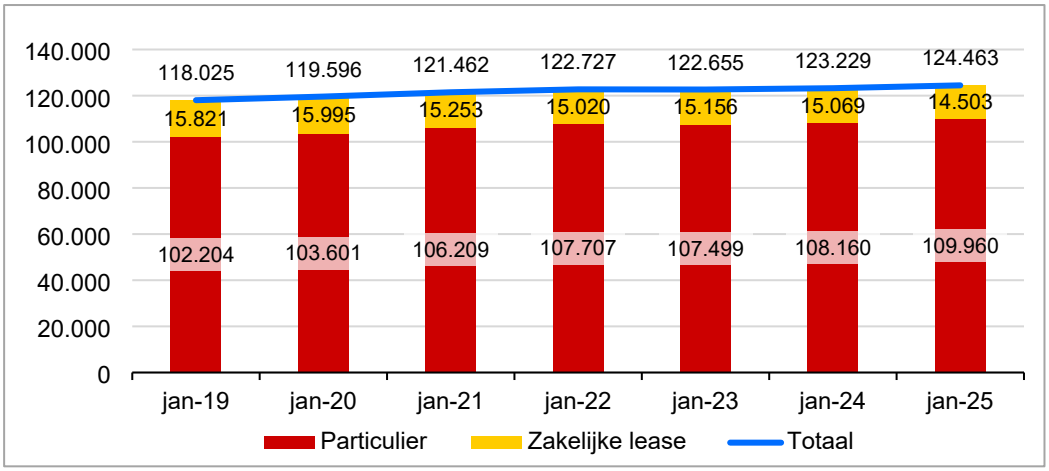
2025 wordt de fatbike als aparte vervoerwijze geregistreerd: 70 van de 202 verkeersslachtoffers op een elektrische fiets/fatbike in 2025 reed op een fatbike (5% van alle verkeersslachtoffers).
Verder raakten in 2025 143 verkeersslachtoffers gewond na een botsing mét een fiets (10% van alle verkeersslachtoffers). We weten dat minimaal 20 hiervan gewond raakten na een botsing met een fatbike en 13 met een andere elektrische fiets (elk afzonderlijk afgerond 1% van alle verkeersslachtoffers). Het aantal slachtoffers dat gewond raakte na een botsing met een auto is groter: 551 in 2025 (39% van alle verkeersslachtoffers). De veroorzaker van de verkeersongevallen is niet bekend.

Ondanks de afname van het aantal verkeersslachtoffers, is het percentage Utrechters dat (zeer) tevreden is over de verkeersveiligheid in de eigen buurt afgenomen van 64% in 2023 naar 62% in 2025. In 2021 was 63% tevreden. De streefwaarde van 64% zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid is niet gehaald.
De Utrecht Monitor laat zien dat het bredere gevoel van onveiligheid toeneemt, en dat geldt dus ook in het verkeer. Dit beeld is ook in de rest van het land te zien. Uit een peiling van Veilig Verkeer Nederland blijkt dat minder Nederlanders zich veilig voelen in het verkeer en dat mensen zich vooral in de avond onveiliger voelen. Vaak genoemde oorzaken van een gevoel van onveiligheid in het verkeer zijn auto's die te hard rijden en fietsers zonder verlichting. In de Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit 2025 rapporteren we over wat we allemaal doen om de verkeersveiligheid in de stad te verbeteren.

Autoparkeerdruk neemt af in gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, maar neemt toe in aangrenzende gebieden
De openbare ruimte in Utrecht is schaars en geparkeerde auto’s nemen veel ruimte in. Betaald parkeren helpt om parkeeroverlast te verminderen en moedigt het gebruik van duurzame alternatieven voor de auto aan. In de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, zien we dat de parkeerdruk na invoering lager ligt dan tijdens de meting ervoor. Wel neemt de parkeerdruk vaak toe in de aangrenzende gebieden waar nog geen betaald parkeren geldt: het waterbedeffect. Zodra in deze gebieden ook betaald parkeren wordt ingevoerd, wordt deze stijging te niet gedaan.
Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk kunnen we bepalen in gebieden waar ook een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden vóórdat het waterbedeffect optrad. Op dit moment hebben we dit voor acht gebieden in beeld: in zes van deze gebieden is het effect dat de parkeerdruk is gedaald, in twee gebieden is een kleine toename te zien. Op basis van deze bevindingen is er vooralsnog sprake van een overwegend positief effect op de parkeerdruk. Tegelijk spelen ook andere factoren een rol, zoals het opheffen van parkeerplaatsen voor vergroening, verkeersveiligheid of herinrichtingen. Ook kunnen bouwontwikkelingen de parkeerdruk beïnvloeden. We blijven de parkeerdruk de komende jaren volgen.

Sinds 2022 zijn 436 parkeerplaatsen (waarvan 132 in 2025) omgezet in ruimte voor bijvoorbeeld fietsparkeerplaatsen, groen en verblijf. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de stad. De streefwaarde van 1.126 opgeheven plekken zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid is niet gehaald. Dit komt doordat veel parkeerplekken die in 2025 opgeheven zouden worden, zijn doorgeschoven naar 2026 vanwege vertragingen in de uitvoering van projecten.

Totaal aantal personenauto’s neemt jaarlijks toe, in 2025 ook meer auto’s per 1.000 inwoners
Met de groei van het aantal inwoners neemt ook het aantal personenauto’s toe. Sinds dit jaar hebben we ook de zakelijke leaseauto’s die privé worden gebruikt in beeld. Waar het aantal particuliere personenauto’s stijgt, daalt het aantal zakelijke lease personenauto’s. Dit heft een deel van de stijging van het absolute aantal personenauto’s in privébezit (incl. private lease) op, maar niet helemaal.



Grafiek: Aantal geregistreerde personenauto's in de gemeente Utrecht (bron: CBS)

Het aantal personenauto's per 1.000 inwoners (incl. lease) vertoont de afgelopen jaren lichte schommelingen, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024. Het autobezit op 1 januari 2025 komt uit op 330 per 1.000 inwoners. We weten dat het aantal in werkelijkheid iets groter is, omdat nog niet alle opgeleverde nieuwe woonadressen goed zijn geregistreerd en daarmee niet zijn meegenomen in deze cijfers. Dit laten we corrigeren, en we verwachten dat we daarmee een wat grotere toename gaan zien. De cijfers van 2026 komen nog beschikbaar. We verwerken de geactualiseerde gegevens na de zomer in de online publicatie van de monitor mobiliteitsplan.

Het aantal treinreizigers op station Leidsche Rijn is sterk gegroeid
In 2025 is het aantal treinreizigers dat in- of uitstapte op station Leidsche Rijn met 19% gegroeid. Daarmee was dit het station in Nederland met de grootste groei. Dit komt door versterking van het knooppunt door een combinatie van ruimtelijke ontwikkelingen rondom het station en uitbreiding van de treindienstregeling.
We zien dat de verdeling van de treinreizigers over de verschillende stations stabiliseert. In 2025 stapte net als in de drie jaren ervoor 84% van alle treinreizigers in Utrecht in of uit op station Utrecht Centraal. Als er meer mensen op andere stations in- en uitstappen, helpt dat om de drukte op Utrecht Centraal te beperken. Vergeleken met 2015 is er nu een betere verdeling. Toen stapte 89% van de treinreizigers in of uit op Utrecht Centraal.

De moeite om plekken te kunnen bereiken verschilt per wijk
Over het algemeen zien we dat inwoners van de wijken Overvecht en Zuidwest vaker dan gemiddeld in Utrecht moeite hebben om bepaalde plekken te bereiken. De wijken Noordoost en Oost vallen in positieve zin op; hier kunnen inwoners juist vaker dan gemiddeld in Utrecht de gewenste locaties bereiken. Zo kan 93% van de Utrechters de huisarts altijd of vaak bereiken. In Overvecht (88%) en in Zuidwest (90%) is de bereikbaarheid van de huisarts lager, in Oost (95%) en Noordoost (97%) juist hoger. Een ander voorbeeld is de werklocatie: 93% van alle Utrechters kan de werklocatie altijd of vaak bereiken. In Overvecht (86%) en in Zuidwest en ook Noordwest (91%) is dit lager, terwijl dit in Noordoost en Oost en ook Binnenstad (alle drie 97%) hoger is.

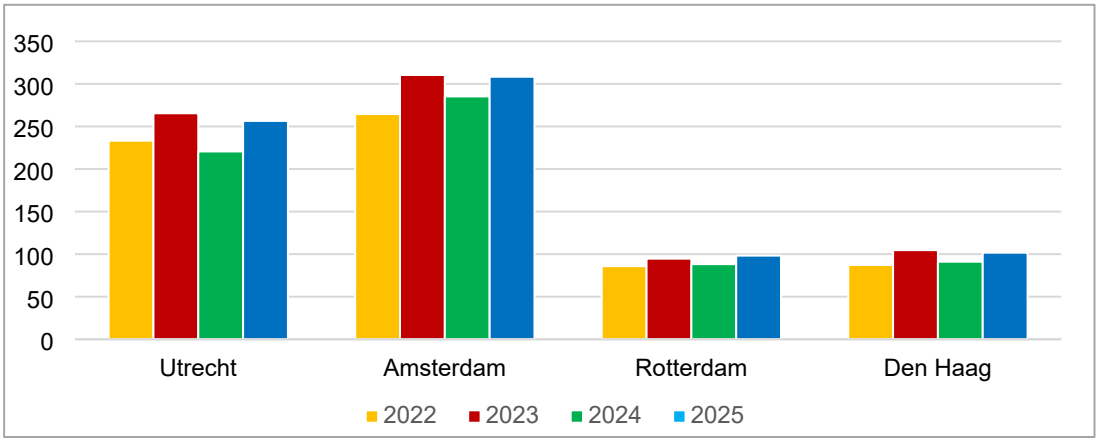
Utrechters die een fiets hebben, kunnen vaker plekken waar ze naartoe willen bereiken
Het hebben van een eigen fiets en/of een auto in het huishouden beïnvloedt de mate waarin inwoners hun bestemmingen kunnen bereiken. Inwoners met een eigen fiets - met of zonder auto in het huishouden - geven vaker aan een bestemming te kunnen bereiken dan inwoners zonder eigen fiets, ongeacht het autobezit in het huishouden. Het hebben van een eigen fiets heeft dus meer invloed op het kunnen bereiken van bestemmingen dan het hebben van een auto in het huishouden. Zo kan 79%

van de inwoners zonder eigen fiets maar met een auto in het huishouden altijd of vaak de supermarkt bereiken tegenover 96% van de inwoners met een eigen fiets, maar zonder auto in het huishouden.

Gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer en korte autoritten nemen niet af
We zien opnieuw geen daling in het aandeel gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in het aanliggende gebied van invalswegen en stedelijke verbindingswegen). De streefwaarde van een maximaal gemiddeld aandeel van 20% gebiedsvreemd verkeer op de invalswegen, zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid, is niet gehaald, het gerealiseerde aandeel was 22%. We zien dat verkeer tijdens wegwerkzaamheden en files op de Ring van Utrecht andere routes gaat rijden. Zo is door filedruk op de A27 meer autoverkeer via de Waterlinieweg gaan rijden. Ook is als gevolg van de werkzaamheden aan de Westelijke Stadsboulevard en de omleidingsroutes meer gemotoriseerd verkeer gaan rijden via de Vleutensebaan en de Amsterdamsestraatweg zonder daar een bestemming te hebben. Daar staat tegenover dat het aandeel gebiedsvreemd verkeer op de Einsteindreef is afgenomen. De meest effectieve maatregel om gebiedsvreemd verkeer op een weg te beperken, is de infrastructuur zo inrichten dat automobilisten die geen herkomst of bestemming hebben in het aanliggende gebied van die weg niet meer gebruik kunnen maken van die weg. Er zijn hiervoor verschillende projecten in de stad in voorbereiding, zoals de voorgenomen knips Catharijnesingel en Ledig Erf, waarmee we streven naar een afname van het gebiedsvreemd verkeer de komende jaren.

Uit de monitor blijkt ook dat bijna de helft van de autoritten met een bestemming in Utrecht korter dan 10 kilometer is. Dit percentage is de afgelopen jaren nagenoeg gelijk gebleven. Voor deze ritten zijn de (elektrische) fiets of het openbaar vervoer een goed alternatief.

Aanbod en gebruik van deelmobiliteit nemen toe
Utrecht heeft met 257 commerciële deelauto's per 100.000 inwoners de op één na hoogste dichtheid in 2025 in Nederland, na Amsterdam. Het aantal commerciële deelauto's in Utrecht nam toe van 826 in 2024 naar 960 in 2025. Daarmee is de daling in 2024 bijna volledig hersteld. De afname in 2024 was een landelijke trend: deelauto-aanbieders zochten de balans tussen voldoende auto's om te zorgen dat mensen niet misgrijpen, zonder dat er een overschot aan deelauto's ontstaat die weinig/niet gebruikt worden.



Grafiek: Aantal deelauto's per 100.000 inwoners (bron: CROW)

Met de 1.000 elektrische fietsen werden in 2025 bijna 567.000 ritten gemaakt, 17% meer dan in 2024. Ook neemt het aantal deelbakfietsen en het gebruik ervan weer toe na de doorstart eind 2025, nadat de deelbakfietsaanbieder Cargoroo eind 2024 failliet ging. Tot slot werden in 2025 bijna 800.000 verplaatsingen met OV-fietsen gemaakt. Dit is iets lager dan eerdere jaren, en is te wijten aan de tijdelijke sluiting van de stalling Jaarbeursplein.

Bij 27% van de Utrechters heeft iemand van het huishouden in 2025 gebruik gemaakt van deelmobiliteit (excl. OV-fiets en excl. lenen van een auto van buren, familie of vrienden). In 2023 was dit 26%. De toename is kleiner dan beoogd, de streefwaarde van 32% zoals opgenomen in de Programmabegroting Duurzame bereikbaarheid is niet gehaald. De daling van het aantal deelauto's in 2024 en het faillissement van Cargoroo in 2024 zijn van invloed geweest op het achterblijven van het aandeel huishoudens dat gebruik maakt van deelmobiliteit. We verwachten als gevolg van onder meer de nieuwe regionale elektrische deelfietsen (van Lime) een verdere toename van het gebruik van deelmobiliteit. Dat zien we inmiddels ook terug: het aantal ritten met deze regionale deelfietsen neemt sterk toe. Op basis van de eerste vijf maanden van 2026 verwachten we minimaal een verdubbeling in gebruik van de Lime deelfietsen ten opzichte van 2025. Nader onderzoek zal uitwijzen welke gebruikersgroepen zorgen voor deze groeispurt en welk effect dit heeft op het aandeel huishoudens binnen Utrecht dat er gebruik van maakt, maar de verwachting is dat het regionale deelfietsensysteem een positieve bijdrage heeft aan de streefwaarde.

Meer cijfers en ontwikkelingen vindt u in de bijgevoegde monitorrapportage.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Monitor mobiliteitsplan 2026

Mobiliteitsplan 2040 - cijfers over 2025

Gemeente Utrecht



juni 2026

Colofon:

Uitgave
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
mobiliteitsonderzoek@utrecht.nl

Internet
www.utrecht.nl

Informatie
Auteurs: Patricia Stumpel, Sander van Weperen, Lucas van der End

Foto voorkant
Tom Philip Janssen

Inhoud

Inleiding 5

Samenvatting 6

Demografische en economische ontwikkelingen 7
1. Inwoners 7
2. Banen 9
3. Studenten 10
4. Bezoekers - dagbezoekers en hotelgasten 10
5. Omvang pendel woon-werkverkeer 11

Conclusies 'Demografische en economische ontwikkelingen' 12

Gezond stedelijk leven voor iedereen 13

Bezit en gebruik vervoerwijzen
6. Auto-, fiets-, brom/snorfiets- en brommobielbezit 13
7. Modal split 18
8. Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht 21
9. Aantal fietsers 22
10. Aantal openbaar vervoer gebruikers 23
11. Verplaatsingen naar economische kerngebieden 25

Mobiliteit voor iedereen
12. Toegankelijkheid bushaltes 27
13. Aantal en aandeel inwoners en arbeidsplaatsen binnen loopafstand van en ov halte 28
14. Gebruik van de regiotaxi 28
15. Ervaren bereikbaarheid van bestemmingen 29

Verbeteren verkeersveiligheid
16. Aantal verkeersslachtoffers 31
17. Tevredenheid verkeersveiligheid 34

Verbeteren verblijfskwaliteit
18. Fijnstof en Stikstofdioxide 36
19. Tevredenheid en overlast eigen buurt 38

Conclusies 'Gezond stedelijk leven voor iedereen' 39

Stap 1 Slim bestemmen 40

Verdichten rond stedelijke knooppunten
20. Aantal inwoners en arbeidsplaatsen met toegang tot een ov knooppunt binnen 10 minuten 41
21. Aantal in- en uitstappers op knooppunten 42

Bereikbaarheid van voorzieningen
22. Bereikbaarheid van supermarkten 43
23. Bereikbaarheid van primair onderwijs 44

Conclusies 'Slim bestemmen' 45

Stap 2 Anders reizen 46

Stimuleren reizen buiten de spits
24. Verdeling motorvoertuigen, bus- en tramgebruik en fietsers over de dag 47

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen
25. Aantal deelauto's en gebruik 49
26. Aantal deelfietsen en gebruik 50
27. Aantal elektrische (motor)voertuigen 53
28. Aantal laadpunten 54

Goederenvervoer
29. Aandeel/ aantal schoon vervoer 55

Conclusies 'Anders reizen' 56

Stap 3 Netwerken op orde 57

Voetganger
30. Aandeel lopen in modal split (t/m 2024) 58
31. Tevredenheid inwoners over lopen 58
32. Aantal voetgangerslachtoffers 60

Fiets
33. Aandeel fiets in modal split (t/m 2024) 61
34. Tevredenheid inwoners over fietsen 62
35. Aantal fietsslachtoffers 63

Inhoud

Openbaar Vervoer
36. Aandeel openbaar vervoer in modal split 64
37. Herkomst OV-gebruikers met bestemming Utrecht 65
38. Reisbewegingen Utrecht Centraal 65
39. In/uitstappers Utrecht Centraal in relatie tot andere treinstations 66
40. Tevredenheid inwoners openbaar vervoer 66

Motorvoertuigen
41. Herkomst motorvoertuigen en ritlengtes 68
42. Interne ritten en ritlengtes 69

Multimodale reis
43. P+R gebruik 70

Conclusies 'Netwerken op orde' 71

Stap 4 Slim parkeren 72

Autoparkeren
44. Autoparkeerplaatsen 73
45. Tevredenheid autoparkeren 73
46. Autoparkeerdruk 75

Fietsparkeren
47. Aantal stallingsplekken 77
48. Capaciteit en wachtlijst buurtstallingen en fietstrommels 77
49. Aantal gestalde fietsen 78
50. Aantal verwijderde verkeerd gestalde fietsen, weesfietsen en fietswrakken 79
51. Tevredenheid inwoners fietsparkeren 79

Conclusies 'Slim Parkeren' 81

Stap 5 Slim sturen 82

Verminderen gebiedsvreemd verkeer
52. Gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer 83

Conclusies 'Slim Sturen' 84

Inleiding

Mobiliteitsplan 2040

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht staat in het in juli 2021 vastgestelde Mobiliteitsplan 2040*. Utrecht wil een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Daarom geven we voorrang aan duurzame vervoersmiddelen. Duurzame vervoersmiddelen nemen minder ruimte in beslag. Daardoor is er meer ruimte voor groen en plekken om te spelen. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot en voor minder ongelukken.

Om te volgen hoe de mobiliteit in de stad zich ontwikkelt en of dit in lijn is met de doelstellingen uit het mobiliteitsplan brengen we jaarlijks de monitor mobiliteitsplan uit. Deze monitor is de tiende editie.

Leeswijzer

De indeling is gebaseerd op het Mobiliteitsplan 2040.

In hoofdstuk 1 worden de demografische en economische ontwikkelingen gekwantificeerd. Hiermee geven we inzicht in de groei van de stad aan de hand van bijvoorbeeld het aantal inwoners en banen.

In hoofdstuk 2 'Gezond stedelijk leven voor iedereen' brengen we het bezit en gebruik van de verschillende vervoerwijzen in beeld. Ook staan hier cijfers die een beeld geven over de mate waarin mobiliteit toegankelijk is voor iedereen, de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit.

Hoofdstukken 3 tot en met 7 gaan in op de vijf stappen uit het Mobiliteitsplan 2040: Slim bestemmen, Anders reizen, Netwerken op orde, Slim parkeren en Slim sturen. Bij elke stap geven één of meerdere indicatoren aan wat de huidige situatie is.

Effecten mobiliteitsplan

In de monitor geven we aan de hand van relevante indicatoren inzicht in de ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem. Een deel van deze ontwikkelingen hangt samen met de maatregelen uit het mobiliteitsplan. Tegelijk worden deze ontwikkelingen ook beïnvloed door andere factoren, zoals ander beleid en autonome trends. Daardoor is niet precies vast te stellen welk effect direct door het mobiliteitsplan komt. Waar mogelijk vergelijken we de ontwikkelingen in Utrecht met die in Nederland en met de drie andere grote steden. Hiermee kunnen we zien of de ontwikkelingen in Utrecht vergelijkbaar zijn of afwijken.

Nieuwe cijfers

We hebben de monitor ten opzichte van vorig jaar op een paar punten uitgebreid. We hebben cijfers toegevoegd over het aantal zakelijke leaseauto's die privé worden gebruikt, brommobielbezit, het aantal ritten met de OV-fiets, en de tevredenheid van inwoners over de loop- en fietsroute naar de supermarkt.

Komende edities voegen we gefaseerd nieuwe indicatoren toe zodat we de ontwikkelingen in de mobiliteit inzichtelijk blijven maken en kunnen beoordelen of deze in lijn zijn met de beleidsdoelstellingen.

* Mobiliteitsplan 2040, gemeente Utrecht

Samenvatting

Groei Utrecht zorgt voor meer mobiliteit maar vlakt af

De groei van het aantal inwoners (+0,4% in 2025) vlakt af en ligt voor het eerst deze eeuw onder het landelijk gemiddelde. Vergeleken met 2015 zijn er 13% meer inwoners. Het aantal banen is flink toegenomen in 2024, met 5%. Er zijn in 2024 36% meer banen dan in 2015. Cijfers van 2025 zijn nog niet beschikbaar. De samenstelling van de mobiliteitsdeelnemers verandert: het aantal studenten en toeristen is in de afgelopen jaren afgenomen, terwijl het aantal werknemers dat buiten de gemeente woont juist is gegroeid – vooral het aantal werknemers van buiten de provincie is toegenomen. Utrecht wordt aantrekkelijker als werkplek voor een bredere regio. Dit resulteert in een verschuiving naar andere mobiliteitspatronen - meer langere afstandsreizen van en naar de stad en meer verbinding met de provincie en daarbuiten. Tegelijkertijd is thuiswerken steeds gebruikelijker en werken werknemers die ver weg wonen vaker thuis dan werknemers die dichterbij wonen.

Geen groei autoverkeer, veel korte ritten

We zien dat de groei van Utrecht zich tot nu toe niet ‘vertaalt’ naar extra autoverkeer van en naar de stad (gebied binnen de ring A2/A12/NRU). De laatste drie jaar is het aantal motorvoertuigen dat van en naar Utrecht rijdt stabiel. Vergeleken met de jaren voor corona rijden er 5% minder motorvoertuigen, ook al is het aantal inwoners toegenomen (+7% ten opzichte van 2019). Dit komt niet alleen door mobiliteitsbeleid, maar ook doordat meer mensen sinds corona thuiswerken. Ook zien we in 2025 geen toename van het aantal motorvoertuigen van en naar het gebied Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern ten opzichte van 2024. Vergeleken met 2019 rijdt er in 2025 1% meer verkeer. In dit gebied zijn relatief veel woningen toegevoegd, veel meer dan de toename van 1% in motorvoertuigbewegingen.

Het effect van meer thuiswerken zien we ook terug in het openbaar vervoer. De groei die we na de coronajaren zagen, vlakt af. In 2024 nam het aantal reizigers in bussen en trams met 4% toe, in 2025 met 1%. Het aantal bus- en tramreizigers is ongeveer 4% lager dan voor corona. Het aantal in-/uitstappers in de trein nam ook toe in 2025, met 3%. Maar er zijn ongeveer 10% minder in-/uitstappers in de trein dan voor corona. Wel groeide station Leidsche Rijn hard, met 19% en was daarmee in 2025 het snelst groeiende station van Nederland. Dit komt door uitbreiding van de dienstregeling en ruimtelijke ontwikkeling.
Bij de fiets zien we op sommige plekken een toename (Leidsche Rijn +10% t.o.v. 2024, +57% t.o.v. 2019), op andere een afname (USP gelijk t.o.v. 2024, -18% t.o.v. 2019). De ochtendspits is minder druk dan voor corona. Dit lijkt een blijvende verandering, voor motorvoertuigen, fiets en openbaar vervoer. Mensen werken deels thuis en gaan soms later naar het werk. Dit zorgt voor een lagere piekbelasting van de netwerken. De avondspits is niet afgenomen, terwijl dan het netwerk en het openbaar vervoer het zwaarst belast worden.
Bij de motorvoertuigen zien we veel korte ritten; van alle ritten met bestemming Utrecht, is 47% korter dan 10 kilometer. Er is nog geen daling te zien in deze ritlengtes. Voor ritten over deze afstand kunnen de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer een goed alternatief zijn.

Bezit van een fiets belangrijk voor ervaren bereikbaarheid van bestemming

Inwoners met een eigen fiets - met of zonder auto in het huishouden - geven vaker aan een bestemming te kunnen bereiken dan inwoners zonder eigen fiets.

Auto- en bromfietsbezit nemen toe, snorfietsbezit neemt af

Met de groei van het aantal inwoners neemt ook het aantal personenauto’s toe. Vergeleken met 1 januari 2024 zijn er 1.234 auto's bijgekomen (+1%). Het autobezit per 1.000 inwoners schommelt de laatste jaren, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024, waarmee het autobezit op 1 januari 2025 uitkomt op 330 per 1.000 inwoners. Gevolg is dat er meer behoefte is aan parkeerruimte. Wel zijn er grote verschillen tussen wijken. Na de coronajaren daalde het autobezit per 1.000 inwoners in alle wijken, behalve in Overvecht. In veel wijken stagneerde deze daling, of boog deze om in een stijging. Uitzonderingen zijn Binnenstad, Oost, Zuid en Leidsche Rijn. Ook het aantal bromfietsen neemt toe. Dit komt vooral doordat de populariteit van de snorfiets is gedaald, door de ingevoerde landelijke helmplicht in 2022 en doordat in een deel van Utrecht de snorfiets op de rijbaan moet rijden.

Verdere afname aantal verkeersslachtoffers

In 2025 overleden 4 personen bij een verkeersongeval in Utrecht. In de twee voorgaande jaren waren dat 9 personen per jaar. Het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan, is voor het derde jaar op rij afgenomen en was in 2025 5% lager dan in 2024. Vergeleken met 2022 is dit aantal slachtoffers met 22% afgenomen. Het grootste deel van de slachtoffers bestaat uit fietsers die gewond raakten bij een eenzijdig ongeval (21%), gevolgd door slachtoffers bij een ongeval tussen meerdere auto's (incl. vrachtauto en motor, 17%). Meer dan de helft van alle slachtoffers (58%) zat op een (elektrische) fiets. Er zijn grote verschillen tussen de aantallen verkeersslachtoffers per wijk. In de wijk Zuid vielen de minste verkeersslachtoffers, in de wijken Binnenstad en Overvecht de meeste.

Aanbod en gebruik deelmobiliteit nemen toe

Utrecht heeft met 257 commerciële deelauto’s per 100.000 inwoners de op één na hoogste dichtheid in 2025 in Nederland, na Amsterdam. Het aantal commerciële deelauto’s in Utrecht nam in 2025 toe van 826 naar 960. Daarmee is de daling in 2024 bijna volledig hersteld. De afname in 2024 was een landelijke trend: deelauto-aanbieders zochten de balans tussen voldoende auto’s om te zorgen dat mensen niet misgrijpen, maar geen overschot aan deelauto’s die weinig/niet gebruikt werden. Verder neemt het aantal ritten met elektrische deelfietsen toe. Met de 1.000 elektrische fietsen werden in 2025 bijna 567.000 ritten gemaakt, 17% meer dan in 2024. Ook neemt het aantal deelbakfietsen en het gebruik ervan weer toe na de doorstart eind 2025, nadat Cargoroo eind 2024 failliet ging. Tot slot werden in 2025 bijna 800.000 verplaatsingen met OV-fietsen gemaakt.

Afname parkeerdruk in betaald parkeren gebieden, toename in aangrenzende gebieden

We zien dat de gemeten parkeerdruk in de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd nu lager is dan in de meting voor de invoering van betaald parkeren. Hierdoor blijft er ruimte over en ontstaan er kansen om deze in te zetten voor bijvoorbeeld fietsparkeerplekken, groen, ontspannen en spelen. Andersom stijgt de parkeerdruk vaak in de gebieden die grenzen aan gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd door uitwijking van automobilisten. Het netto-effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk bepalen we in gebieden waar een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden vóór het waterbedeffect optrad. Dit hebben we op dit moment in beeld voor negen gebieden. In zeven daarvan is het netto-effect dat de parkeerdruk is gedaald, in twee gebieden is een kleine toename te zien.

Demografische en economische ontwikkelingen

Groei van de stad

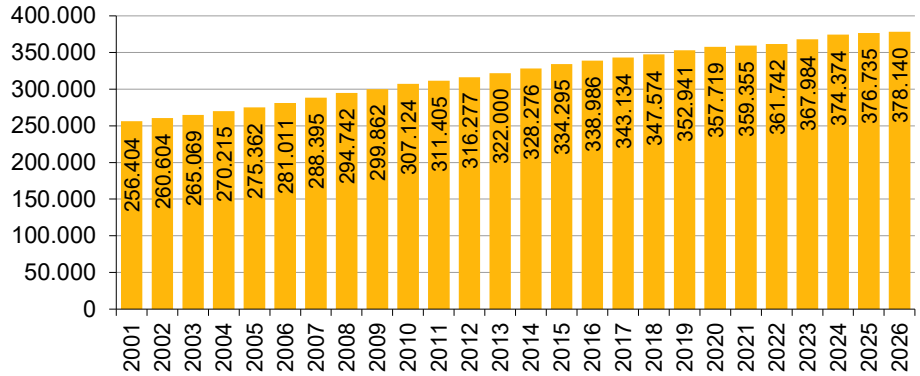
Utrecht is een aantrekkelijke stad. Dat merken we aan het toenemend aantal inwoners en bezoekers. De stad gaat in de periode van 2026 tot 2040 van ruim 378.000 naar bijna 480.000 inwoners (Bevolkingsprognose 2025, afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht).
Verder is Utrecht hét nationale knooppunt; veel bedrijven en instellingen vestigen zich in het centrum van het land of organiseren er bijeenkomsten. De centrale ligging maakt Utrecht ook populair voor bezoekers, forenzen en studenten (Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040).

De verdere verdichting van de stad maakt het noodzakelijk de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's; het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit is daarom noodzakelijk (Mobiliteitsplan 2040).

Dit hoofdstuk bevat cijfers over de feitelijke groei van het aantal inwoners, banen, studenten en toeristische bezoekers in 2025. De groei van de pendel is tot en met 2024 weergegeven; gegevens hiervan komen twee jaar na het betreffende jaar beschikbaar.

1. Inwoners

aantal inwoners gemeente Utrecht (peildatum 1 januari)



Bron: GBA, gemeente Utrecht

Utrecht groeide in 2025 met 1.405 inwoners naar 378.140 inwoners op 1 januari 2026 (+0,4%). De bevolking groeide voor het tweede jaar op rij minder hard dan de jaren daarvoor. Op de coronajaren 2020 en 2021 na, groeide Utrecht deze eeuw elk jaar met minstens 4.000 inwoners. In 2025 had Utrecht een vertrekoverschot: 31.100 mensen verhuisden naar Utrecht, terwijl 31.800 Utrechters de stad verlieten. Dit toegenomen vertrek vond relatief veel plaats bij gezinnen met jonge kinderen, met name naar andere Nederlandse gemeenten.

Alle grote steden groeiden in 2025 (en 2024) minder hard dan in 2023. Van de tien grootste gemeenten groeide Almere in 2025 het sterkst (+1,3%), gevolgd door Amsterdam (+0,9%) en Breda (+0,7%). De groei van Utrecht (+0,4%) is voor het eerst deze eeuw lager dan het landelijke groeipercentage (+0,5%).

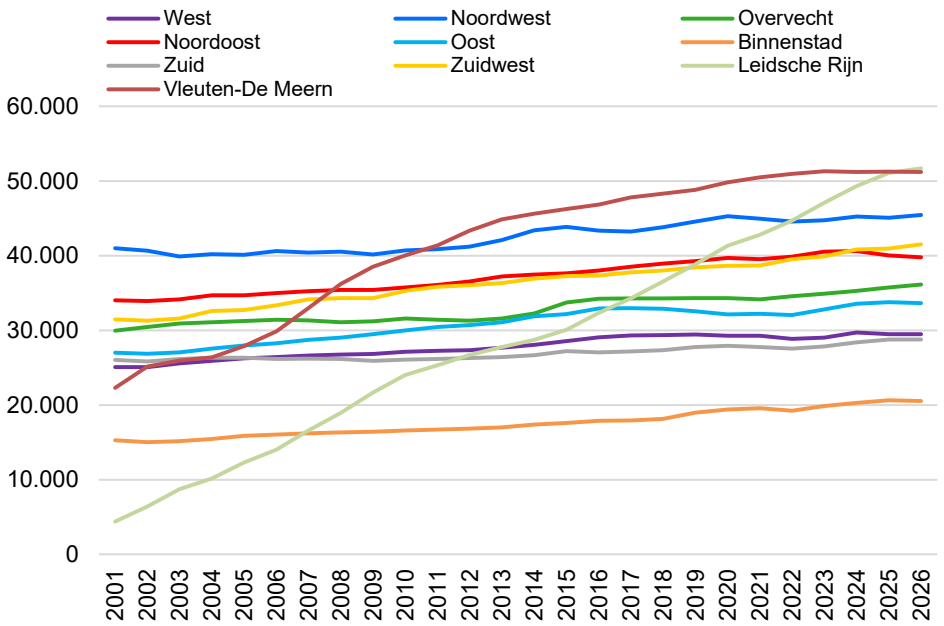
Utrecht is een jonge stad, er wonen relatief veel twintigers en dertigers. De bevolking bestaat voor 11,3% uit 65-plussers. Dat is lager dan in de andere G4 steden en ver onder het landelijk gemiddelde. Wel nam in 2025 het aandeel 65-plussers toe, van 11,0% naar 11,3%. De leeftijdsgroepen die in 2025 in aandeel zijn gedaald (-0,2% per groep), zijn 0-3, 18-26 en 27-34 jaar. Het aantal huishoudens nam toe met 0,25% naar 196.401. Ruim de helft hiervan betreft een eenpersoonshuishouden (53%).

De verwachting is dat Utrecht in 2029 de grens van 400.000 inwoners passeert en dat de stad in 2040 bijna 480.000 inwoners heeft (Bevolkingsprognose 2025). De groep 65-plussers zal procentueel het sterkst groeien. De groep 27 t/m 34 jaar blijft absoluut gezien de grootste.

Utrecht Monitor, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht
Bevolkingsprognose 2025, afd. Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht

Demografische en economische ontwikkelingen

Aantal inwoners per wijk

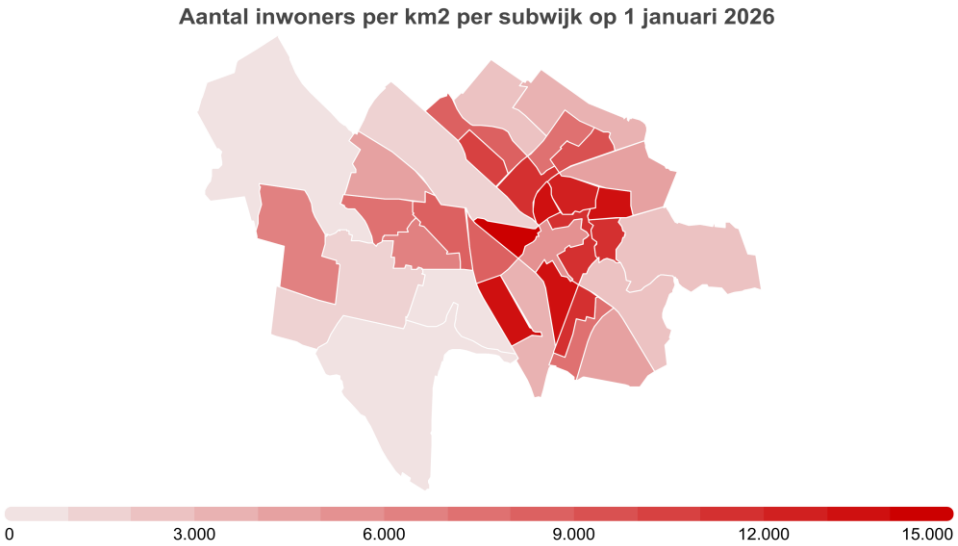


Bron: GBA, gemeente Utrecht. Peildatum 1 januari.

De wijk Leidsche Rijn is met 51.700 inwoners op 1 januari 2026, voor het eerst de wijk met de meeste inwoners in Utrecht, vlak voor Vleuten-De Meern. Leidsche Rijn is net als in eerdere jaren ook het meest gegroeid in 2025 (+611 inwoners), waarbij vooral de subwijk 'Leidsche Rijn centrum e.o.' is gegroeid (+511). Andere subwijken die sterk zijn gegroeid in 2025 zijn 'Ondiep, 2e Daalsebuurt' (+673) en Transwijk (+593).

In 16 van de 34 subwijken is het aantal inwoners in 2025 afgenomen. De subwijk met de grootste afname is 'Binnenstad woongebied' (-273 inwoners).

De gemeentelijke bevolkingsprognose uit 2025 laat zien dat alle wijken in de stad gaan groeien. Zuidwest wordt de grootste wijk met 71.000 inwoners in 2040, dat is 72% meer dan nu. De toename van ongeveer 30.000 inwoners in deze wijk vindt grotendeels plaats in de Merwedekanaalzone.
Na Zuidwest kennen de wijken Oost en Binnenstad de grootste relatieve groei. Oost groeit met 45% in de periode 2026-2040 bij Utrecht Science Park en op termijn Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg, en Binnenstad groeit met 47% wat samenhangt met de gebiedsontwikkeling in en rondom Beurskwartier en Stationsgebied.



Bron: GBA, gemeente Utrecht, op basis van de landoppervlakte

Met de groei van het aantal inwoners neemt de bevolkingsdichtheid, dat is het aantal inwoners per km^2, elk jaar toe. Op 1 januari 2026 heeft Utrecht een bevolkingsdichtheid van 4.033 inwoners per km^2. Een jaar eerder waren dit er 15 per km^2 minder en in 2020 waren het er 221 per km^2 minder.

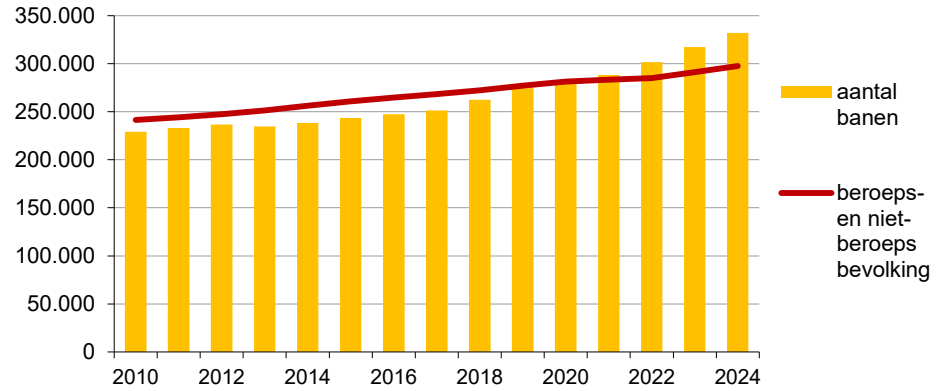
De bevolkingsdichtheid verschilt sterk binnen de stad. De subwijk met de meeste inwoners per km^2 is ‘Lombok, Leidseweg’ (14.946 inwoners per km^2), terwijl er in 'Leidsche Rijn-zuid', 'Vleuten, Haarzuilens' en 'Rijnenburg' minder dan 1.000 inwoners per km^2 wonen (958, 782 en 27).

Volgens de bevolkingsprognose 2025 neemt de bevolkingsdichtheid in Utrecht naar verwachting toe naar meer dan 5.500 inwoners per km^2 in 2045. Per km^2 zijn dat ruim 1.500 meer inwoners dan nu.

Demografische en economische ontwikkelingen

2. Banen (t/m 2024)

aantal banen versus beroeps- en niet-beroepsbevolking in Utrecht



Bron: Provinciaal Arbeidsplaatsen Register.
Het aantal banen is uitgedrukt in het aantal fulltime en parttime werkzame personen, incl. uitzendkrachten bij bedrijven en instellingen. Peildatum 1 april.

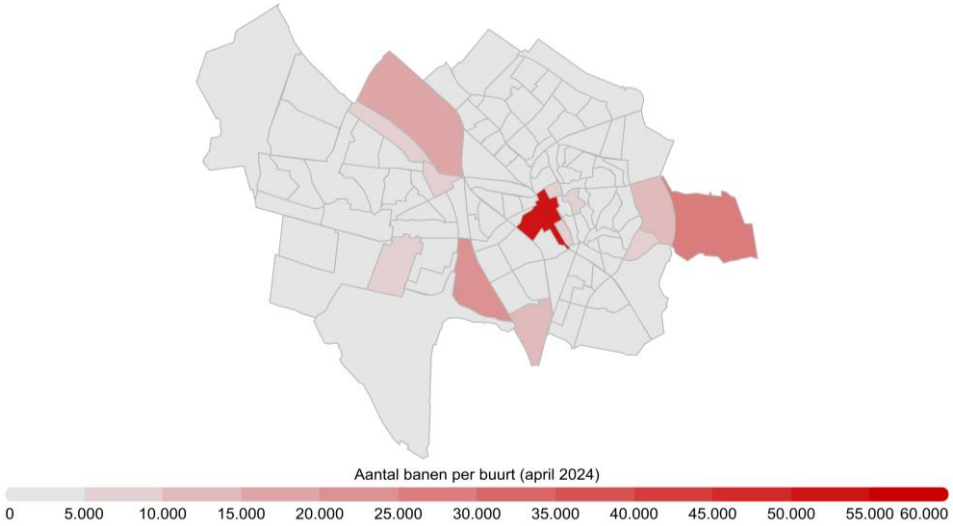
Het aantal geregistreerde banen in Utrecht in 2025 is nog niet bekend.

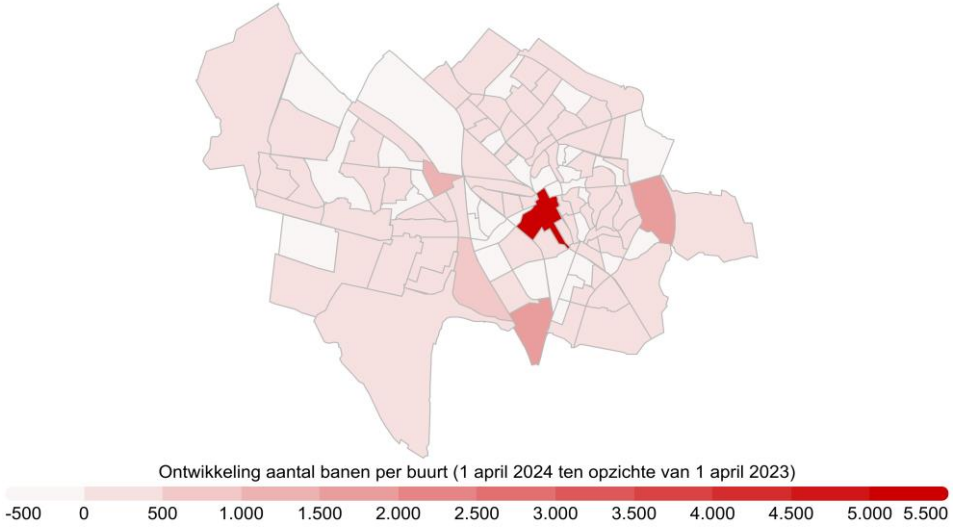
In de afgelopen jaren nam het aantal banen toe. Op 1 april 2024 telde Utrecht 331.920 banen bij in Utrecht gevestigde bedrijven. Het aantal banen is met ruim 14.000 toegenomen (+5%). Vergeleken met 2015 zijn er nu 36% meer banen. Dit betreft het aantal werknemers dat op een werklocatie in de gemeente is geregistreerd, dit betekent niet dat die werknemers altijd op deze locatie werken. Vanaf 2020 zijn er in Utrecht meer banen dan inwoners in de arbeidsactieve leeftijd (15 t/m 74 jaar).

De buurt met de meeste banen is "Hoog Catharijne, NS, Jaarbeurs, hier zijn ruim 51.000 banen en het aantal banen is hier ook het sterkst gegroeid (+ 5.160 ten opzichte van 2023). In de buurten Grauwaart (-240), Pijlsweerd-zuid (-230) en Oud Hoograven-noord (-220) is het aantal banen het sterkst afgenomen.

Deze en andere cijfers over de arbeidsmarkt zijn ook terug te vinden in de Utrecht Monitor.

Utrecht Monitor, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht

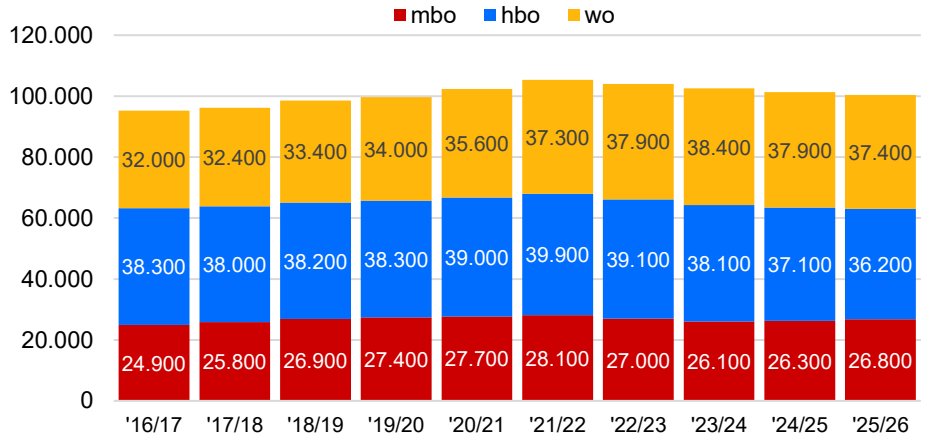




Bron: Provinciaal Arbeidsplaatsen Register.

Demografische en economische ontwikkelingen

3. Studenten



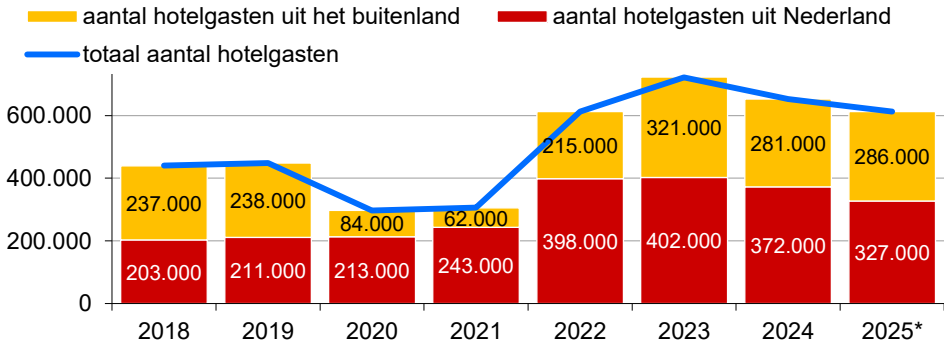
Bron: DUO. Afgerond op honderdtallen. Laatste jaar zijn voorlopige cijfers.
Aantallen hbo- en wo-studenten betreffen studenten aan Utrechtse instellingen.
Aantallen mbo-studenten betreffen studenten aan mbo-instellingen met hoofdvestiging in Utrecht.

In het schooljaar 2025/2026 volgen minder studenten hoger beroepsonderwijs (hbo) dan in het jaar ervoor (-2,4%). Ook zijn er minder studenten wetenschappelijk onderwijs (wo) aan Utrechtse instellingen dan in het jaar ervoor (-1,3%). Landelijk zijn eveneens afnames te zien (-2,2% hbo en -1,7% wo). Het aantal studenten dat les volgt aan een Utrechtse mbo-instelling is juist toegenomen (+1,8%), landelijk nam dit met 0,2% toe.

Zowel in Utrecht als landelijk zien we dezelfde patronen. Voor en tijdens de coronajaren nam het aantal studenten toe, daarna namen deze aantallen jaarlijks iets af, waarbij alleen het aantal mbo-studenten weer aan het toenemen is. In schooljaar 2025/2026 zijn er in Utrecht 4,5% minder studenten dan in 2021/2022, landelijk is dat 7,1% minder. Vergeleken met schooljaar 2016/2017 zijn er nu 5,6% meer studenten, landelijk is dat 3,8% meer.

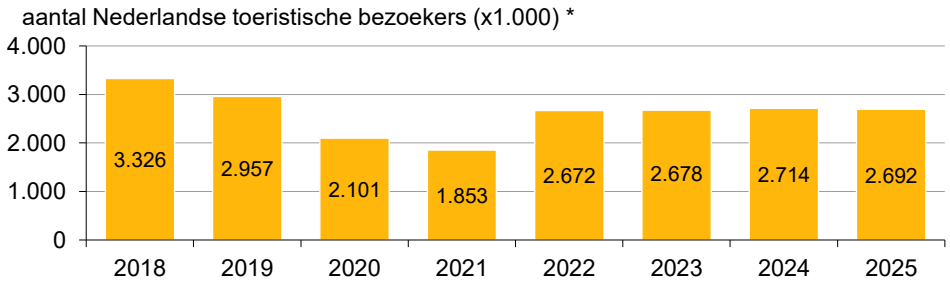
Uit de landelijke monitor studentenhuisvesting blijkt dat meer hbo- en wo-studenten buiten Utrecht wonen dan in Utrecht (64% woont buiten Utrecht in 2024/2025). Dit aandeel is vergelijkbaar met de jaren ervoor (62-64% vanaf 2019/2020, cijfers op basis van data CBS, afkomstig van Ministerie van Onderwijs, verrijkt met uitkomsten van enquête en prognoses door Kences). Studenten die buiten Utrecht wonen, reizen over langere afstanden en daardoor met andere modaliteiten.

4. Bezoekers



Bron: CBS. Incl. zakelijke gasten, afgerond op duizendtallen. * Voorlopige cijfers.

Het aantal hotelgasten in Utrecht was in 2025 6% lager dan in 2024, het aantal nachten bleef nagenoeg gelijk. De afname van het aantal gasten is vooral te verklaren doordat in 2025 minder verblijfsaccommodaties open waren dan in 2024. Een van de oorzaken dat er minder hotelkamers beschikbaar zijn voor toeristen is dat hotelkamers in gebruik zijn door het COA voor de opvang van statushouders. In vergelijking met de andere grote steden is Utrecht de enige stad waar het aantal hotelgasten afneemt. Dat was een jaar eerder ook al het geval. Vergeleken met de twee jaren voor de coronapandemie is het aantal gasten toegenomen met ruim een derde.

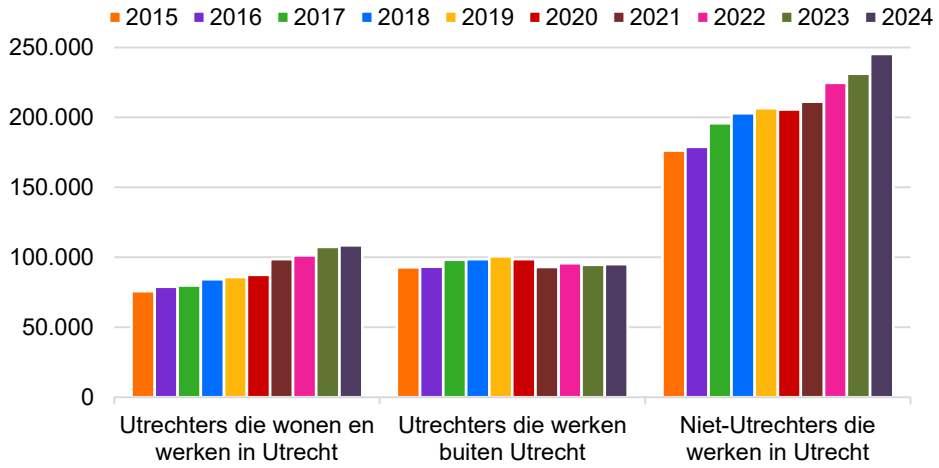


Bron: NBTC-NIPO. * Unieke bezoekers, het grootste deel is dagbezoeker (95%).

In 2025 kwamen er bijna 2,7 miljoen unieke toeristische bezoekers uit Nederland naar Utrecht. Dat aantal is iets lager dan in 2024 en iets hoger dan in 2023 en 2022, maar nog steeds lager dan in 2019, vóór corona (-9%). 83% van deze bezoekers komt van buiten de provincie Utrecht. 45% kwam met de trein (+1 procentpunt t.o.v. 2024 en meer dan in andere steden), 44% met de auto (+2 procentpunt t.o.v. 2024). Winkelen is de belangrijkste activiteit waarvoor mensen naar Utrecht komen (23% van de bezoekers).

Demografische en economische ontwikkelingen

5. Omvang pendel woon-werkverkeer



Bron: CBS (cijfers van december).
*Op basis van werknemers bij instellingen en bedrijven. Exclusief zelfstandigen. De definitie die het CBS hanteert voor 'banen' wijkt af van de definitie gehanteerd voor indicator 2. Het zorgt echter wel voor een goede weergave van de groei van de pendel.

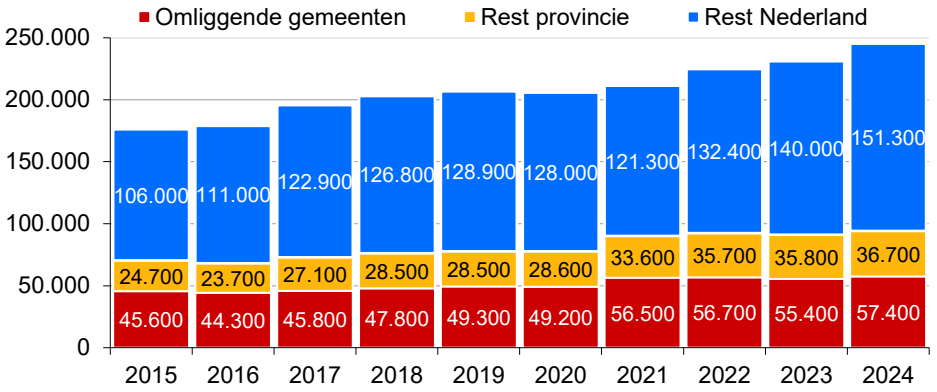
Cijfers over de pendel zijn beschikbaar tot en met december 2024; de CBS data komen anderhalf jaar na het betreffende jaar beschikbaar.

Het grootste deel van de werknemers in Utrecht bestaat uit mensen die buiten Utrecht wonen (69% in december 2024, exclusief zelfstandigen). Dit percentage is iets toegenomen, dit was 68% in 2023, maar schommelt al jaren rondom de 68 à 69%. Er werken sinds 2021 meer Utrechters in Utrecht (108.700) dan buiten Utrecht (95.200). Daarvoor was dit andersom.

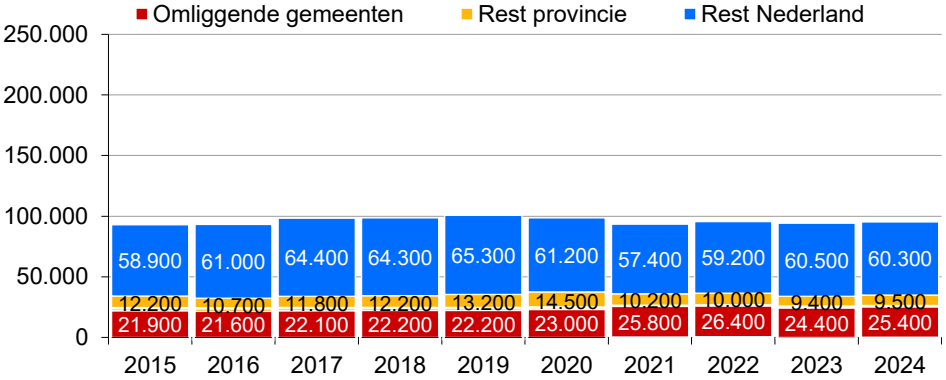
De groep werknemers wonend en werkend in Utrecht is 2024 met 1% toegenomen naar 108.700. Vergeleken met 2019 is de toename 26% en ten opzichte van 2015 is dit 43%. De groep werknemers wonend in Utrecht maar werkend buiten Utrecht is ook met ongeveer 1% toegenomen naar 95.200. Vergeleken met 2019 is deze groep afgenomen met 5% en ten opzichte van 2015 met 2% gegroeid.

Het aantal werknemers dat in Utrecht werkt en buiten Utrecht woont, is met 245.400 beduidend groter en neemt al jaren toe. Deze groep is ten opzichte van 2023 toegenomen met 6%. Vergeleken met 2019 is de toename 19% en ten opzichte van 2015 is de groei 39%. Het is niet bekend welke vervoermiddelen zij gebruiken.

inkomende pendel, werknemers van buiten Utrecht die in Utrecht werken



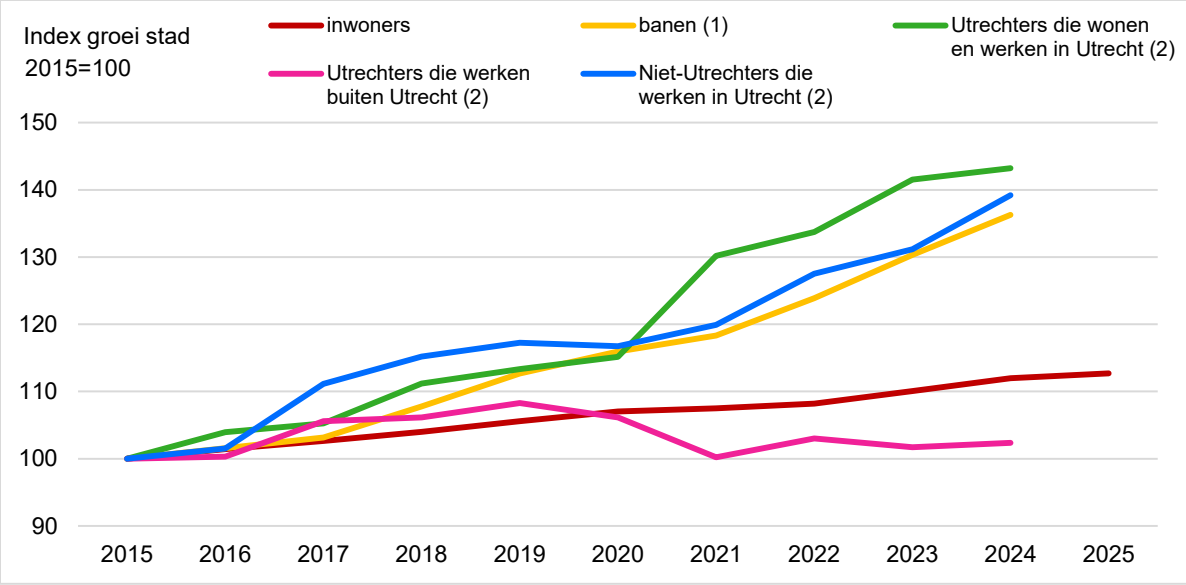
uitgaande pendel, inwoners van Utrecht die buiten Utrecht werken

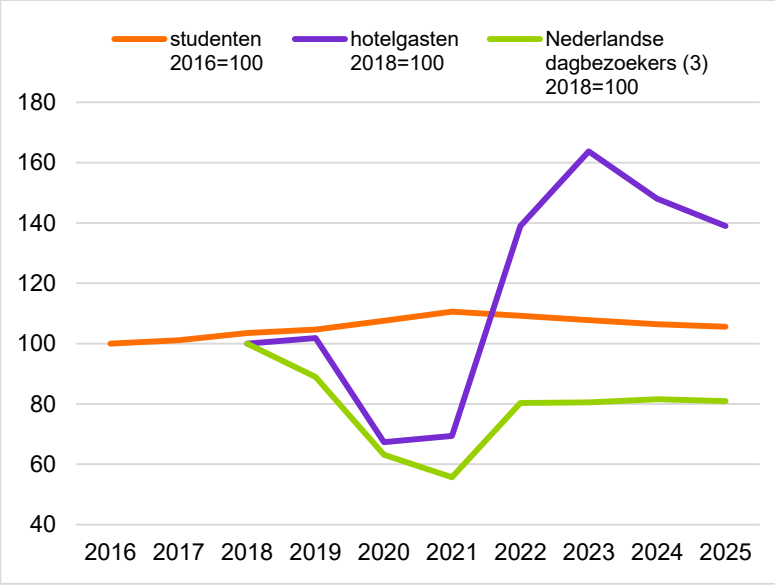


Bron: CBS (cijfers van december).
De toename van 6% bij de inkomende pendel zat vooral bij de werknemers die buiten de provincie Utrecht wonen en werken in Utrecht. De inkomende pendel vanuit de omliggende gemeenten en de rest van de provincie nam ook iets toe. De uitgaande pendel kende een groei van 1%. Alleen de pendel naar omliggende gemeenten nam toe, naar de rest van de provincie en naar de rest van Nederland bleven nagenoeg gelijk.
De groei van de pendel zorgt voor meer verplaatsingen. Doordat een groot deel van de groei van de pendel op verplaatsingen zit van of naar buiten de provincie, zorgt dit voor meer verplaatsingen over langere reisafstanden.

Demografische en economische ontwikkelingen

Conclusies





(1) Betreft groei fulltime en parttime werkzame personen bij bedrijven en instellingen, incl. uitzendkrachten in de periode a pril tot april (PAR).
(2) Op basis van werknemers bij instellingen en bedrijven. exclusief zelfstandigen (CBS). Dit betekent niet dat die werknemer s altijd op deze locatie werken. Een onbekend deel van de groei is het gevolg van een administratieve verschuiving van banen naar met name hoofdkantoren.
(3) Betreft unieke toeristische bezoekers, waarvan het grootste deel dagbezoeker is (NBTC-NIPO).

In 2025 nam het aantal inwoners toe met 1.405 inwoners naar 378.140 inwoners (+0,4%). De bevolking groeide voor het tweede ja ar op rij minder hard dan de jaren daarvoor. De groei van Utrecht is voor het eerst deze eeuw lager dan het landelijke groeipercentage (+0,5%). Vergeleken met 2 015 zijn er nu 13% meer inwoners.

Cijfers over het aantal banen in 2025 is nog niet beschikbaar. In de afgelopen jaren nam het aantal geregistreerde banen in U trecht sterk toe. Op 1 april 2024 telde Utrecht 331.920 banen bij in Utrecht gevestigde bedrijven (+5% vergeleken met 2023). Er waren in 2024 36% meer banen dan in 2015. Van af 2020 zijn er in Utrecht meer banen dan het aantal inwoners in de arbeidsactieve leeftijd (15 t/m 74 jaar).

Vanaf schooljaar 2021/2022 neemt het totaal aantal studenten (mbo, hbo en wo) af. In schooljaar 2025/2026 waren er 1% minder studenten dan een jaar eerder (wo: -1,3%, hbo -2,4% en mbo +1,9%). Vergeleken met 2016/2017 zijn er nu 5,5 % meer studenten.

Het aantal hotelgasten was in 2024 6% lager dan in 2023, wel zijn er nu 54% meer hotelgasten dan in 2018. Het aantal Nederlan dse toeristische dagbezoekers was in 2024 1% meer dan in 2023. Vergeleken met 2018 zijn het er nu 18% minder.

Het aantal werknemers dat in Utrecht werkt en buiten Utrecht woont, is in 2024 toegenomen met 6% naar 245.400. Deze groep nee mt elk jaar toe. Ten opzichte van 2015 is de groei 39%. Het aantal Utrechters dat buiten Utrecht werkt, is na de daling met 1% in 2023, in 2024 weer toegenomen met 1% naar 95.200. Ten opzichte van 2015 is deze groep met 2% gegroeid. Sinds 2021 werken er meer Utrechters in Utrecht dan buiten Utrecht. Het aantal Utrechters dat wer kt in Utrecht is in 2024 met 1% gegroeid naar 108.700. Vergeleken met 2015 is deze groep met 43% gegroeid. Deze groep heeft kleinere woon-werkafstanden. Cijfers van 2025 zijn er nog niet.

Gezond stedelijk leven voor iedereen

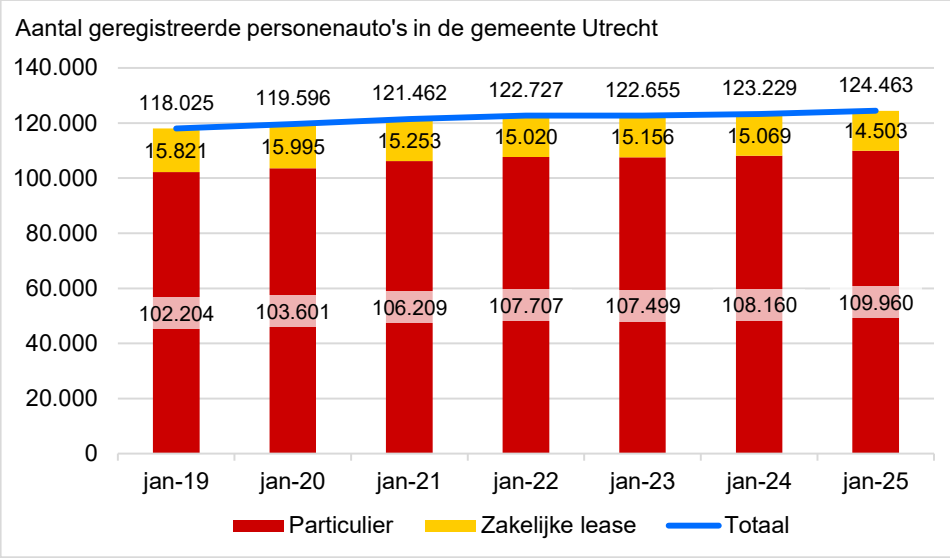
Voorrang aan schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen

We willen graag dat iedereen gezond en prettig kan wonen en werken in de groeiende stad. In Utrecht geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer. We maken de openbare ruimte aantrekkelijker door te zorgen voor minder parkeerplekken voor auto's op straat en door de wegen anders in te richten. Zo krijgen we meer ruimte voor groen, verblijven en spelen. De auto minder gebruiken zorgt bovendien voor een gezonde toekomst. Anders reizen is gezond voor de reiziger en de omgeving. Het zorgt voor schonere lucht, minder geluidsoverlast en hogere verkeersveiligheid.
Utrecht wil ook een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen.

Dit hoofdstuk bevat cijfers van de ontwikkelingen op indicatoren die verband hebben met bovenstaande, beginnend met het fiets- en autobezit. Vervolgens zijn de ontwikkelingen in gebruik van de vervoerwijzen weergegeven. Verder bevat dit hoofdstuk cijfers over toegankelijkheid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

6. Auto- en fietsbezit



Bron: CBS. Betreft personenauto's in particuliere eigendom (inclusief private lease), en zakelijke lease personenauto's (als ze ook privé gebruikt worden). Personenauto's op naam van bedrijven zijn buiten beschouwing gelaten, net als alle bedrijfswagens (bv. bestelbusjes), ongeacht hun eigendomsvorm. Let op: de cijfers zijn nog niet definitief.

Sinds dit jaar hebben we data van het CBS dat inzicht geeft in het aantal personenauto's dat zakelijk geleased wordt, op voorwaarde dat zij ook privé gebruikt worden, en er dus bijtelling betaald wordt. Deze aantallen waren eerder niet in beeld, en leveren nu een beter beeld op van het totale aantal personenauto's in Utrecht. Deze data is door CBS op aanvraag samengesteld, ook voor o.a. de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

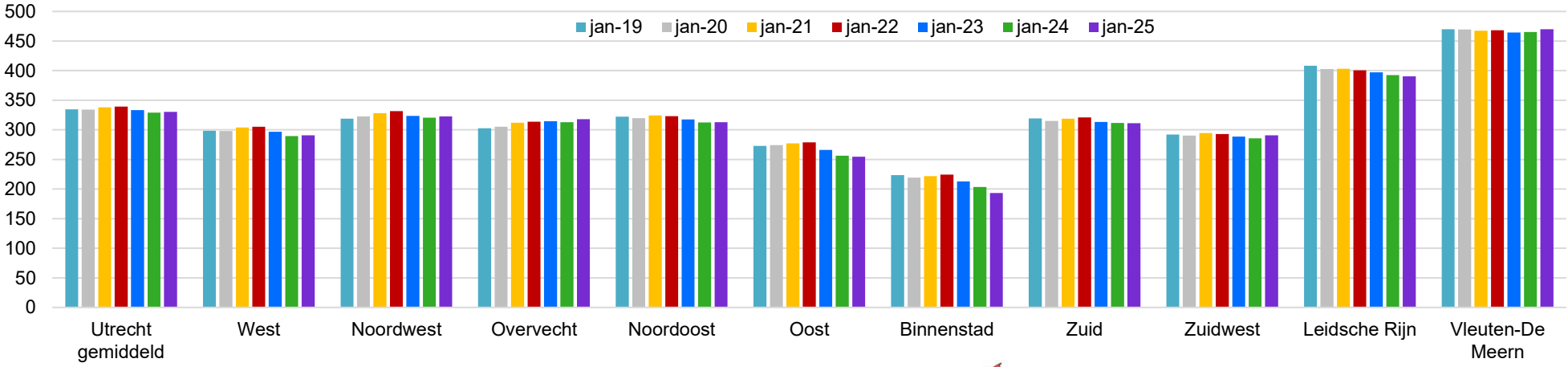
Op 1 januari 2025 waren er 124.463 personenauto's in de gemeente Utrecht geregistreerd, waarvan 14.503 zakelijke lease (11,7%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

Vergeleken met 1 januari 2024 zijn er 1.234 auto's bijgekomen (+1%). Dit is het resultaat van een groei van het aantal particuliere personenauto's (+1.800, +1,6%) en een daling van het aantal zakelijke lease personenauto's (-566, -3,9%). Deze trend is al langer zichtbaar: in totaal neemt het aantal personenauto's toe, waarbij het aantal particuliere personenauto's sterker toeneemt, terwijl het aantal zakelijke lease personenauto's langzaam afneemt. Daarmee is het aandeel zakelijke lease tussen 2019 en 2025 gedaald van 13,4% naar 11,7%.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Autobezit

Aantal particuliere personenauto's (incl. zakelijke lease met privégebruik) per 1.000 inwoners, Utrecht gemiddeld en per wijk

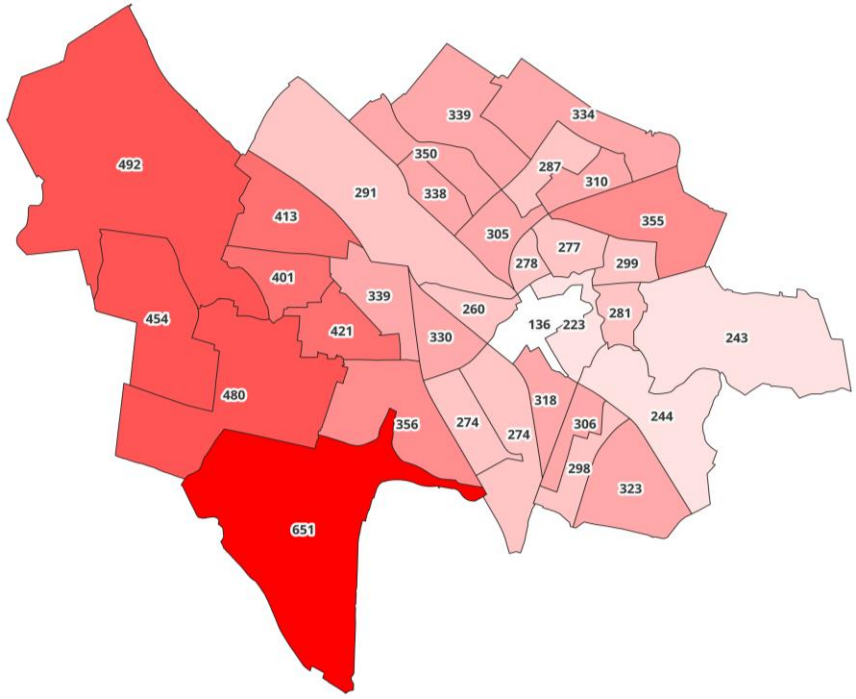


Bron: CBS. Betreft personenauto's in particulier bezit, incl. zakelijke lease met privégebruik.
Let op: de cijfers zijn nog niet definitief.

Het autobezit per 1.000 inwoners schommelt de laatste jaren, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024, waarmee het autobezit op 1 januari 2025 uitkomt op 330 per 1.000 inwoners.

Tussen de wijken zijn er grote verschillen in autobezit. Dit is het hoogst in Vleuten-De Meern (470 per 1.000 inwoners) en Leidsche Rijn (390), en het laagst in Binnenstad (193) en Oost (255). Ook op subwijkniveau is dit terug te zien, met het hoogste autobezit in Rijnenburg (651), Vleuten, Haarzuilens (492), De Meern (480) en Veldhuizen, Vleuterweide (454), en het laagste autobezit in Binnenstad city- en winkelgebied (136), Binnenstad woongebied (223), Wilhelminapark, Rijnsweerd (243), Abstede, Gansstraat (244) en Lombok, Leidseweg (260). Algemeen is het beeld zichtbaar dat subwijken dichtbij de binnenstad een lager autobezit hebben en subwijken richting de randen van Utrecht een hoger autobezit. Uitzondering is het lagere autobezit aan de oostelijke rand van Utrecht, wat (deels) verklaard kan worden door het hoge aantal studenten aan die kant van de stad.

De trends in autobezit verschillen per wijk. Na de coronajaren daalde het autobezit per 1.000 inwoners in alle wijken, behalve in Overvecht. In veel wijken stagneerde deze daling, of boog deze om in een stijging. Uitzonderingen zijn Binnenstad met een sterke daling van 10 auto's per 1.000 inwoners per jaar, en de wijken Oost, Zuid en Leidsche Rijn waar ook kleine dalingen te zien zijn. Let op: deze trends kunnen lokaal nog licht veranderen wanneer de cijfers definitief zijn (kleinere dalingen, sterkere stijgingen).

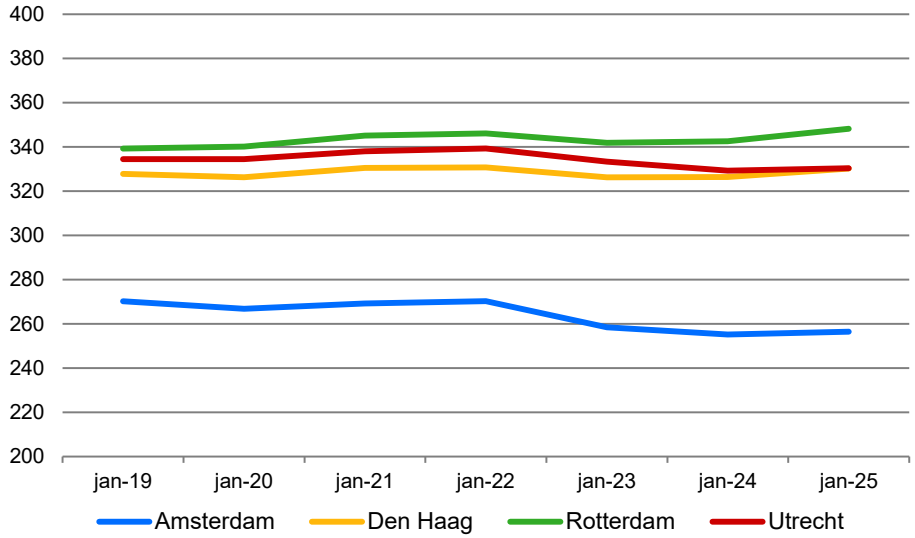


Bron: CBS. Betreft het autobezit per subwijk op 1 januari 2025

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Autobezit

Aantal particuliere personenauto's (incl. zakelijke lease met privégebruik) per 1.000 inwoners



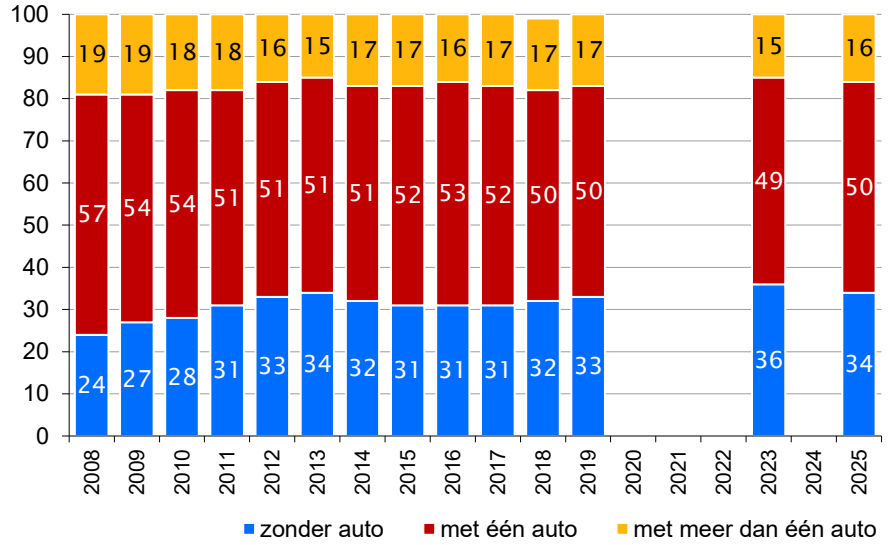
Bron: CBS. Betreft personenauto's in particulier bezit, incl. zakelijke lease met privégebruik. Let op: voorlopige cijfers.

Op 1 januari 2025 waren er 330 particuliere personenauto’s per 1.000 inwoners in Utrecht. Dat is 0,3% hoger dan in 2024, maar 1,2% lager dan in 2019. Cijfers voor 2026 zijn nog niet beschikbaar, de verwachting is dat de stijging van het laatste jaar doorzet.

Ook in de andere G4-steden nam het aantal personenauto’s per 1.000 inwoners iets toe, nadat ook daar het autobezit daalde in de eerste jaren na corona. In Amsterdam is het autobezit ten opzichte van 2019 sterker gedaald dan in Utrecht (-5,1%, in Utrecht -1,2%), terwijl het autobezit in vergelijking met 2019 juist toenam in Rotterdam (+2,6%) en Den Haag (+0,8).

Het aantal personenauto's per 1.000 inwoners is in Utrecht met 330 hoger dan in Amsterdam (256), gelijk aan Den Haag, en lager dan in Rotterdam (348).

Percentage inwoners dat binnen het huishouden beschikking heeft over 0, 1 en 2 of meer personenauto's



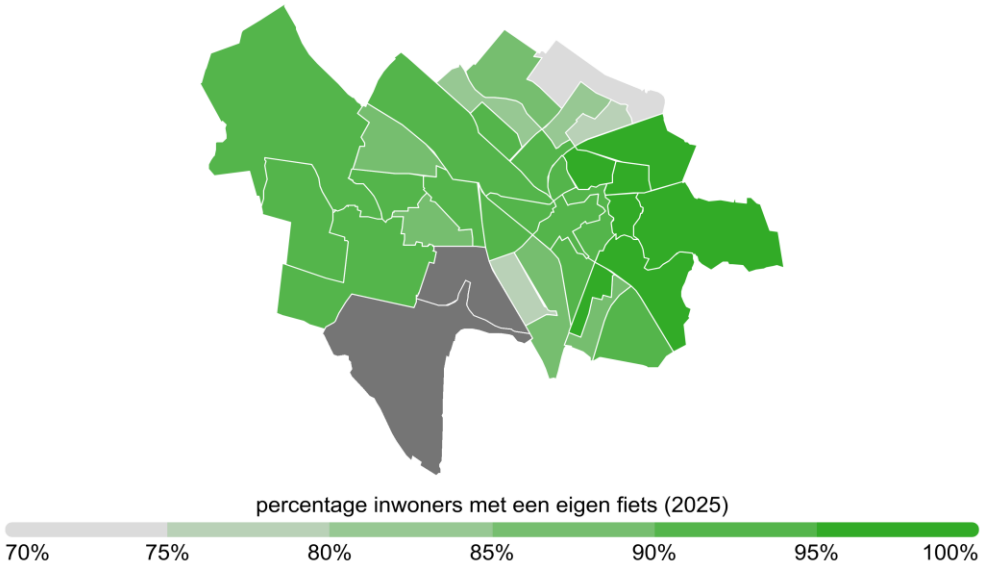
Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Inclusief leaseauto's. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar. Omdat de autobeschikbaarheid in 2021 op een andere manier is gemeten, zijn de percentages van dat jaar niet vergelijkbaar.

Het aandeel Utrechters zonder auto in het huishouden is afgenomen van 36% in 2023 naar 34% in 2025. In 2019 was dat 33%. In de jaren daarvoor schommelde dit percentage, met ook in 2013 als resultaat 34%.

50% van de Utrechters heeft één auto in het huishouden, net als in 2019. Het aandeel Utrechters dat twee of meer personenauto's heeft binnen het huishouden is 16%.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Fietsbezit



Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

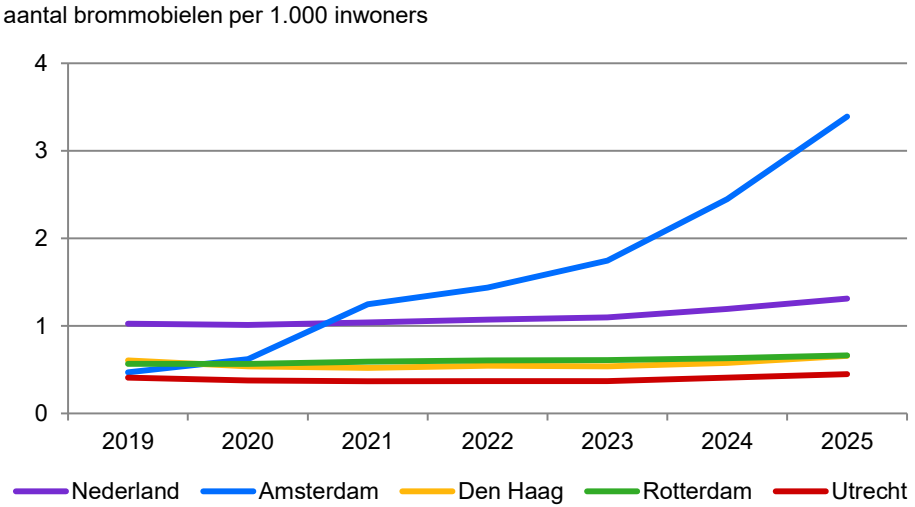
Negen op de tien Utrechters hebben minimaal één eigen fiets in 2025, net als in 2023. Driekwart (78%) heeft een niet-elektrische fiets. Een kwart (24%) heeft een elektrische fiets. In 2023 was dat nog 19%. Utrecht volgt hierin de landelijke trend waarbij elektrisch fietsverkeer toeneemt (Mobiliteitsbeeld 2025, KiM). Eén op de tien Utrechters (10%) heeft geen eigen fiets.

In Oost en Noordoost is het aandeel inwoners met een eigen fiets het hoogst (beide 96%). In Overvecht (78%) is het eigen fietsbezit het laagst, vooral in de subwijken Zambesidreef, Tigrisdreef (28% zonder fiets) en Taagdreef, Wolgadreef (25% zonder fiets). Ook in de subwijk Kanaleneiland zijn er relatief veel mensen zonder eigen fiets (24%).

Inwoners die slecht of precies kunnen leven van hun inkomen hebben relatief minder vaak een eigen fiets (resp. 75% en 83%). Verder bezitten inwoners zonder startkwalificatie en havo/vwo/mbo-2, 3, 4-opgeleiden relatief minder vaak een fiets (resp. 69% en 83%) dan hbo/wo-opgeleiden (95%). In 2025 hebben we 1.158 fietsen uitgegeven aan inwoners met een U-pas in het kader van de fietsdeals.

Mobiliteitsbeeld 2025, KiM

Brommobielbezit



Bron: RDW, CBS. Betreft het aantal actieve brommobielen dat mocht deelnemen aan het verkeer op de openbare weg.

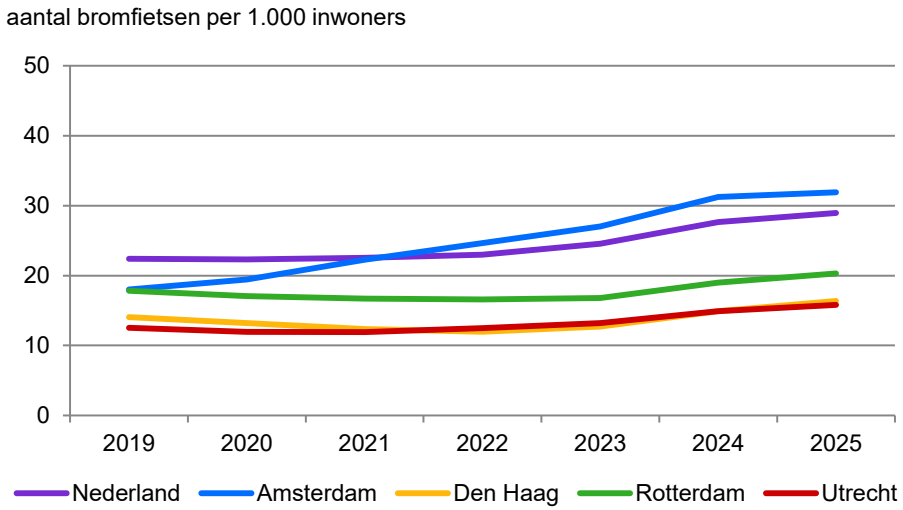
Het aantal in Utrecht geregistreerde brommobielen neemt sinds 2023 langzaam toe. Op 1 januari 2025 waren dit er 169. Dit zijn er 16 meer dan een jaar eerder (+10%), en 25 meer dan in 2019 (+17%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

Per 1.000 inwoners waren er 0,4 brommobielen in Utrecht. Door afronding is dit getal sinds 2019 onveranderd, maar sinds 2023 neemt dit aantal langzaam toe. Het aantal brommobielen is dus iets harder gegroeid dan het aantal inwoners.

Ook landelijk en in Rotterdam en Den Haag is het aantal brommobielen per 1.000 inwoners iets toegenomen. Amsterdam valt op met een veel sterkere groei. Landelijk (1,3) en in Amsterdam (3,4), Rotterdam (0,7) en Den Haag (0,7) zijn meer brommobielen per 1.000 inwoners geregistreerd dan in Utrecht.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Bromfietsbezit



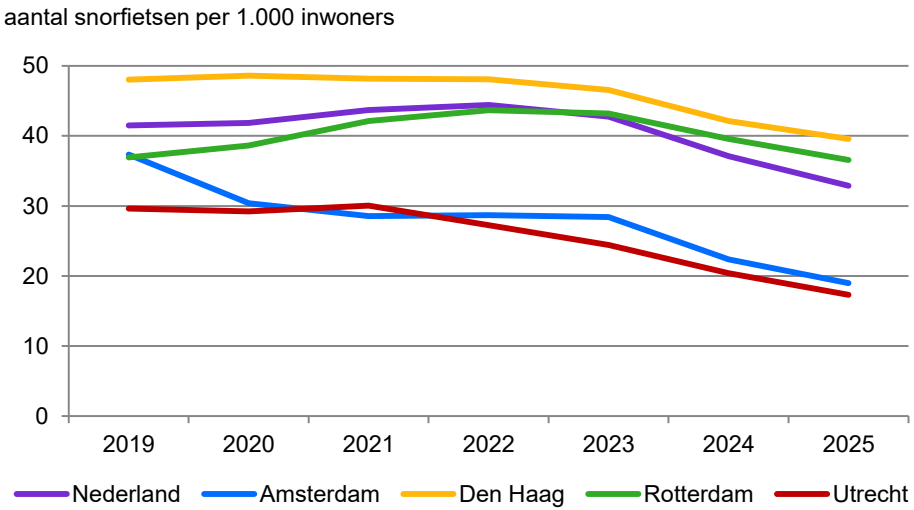
Bron: RDW, CBS. Betreft het aantal actieve bromfietsen dat mocht deelnemen aan het verkeer op de openbare weg.

Sinds 2021 neemt het aantal in Utrecht geregistreerde bromfietsen toe. Op 1 januari 2025 waren dit er 5.955. Dit zijn er 379 meer dan een jaar eerder (+7%), en 1.526 meer dan in 2019 (+34%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

Per 1.000 inwoners waren er 15,8 bromfietsen in Utrecht. Dit is 0,9 meer dan een jaar eerder, en 3,3 meer dan in 2019. Het aantal bromfietsen is dus harder gegroeid dan het aantal inwoners.

Ook landelijk en in de andere grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag is het aantal bromfietsen per 1.000 inwoners toegenomen. Landelijk (28,9) en in Amsterdam (31,9), Rotterdam (20,3) en Den Haag (16,4) zijn meer bromfietsen per 1.000 inwoners geregistreerd dan in Utrecht.

Snorfietsbezit



Bron: RDW, CBS. Betreft het aantal actieve snorfietsen dat mocht deelnemen aan het verkeer op de openbare weg.

Het aantal in Utrecht geregistreerde snorfietsen neemt sinds 2021 af. Op 1 januari 2025 waren het er 6.522. Dit zijn er 1.118 minder dan een jaar eerder (-15%), en 3.936 minder dan in 2019 (-38%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

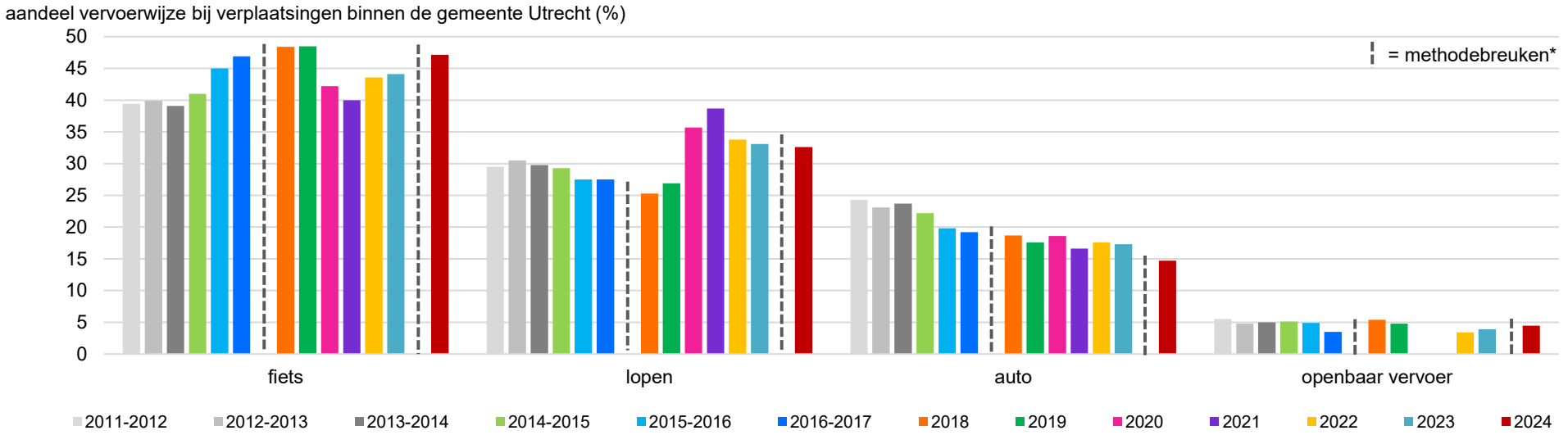
Per 1.000 inwoners waren er 17,3 snorfietsen in Utrecht. Dit is 3,1 minder dan een jaar eerder, en 12,3 minder dan in 2019.

Waarschijnlijk is de afname van de afgelopen jaren het gevolg van de invoering van de maatregel 'snorfiets naar de rijbaan' op 30 september 2021. In Amsterdam is deze maatregel in 2019 ingevoerd, waarna het aantal snorfietsen daar ook is afgenomen. Ook de landelijke invoering van de helmplicht op 1 januari 2022 heeft waarschijnlijk bijgedragen aan de afname.

De daling in Utrecht is sinds de invoering 'snorfiets naar de rijbaan' sterker dan de landelijke afname en ook groter dan in de andere grote steden. Landelijk (32,9) en in Den Haag (39,6), Rotterdam (36,6) en Amsterdam (19,0) zijn meer snorfietsen geregistreerd per 1.000 inwoners dan in Utrecht. Er zijn meer snorfietsen dan bromfietsen in Utrecht, maar het verschil wordt kleiner omdat het aantal bromfietsen toeneemt.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

7. Modal split (t/m 2024)

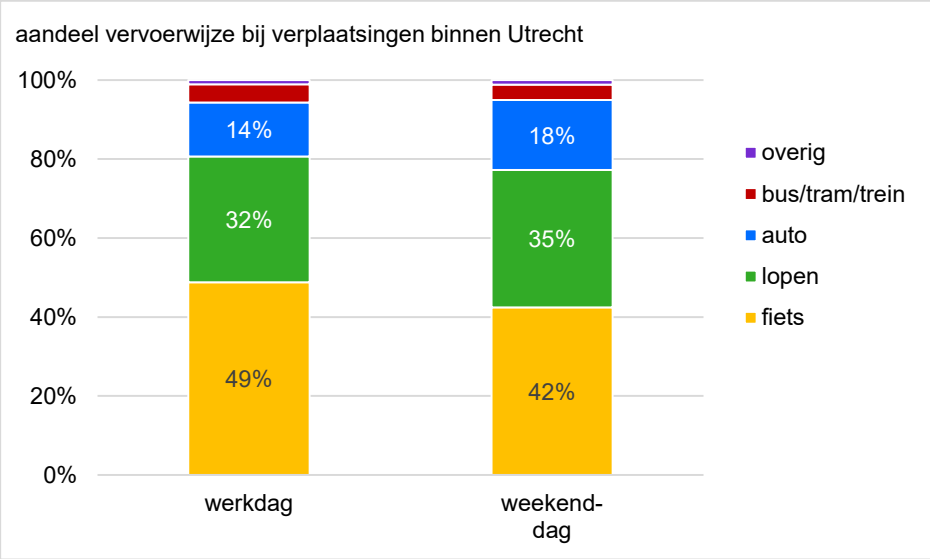


Bron: CBS. Tot en met 2017: OViN. 2018-2024: ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het betreft gemiddelde weekdagen. * Het verplaatsingsonderzoek is in 2018 herontworpen. Dit heeft kleine (niet te kwantificeren) verschuivingen teweeg gebracht in de modal split. Hierdoor is het niet mogelijk de cijfers vanaf 2018 één op één met de jaren ervoor te vergelijken. De cijfers van 2024 zijn gecorrigeerd vanwege een methodebreuk in het onderzoek. Hierdoor kunnen de cijfers van 2024 ook niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

De fiets is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen binnen Utrecht. In 2024 werd voor 47% van de interne verplaatsingen gekozen voor de fiets. Vanwege een methodebreuk kunnen de cijfers van 2024 niet vergeleken worden met de cijfers van de jaren ervoor.
In de coronajaren was een verschuiving te zien van fiets en openbaar vervoer naar lopen. Na de coronajaren nam het aandeel lopen weer af, maar bleef wel hoger dan voor corona. In 2024 werd 33% van de interne verplaatsingen te voet gedaan.
15% van de interne verplaatsingen werd in 2024 gedaan met de auto.
Het percentage openbaar vervoer is een stuk lager dan de percentages van de andere vervoerwijzen, in 2024 werd 4% van de verplaatsingen binnen Utrecht met het openbaar vervoer gedaan.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Modal split (t/m 2024)



Bron: ODiN, CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Werkdagen zijn excl. feestdagen, weekenddagen zijn incl. feestdagen.

De vervoerwijzekeuze is op werkdagen voor verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht anders dan op weekenddagen.

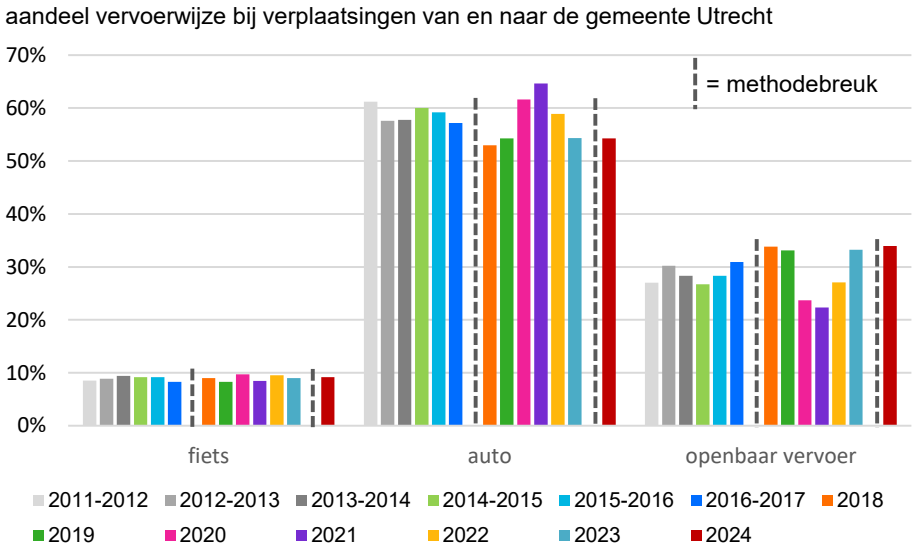
Op werkdagen wordt vaker voor de fiets gekozen (49%) dan op weekenddagen (42%). Op weekenddagen wordt relatief vaker gelopen dan op werkdagen (35% ten opzichte van 32%). Ook wordt op weekenddagen relatief vaker de auto gebruikt dan op werkdagen (18% ten opzichte van 14%).



Foto: Tom Philip Janssen

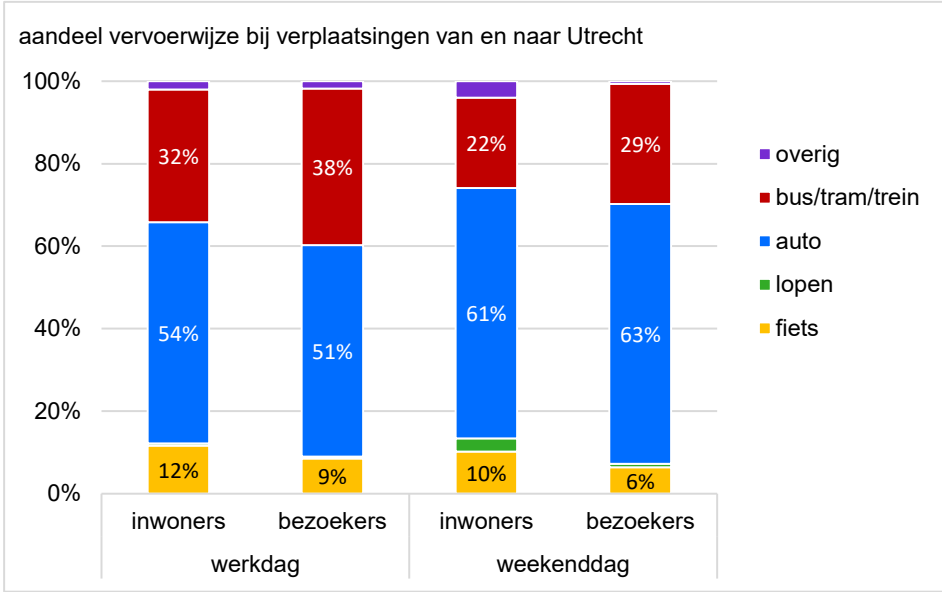
Bezit en gebruik vervoerwijzen

Modal split (t/m 2024)



Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Tot en met 2017: OViN. 2018-2024: ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het betreft gemiddelde weekdagen.
* Het verplaatsingsonderzoek is in 2018 herontworpen. Dit heeft kleine (niet te kwantificeren) verschuivingen teweeg gebracht in de modal split. Hierdoor is het niet mogelijk de cijfers vanaf 2018 één op één met de jaren ervoor te vergelijken. De cijfers van 2024 zijn gecorrigeerd vanwege een methodebreuk in het onderzoek. Hierdoor kunnen de cijfers van 2024 ook niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

De auto is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen van en naar Utrecht. In 2024 werd voor 54% van de externe verplaatsingen gekozen voor de auto. Ook in eerdere jaren wordt vooral de auto gebruikt bij verplaatsingen van en naar Utrecht.
Als gevolg van de coronamaatregelen nam het gebruik van het openbaar vervoer in 2020 en 2021 sterk af. Er was een verschuiving te zien van openbaar vervoer naar vooral de auto. Deze ontwikkeling is gekeerd. Het openbaar vervoer was in 2024 goed voor 34% van de verplaatsingen van en naar Utrecht. De fiets werd gebruikt voor 9% van de verplaatsingen die de gemeentegrens passeerden.



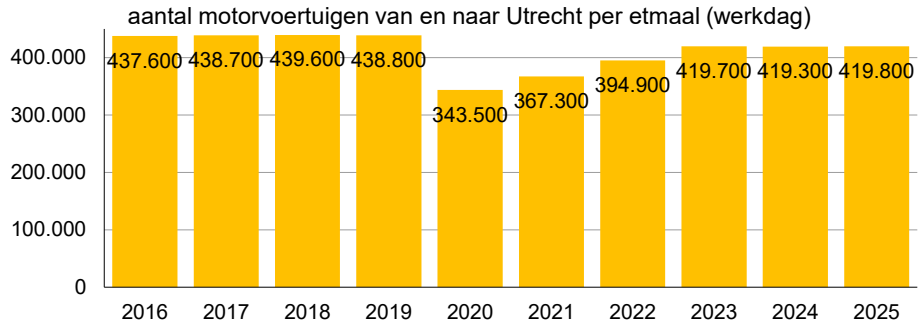
Bron: ODiN, CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Werkdagen zijn excl. feestdagen.

Op werkdagen gebruiken inwoners voor verplaatsingen van en naar Utrecht relatief vaker de auto en de fiets dan bezoekers. Bezoekers kiezen vaker voor het openbaar vervoer.
Op weekenddagen gebruiken bezoekers relatief vaker een het openbaar vervoer en de auto voor verplaatsingen van en naar Utrecht dan inwoners. Inwoners fietsen relatief vaker.

Op weekenddagen kiezen inwoners en bezoekers relatief vaker voor de auto dan op werkdagen.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

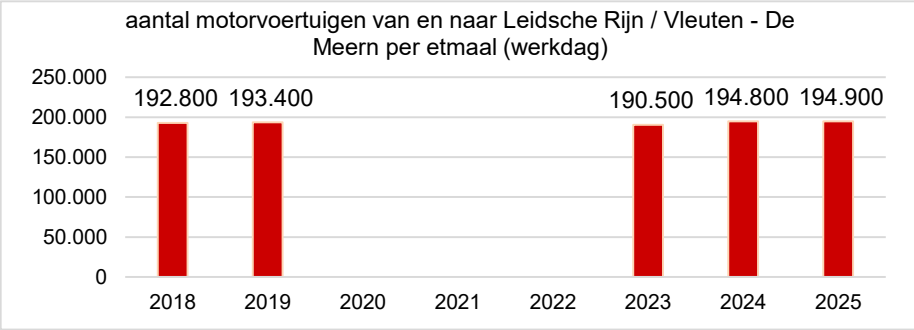
8. Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht



Bron: Tellingen gemeente Utrecht

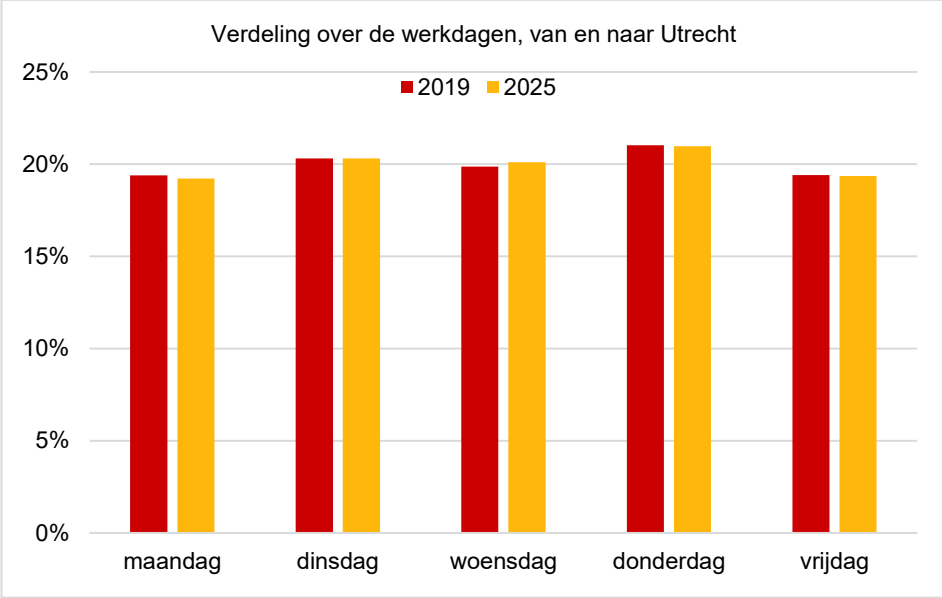
Ten opzichte van 2024 is er geen significante toename van het aantal motorvoertuigen dat het gebied dat omringd wordt door de snelwegen en de Zuilense Ring/Karl Marxdreef in- en uitrijdt. Er is na jaren van stijging sinds 2020 geen significante groei meer waargenomen sinds 2023. Het aantal motorvoertuigen is lager dan in 2019, het jaar voor corona. Toen lagen de intensiteiten 5% hoger.

Ook voor het gebied ten westen van de A2 en ten noorden van de A12 (Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern) volgen we de aantallen in- en uitgaande motorvoertuigen. Dit gebied wordt apart bepaald, omdat de A2 er tussen ligt. We zien in dit gebied in 2025 ook geen significantie toename (+0,1%), in 2024 was er wel een toename van 2% te zien. Ten opzichte van 2019, het laatste jaar voor corona, rijdt er in 2025 1% meer verkeer. Hieronder zijn de resultaten weergegeven. (De coronajaren zijn buiten beschouwing gelaten).



Bron: Tellingen gemeente Utrecht

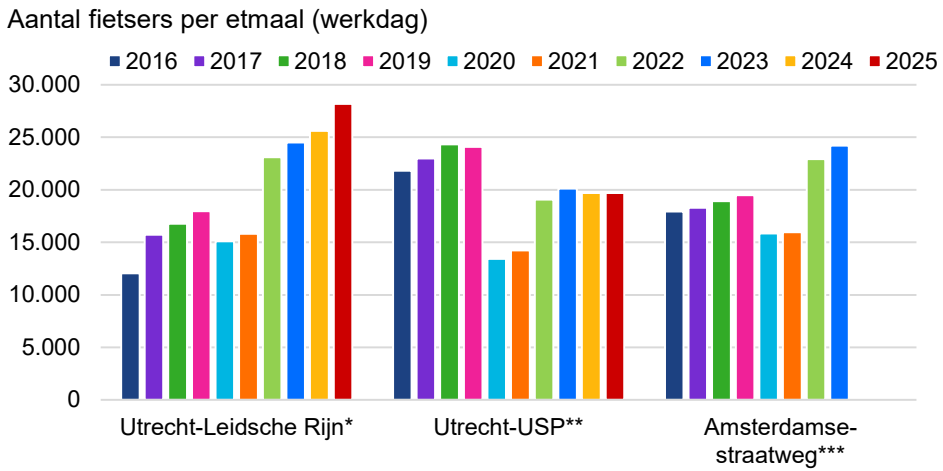
Voor het aantal motorvoertuigen dat naar het gebied rijdt omringd door de snelwegen en de NRU hebben we ook gekeken hoe de verdeling over de werkdagen is. We hebben hiervoor het laatste jaar voor corona (2019) vergeleken met het afgelopen jaar. In de grafiek hieronder is de verdeling over de werkdagen te zien. Uit de grafiek volgt dat de donderdag de drukste dag is, maandag en vrijdag zijn iets rustiger. Maar de verschillen zijn klein. Ook blijkt dat de verdeling over de dagen in 2019 en 2025 nagenoeg gelijk is gebleven. Dat betekent dat op alle dagen van de week de intensiteit ongeveer evenveel is gedaald ten opzichte van 2019.



Bron: Tellingen gemeente Utrecht

Bezit en gebruik vervoerwijzen

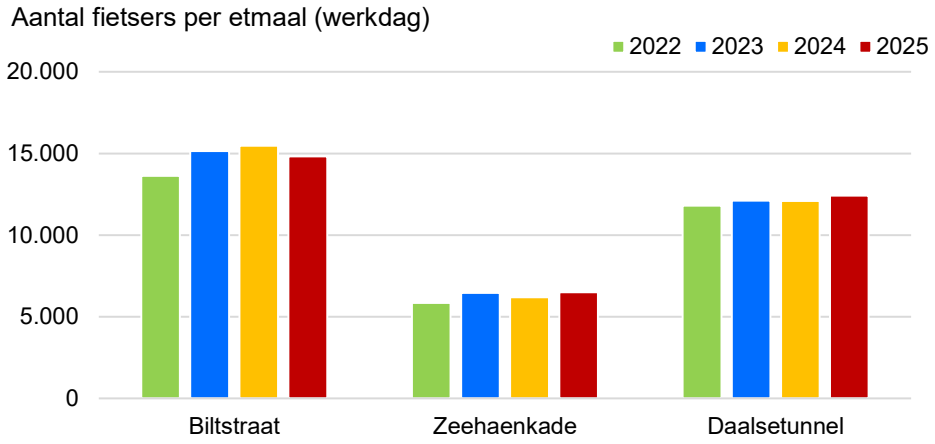
9. Aantal fietsers



Bron: Tellingen gemeente Utrecht. Excl. vakantie- en feestdagen.
* Er is geteld op de Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug.
** Er is geteld op de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap.
*** Vanwege werkzaamheden in 2024 en 2025 hebben we geen cijfers van de Amsterdamsestraatweg.

Met de groei van de stad, neemt ook het aantal fietsers toe. De ontwikkeling van het aantal fietsers verschilt sterk per locatie. Ook hebben weersomstandigheden veel invloed op het fietsgebruik.
Het aantal fietsers tussen Utrecht en Leidsche Rijn is sterk toegenomen naar bijna 28.200 op een gemiddelde werkdag in 2025. Dat zijn er 2.500 meer dan in 2024 (+10%) en ruim 10.000 meer dan in 2019 (+57%). Vóór corona nam het aantal fietsers hier ook sterk toe. Het aantal inwoners in de wijken Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern is tussen 1 januari 2019 en 1 januari 2026 toegenomen met 33% en 5%.

Het aantal fietsers tussen Utrecht en het Utrecht Science Park (via de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap) is in 2025 gelijk aan 2024. Op een werkdag rijden hier gemiddeld 19.700 fietsers. Vergeleken met 2019 (vóór corona) is het gemiddeld aantal fietsers afgenomen met 4.400 (-18%). Een verklaring hiervoor is dat thuiswerken en -studeren vaker voorkomen dan vóór corona en de route naar het Utrecht Science Park wordt veel gebruikt door studenten en werknemers. Ook is het OV-gebruik naar het USP toegenomen ten opzichte van 2019.



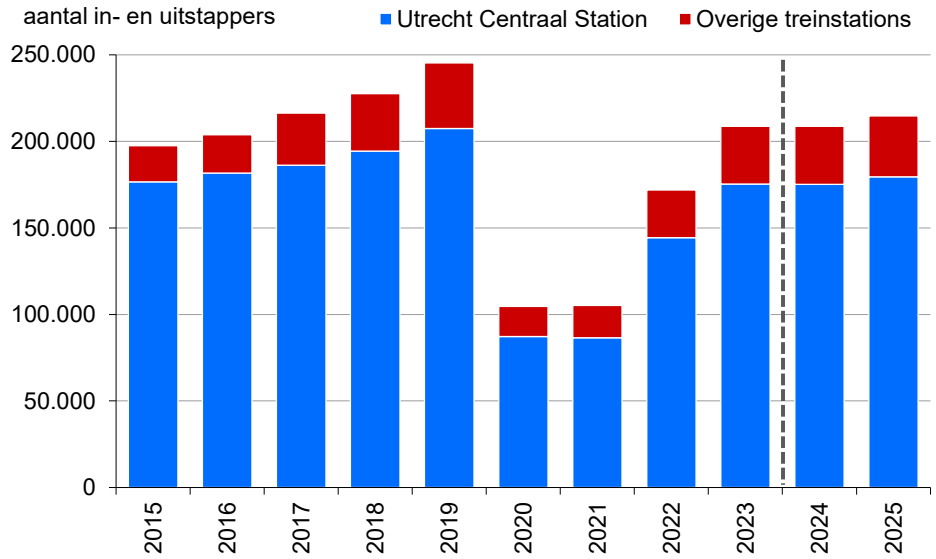
Bron: Tellingen gemeente Utrecht. Excl. vakantie- en feestdagen.
Biltstraat nabij de Berekuil, Zeehaenkade nabij de Beneluxlaan.

Op de Biltstraat, nabij de Berekuil, reden in 2025 gemiddeld bijna 15.000 fietsers per werkdag. Dat zijn er 4% minder dan een jaar eerder. Vergeleken met 2022 waren het er 9% meer.

Het aantal fietsers door de Daalsetunnel en op de Zeehaenkade is verder toegenomen. Op de Zeehaenkade reden per werkdag 6.500 fietsers. Dat zijn er 5% meer dan in 2024 en 11% meer dan in 2022.
Door de Daalsetunnel nam het aantal fietsers ten opzichte van 2024 toe met 3% en met 5% ten opzichte van 2022.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

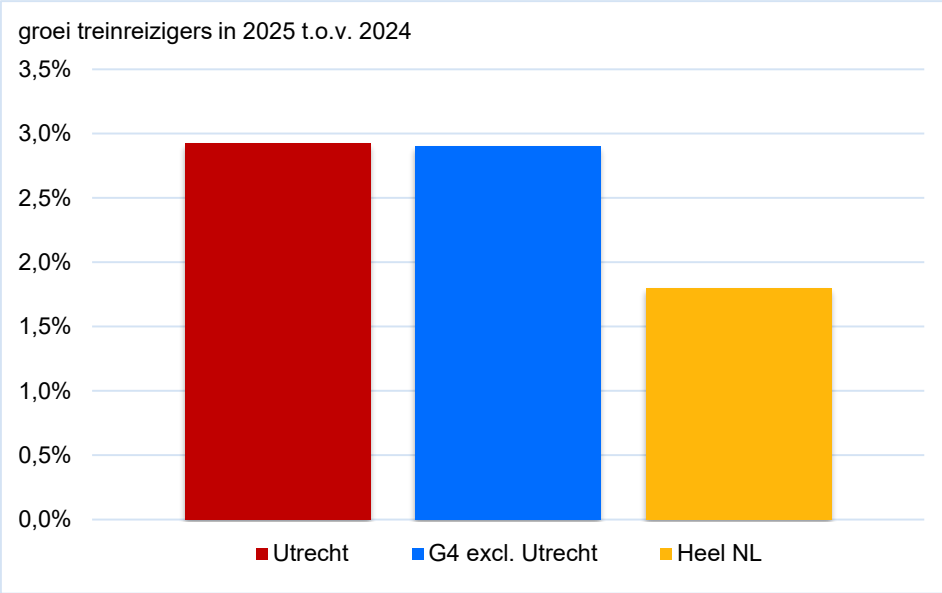
10. Openbaar vervoer gebruik



Bron: NS, in- en uitstappers per station

Het aantal in- en uitstappers van de trein groeide tot en met 2019. In 2019 stapten er op de Utrechtse stations per werkdag gemiddeld ruim 245.000 reizigers in en uit de trein. Door de corona-maatregelen is het aantal reizigers in 2020 en 2021 enorm gedaald. In 2022 is het aantal reizigers weer behoorlijk toegenomen, met 63%. Ook in 2023 is het aantal reizigers gestegen, met 21% ten opzichte van 2022. Vanaf 2023 hanteert de NS een nieuw methode voor de berekening van het aantal in-/ uitstappers per station. Daardoor zijn de cijfers na 2023 niet helemaal te vergelijken met de eerdere jaren. Op basis van gegevens van NS is de inschatting dat de cijfers van 2023 en eerder landelijk globaal 3% hoger zijn dan dat deze met de nieuwe methode zouden zijn. Dit verklaart waarom we in de grafiek tussen 2023 en 2024 geen groei zien, terwijl er in de praktijk wel een kleine groei is. Nog steeds is het aantal in-/uitstappers lager dan voor Corona, ongeveer 10%.

2025 is wel goed met 2024 te vergelijken en daarin zien we een groei van 2,9%. Utrecht Centraal groeide met 2,5% naar 179.500 in-/uitstappers. 84% van alle reizigers in Utrecht stapten in of uit op dit station. In 2015 was dit nog 89%.

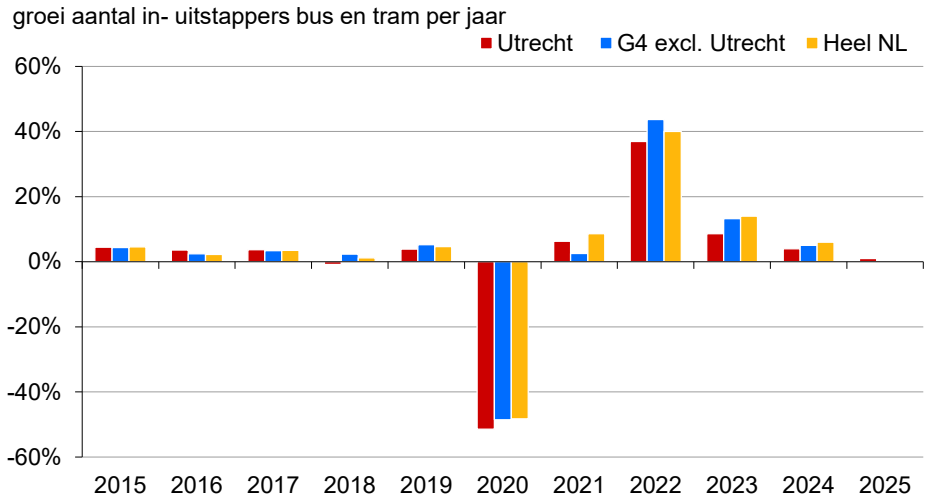


Bron: NS, in- en uitstappers per station

In de grafiek hierboven is de ontwikkeling van het aantal in-/uitstappers op alle stations in Utrecht in totaal afgezet tegen de in-/uitstappers in de andere G4-steden en tegen heel Nederland. We zien daarin dat de groei in 2025 ten opzichte van 2024 in Utrecht gelijk is aan de groei in de andere G4-steden: 2,9%. De groei in de grote steden is hoger dan het landelijk gemiddelde. In heel Nederland nam het aantal in-/uitstappers met 1,8% toe.

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Openbaar vervoer gebruik



Bron: Instappers Utrecht o.b.v. U-OV / Provincie Utrecht*. Overige cijfers: Staat van het OV, CROW

Van 2025 zijn er cijfers alleen voor Utrecht beschikbaar en alleen tot half december, het moment waarop de nieuwe vervoersconcessie is gestart. In vergelijking met dezelfde periode in 2024 was een toename zichtbaar van 1%. Het algehele beeld daarmee is dat de reizigersgroei verder afvlakt.
In 2024 was de groei van het aantal in- en uitstappers in bus en tram in Utrecht 4% ten opzichte van 2023. Daarmee zijn er per jaar ongeveer 37 miljoen instappers. Dat is nog wel 4% minder dan in 2019, voor corona. Dit betreft het aantal instappers op alle dagen van het jaar. De groei is iets lager dan in de andere grote steden en dan in de rest van Nederland.

Eerdere jaren:
In 2021 was er in Utrecht een kleine groei van 6%, in 2022 was de groei veel groter met 37% ten opzichte van het jaar ervoor. Dit is vergelijkbaar met de groei in de andere G4-steden. Alleen in Amsterdam groeide het aantal harder, doordat er weer veel meer (buitenlandse) toeristen naar de stad zijn gekomen.
In 2023 was de groei 8,6%. Onder meer door stakingen kwam de groei in Utrecht lager uit dan in de andere G4-steden.

*De cijfers zijn gebaseerd op de gegevens van Qbuzz. Instappers van de bussen van de vervoerders Arriva, Keolis en Transdev die ook in Utrecht rijden, zijn hierin niet meegenomen.

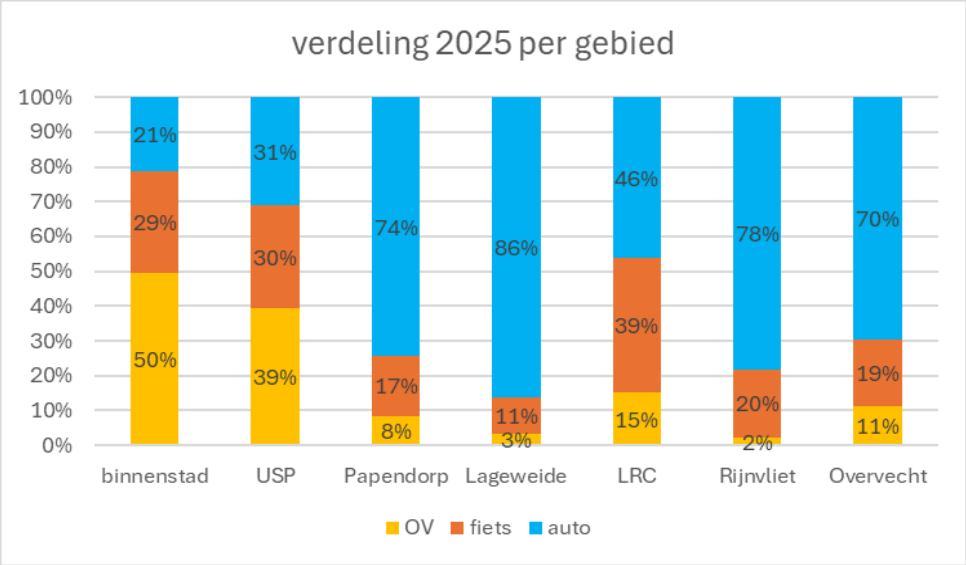


Foto: Tom Janssen

Bezit en gebruik vervoerwijzen

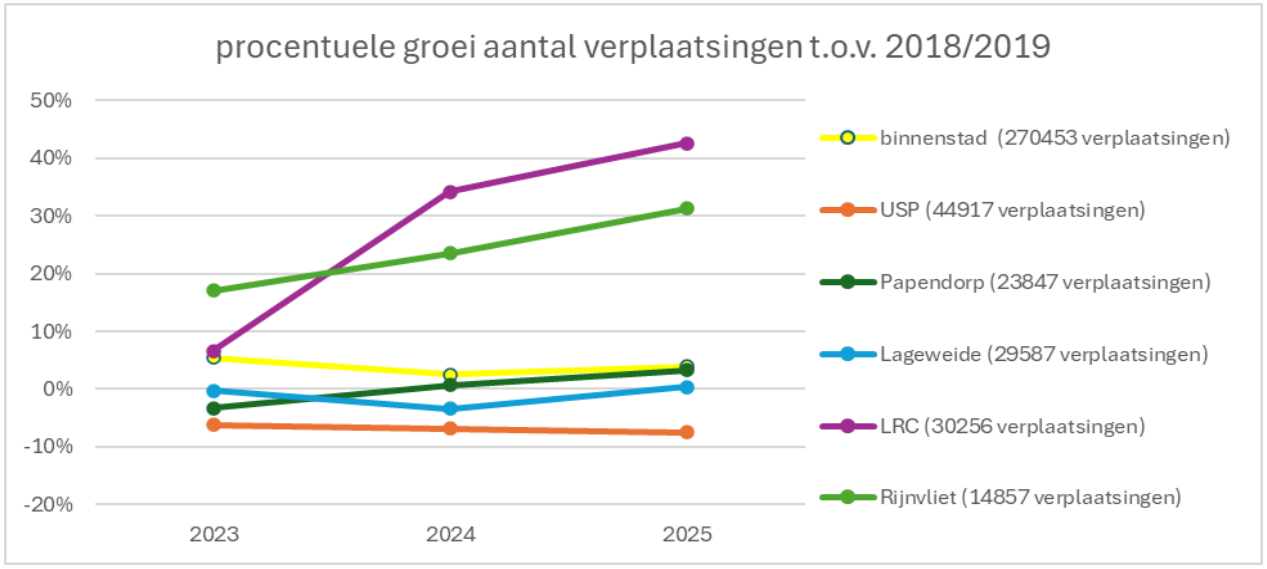
11. Verplaatsingen naar economische kerngebieden

In de figuren hiernaast staat de verdeling van de verplaatsingen naar modaliteit per gebied. Het aantal motorvoertuigen en fietsers is bepaald door aan de randen van elk gebied te tellen. Voor het OV is naar het aantal in- en uitstappers in de gebieden gekeken. We zien grote verschillen tussen gebieden, die vooral worden veroorzaakt door de nabijheid van voorzieningen, infrastructuur, functies in het gebied, woningtypes, inwonerskenmerken en de ligging ten opzichte van de rest van de gemeente en omgeving. Zo is in gebieden met goede OV-voorzieningen, zoals de binnenstad en Leidsche Rijn Centrum, het aandeel OV hoger dan in andere gebieden. Gebieden als Lageweide, Papendorp, Rijnvliet en Overvecht hebben een veel hoger auto aandeel, door een combinatie van de ligging, verminderde bereikbaarheid per fiets en OV en andere inwonerskarakteristieken (meer autobezit bijvoorbeeld in Rijnvliet, of minder fietsbezit in Overvecht).



Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

In de onderste grafiek is de ontwikkeling te zien van het aantal verplaatsingen van/naar de gebieden ten opzichte van 2018/2019. Daarin is in de legenda ook het absoluut aantal verplaatsingen opgenomen, waaruit volgt dat het gebied de binnenstad verreweg de meeste verplaatsingen kent. Leidsche Rijn Centrum kent de grootste groei, door de ruimtelijke ontwikkeling. Dit geldt ook voor Rijnvliet. In Lageweide is nauwelijks groei te zien en in het Utrecht Sciencepark zelfs een afname. Dit houdt waarschijnlijk verband met meer thuiswerken en een afname van het aantal studenten. Overvecht is niet opgenomen in deze grafiek, omdat we dit gebied in 2025 voor het eerst hebben bemeten.



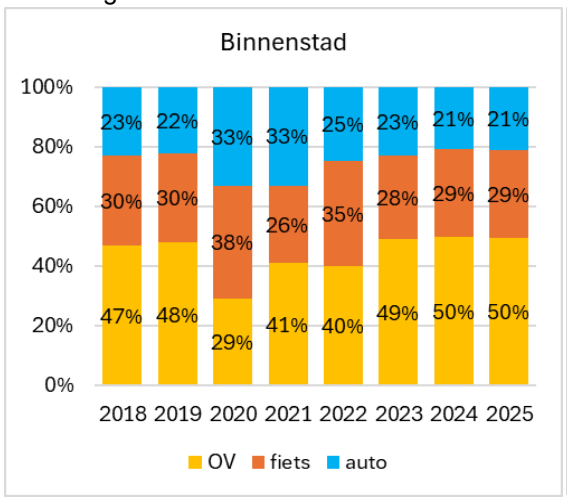
Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

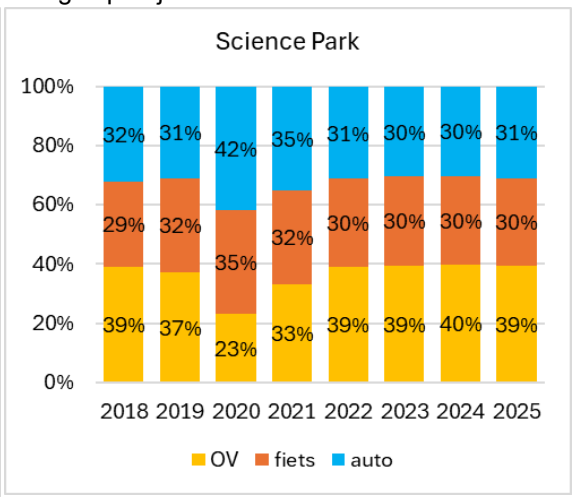
Bezit en gebruik vervoerwijzen

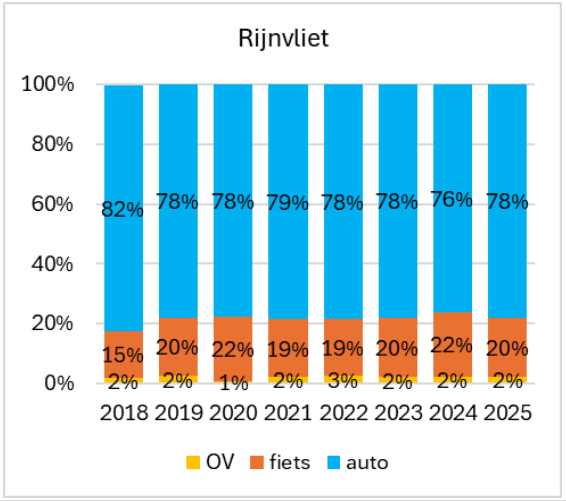
Verplaatsingen naar economische kerngebieden

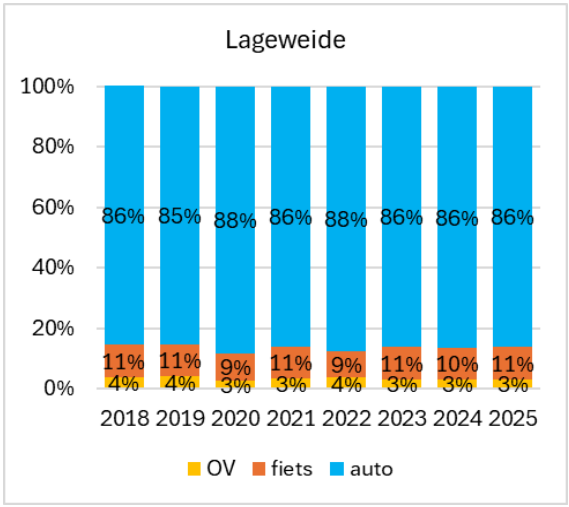
In de figuren hieronder is per gebied de ontwikkeling te zien sinds start van de metingen. Dit laat zien hoe de verdeling over OV, fiets en auto zich ontwikkelt.

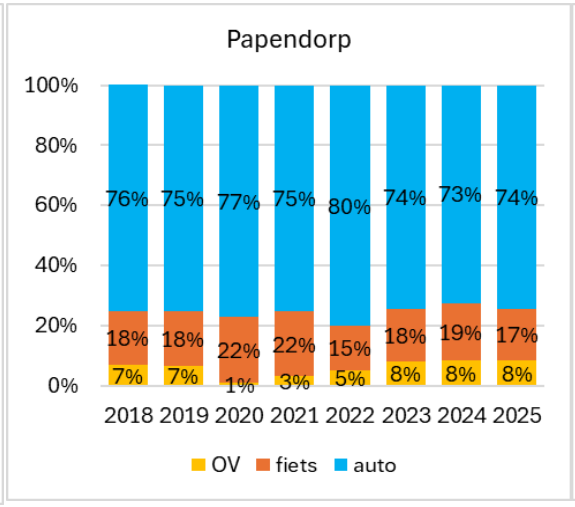
Als gevolg van de coronamaatregelen is het aandeel OV in alle gebieden gedaald in 2020 en 2021. In 2022 en 2023 zien we een herstel richting het percentage van voor corona. De aandelen fiets en motorvoertuigen nemen in veel gebieden daardoor weer iets af in die jaren. Met name in Lageweide, Papendorp en Rijnvliet is het aandeel motorvoertuigen erg hoog en verandert ook niet of nauwelijks sinds de start van de metingen. Alleen in Leidsche Rijn zien we de verdeling iets veranderen, daar is de auto toegenomen. Wel zien we dat dat aandeel de afgelopen jaren weer iets afneemt.

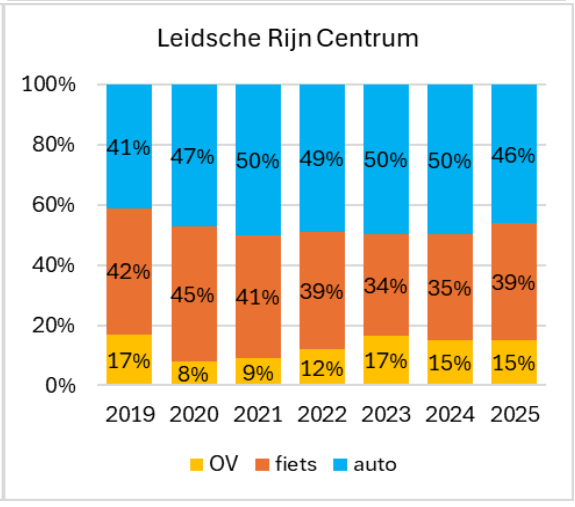








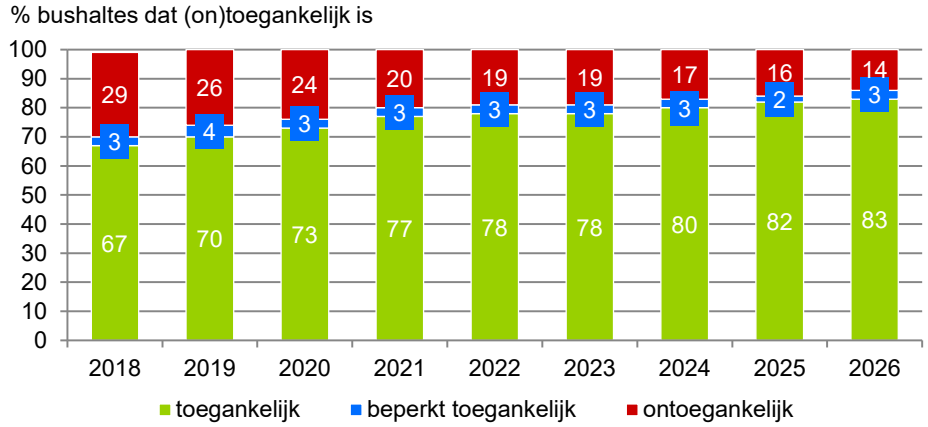




Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

Mobiliteit voor iedereen

12. Toegankelijkheid bushaltes



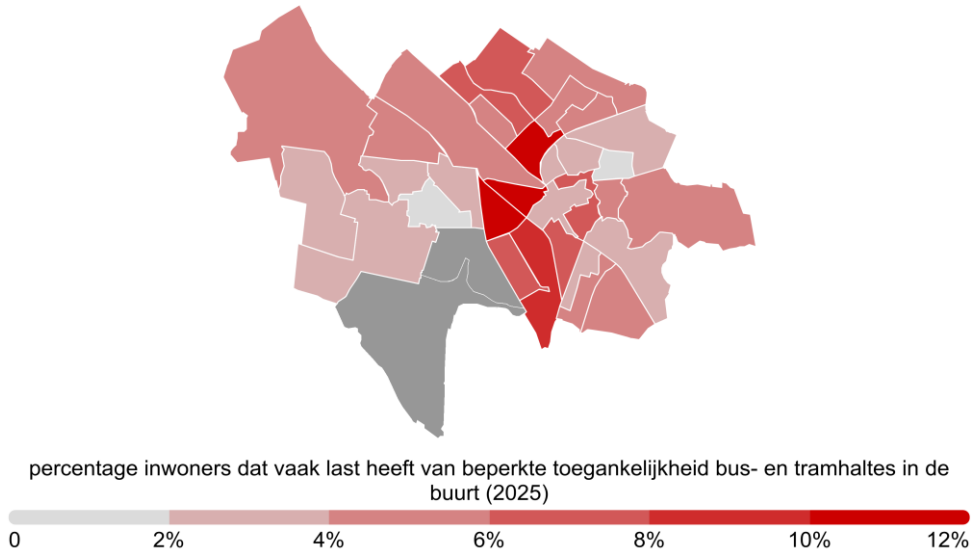
Bron: Gemeente Utrecht.

Op de peildatum 1 januari 2026 was 83% van de 589 bushaltes in de gemeente Utrecht toegankelijk (eind 2015 was dit nog 56%). Vorig jaar was dit 82%. De toename komt doordat er afgelopen jaar een aantal haltes zijn opgeheven en een aantal nieuwe toegankelijke haltes zijn toegevoegd. Het totaal aantal bushaltes nam af met 4.

De toename van toegankelijke haltes is lager dan eerdere jaren, doordat de doorlooptijd voor het ophogen van haltes langer heeft geduurd dan in eerdere jaren. Daardoor moeten de haltes die voor 2025 op de planning stonden nog worden opgehoogd.

Toegankelijk betekent dat deze haltes rolstoeltoegankelijk zijn (motorisch toegankelijk) en voorzien zijn van middelen voor mensen met een visuele beperking zoals ribbelstroken. Beperkt toegankelijk betekent dat een halte is aangepast voor of visueel of motorisch, maar niet voor allebei.
Als we kijken naar het gebruik van haltes in 2025, dan zien we dat 98% van de reizigers instapt op haltes die toegankelijk zijn, 1% op gedeeltelijk toegankelijke haltes en 1% op ontoegankelijke haltes.

Bij lopende projecten en onderhoudswerkzaamheden aan wegen worden waar mogelijk verbeteringen van de toegankelijkheid meegenomen. Daarnaast worden gericht haltes aangepakt die ontoegankelijk zijn.



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

5% van de Utrechters heeft vaak last van beperkte toegankelijkheid van bus- en tramhaltes in de buurt. Ten opzichte van 2019 (3%) en 2021 en 2023 (beide 4%) is dat een lichte toename, ook al is het aandeel toegankelijke haltes toegenomen.

In de subwijken Ondiep, 2e Daalsebuurt (12%), Oog in Al, Welgelegen (11%) en Lombok, Leidseweg (10%) wonen relatief de meeste inwoners die vaak last hebben van beperkte toegankelijkheid van bushaltes in de buurt. De last is het sterkst toegenomen in Lombok, Leidseweg (+5 procentpunt).

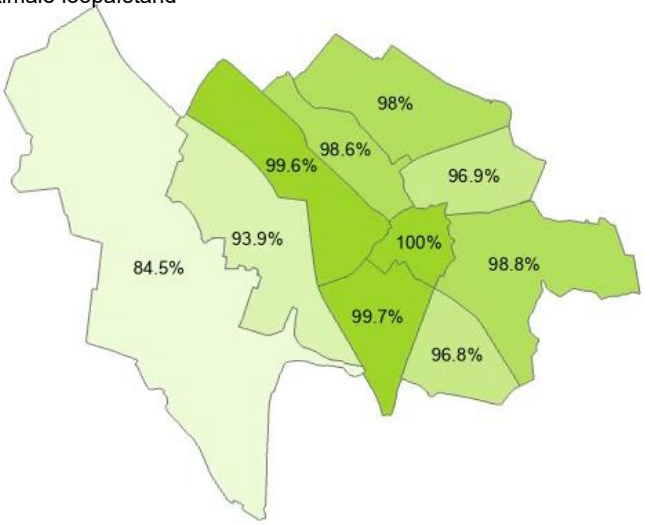
Inwoners van de subwijken Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (0%) en Parkwijk, Langerak (1%) hebben het minst last van beperkte toegankelijkheid. De last is het sterkst afgenomen in Zuilen noord (-6 procentpunt).

Mobiliteit voor iedereen

13. Aantal en aandeel inwoners en arbeidsplaatsen binnen loopafstand van een ov halte

Op 01-01-2026 woonden ongeveer 15.200 inwoners buiten de maximale loopafstand* van een bushalte, tramhalte of treinstation. Dat komt neer op 4% van de Utrechtse bevolking, en is een kleine afname door de ingebruikname van nieuwe haltes en de realisatie van woningen binnen bereik van OV-haltes. In de afbeelding hieronder is te zien dat met name in de wijk Vleuten-De Meern relatief veel inwoners geen halte binnen loopafstand hebben. Ook is het aandeel binnen loopafstand in Vleuten-De Meern een half procent afgenomen. Dit komt vooral doordat er aan de randen van de subwijken De Meern en Veldhuizen veel woningen zijn zonder OV binnen loopafstand. Ook de nieuwbouw in Haarzicht heeft geen halte binnen loopafstand. Daarnaast heeft deze wijk relatief veel buitengebied, waar de dekking van het OV lager is.

percentage inwoners met een bushalte, tramhalte en/of treinstation binnen de maximale loopafstand*



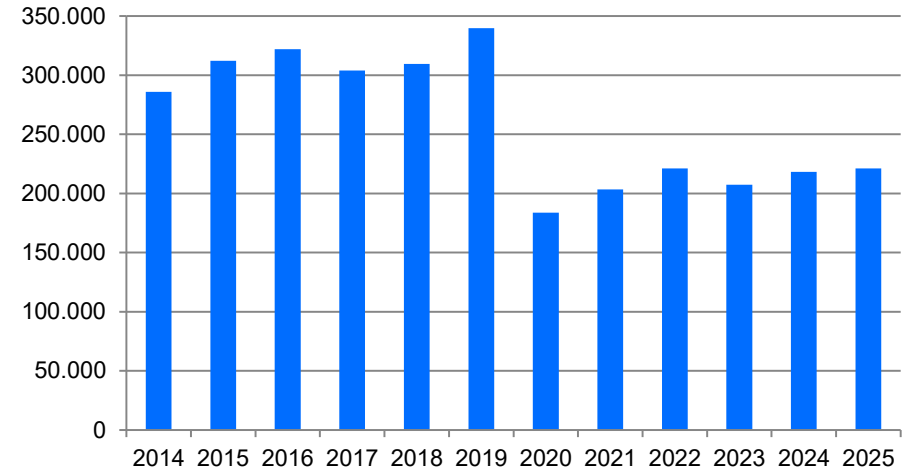
Bron: Gemeente Utrecht

Ook voor de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per OV in Utrecht is deze analyse gedaan. In 2024 ligt 93,6% van de arbeidsplaatsen binnen loopafstand van een ov-halte, vergelijkbaar met 2023. Met name aan de randen van de stad en rondom De Meern en op Lage Weide bevinden zich arbeidsplaatsen die niet binnen loopafstand liggen. Cijfers van 2025 zijn nog niet beschikbaar.

**Gehanteerde maximale loopafstand: 400m voor een (flex)bushalte, 600m voor een hov-/tramhalte en 1.200m voor een treinstation.*

14. Gebruik van de regiotaxi

aantal ritten met de regiotaxi



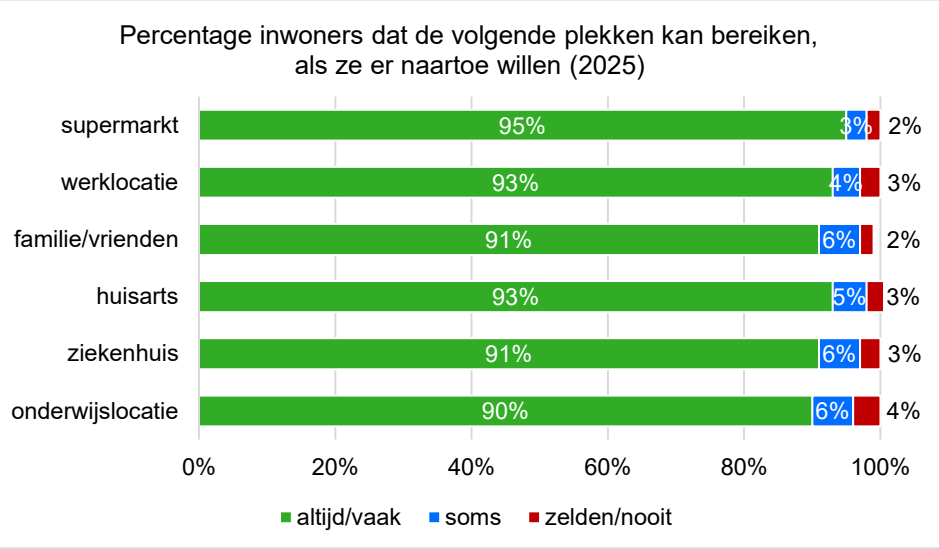
Bron: Gemeente Utrecht.

In 2025 zijn er ongeveer 221.200 ritten met de regiotaxi gemaakt door Wmo reizigers van de gemeente Utrecht. Wmo reizigers zijn inwoners die op basis van de Wet maatschappelijke ondersteuning met een verlaagd tarief van de regiotaxi gebruik kunnen maken, omdat ze niet meer zelfstandig of met hulp van vrienden of familie hun vervoer kunnen organiseren.

Dit aantal ritten is met 1% toegenomen ten opzichte van 2024. In 2024 was de toename groter door problemen in 2023. Er was in 2023 een chauffeurstekort en in het eerste kwartaal een boekingsstop. Dit heeft het aantal ritten in 2023 beperkt. Dit zorgde er voor dat mensen, net als in coronatijd, alternatieven zijn gaan zoeken of geen verplaatsing hebben gemaakt. We zien dat in 2025 het aantal ritten nog ruim lager is dan voor Corona en lager dan in 2022. Dat komt ook deels doordat men strenger is gaan kijken wie recht heeft op gebruik van de regiotaxi vanuit de Wmo. Ook was het openbaar vervoer (bus en tram) in 2023 en 2024 gratis voor ouderen. Vanaf 2025 is er een kortingsregeling. Deze maatregelen hebben effect op het gebruik van de regiotaxi, maar het is onbekend wat het effect is van elke maatregel afzonderlijk.

Mobiliteit voor iedereen

15. Ervaren bereikbaarheid van bestemmingen, inwoners

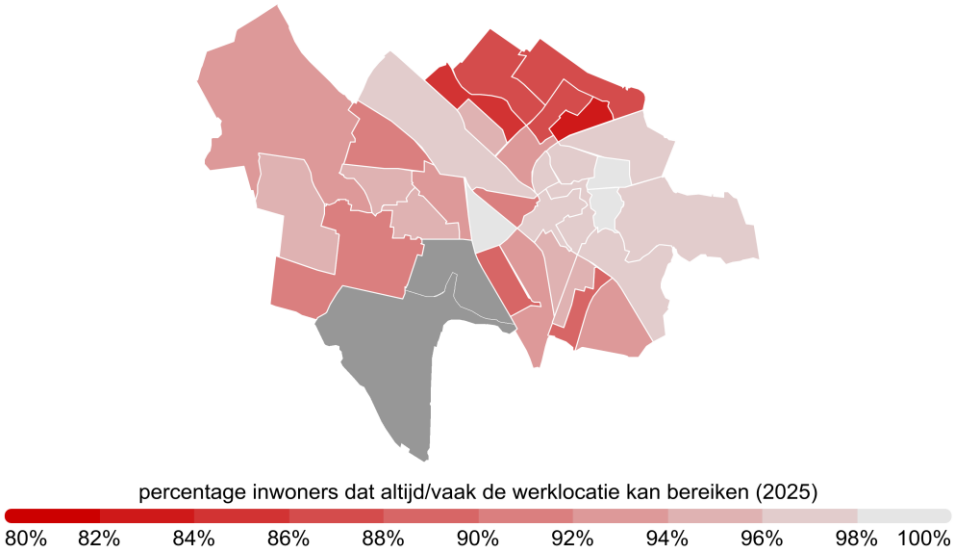


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze percentages zijn exclusief de antwoordcategorie ‘ik wil/hoef hier nooit heen/niet van toepassing’.

Sommige mensen kunnen niet altijd op de plekken komen waar ze heen willen. Bijvoorbeeld door gezondheidsproblemen, het ontbreken van eigen vervoer of een slechte bereikbaarheid van bushalte of treinstation. Zo zien we dat 10% van de Utrechters de onderwijslocatie soms, zelden of nooit kan bereiken als ze hier naartoe willen. Ook bij ziekenhuizen en familie/vrienden is dit aandeel relatief groot: 9% van de inwoners heeft soms, vaak of altijd problemen om deze te bereiken.

De bereikbaarheid van de supermarkt is het grootst: 95% van de Utrechters kan deze plek altijd of vaak bereiken als ze hier naartoe willen. Bij onderwijslocaties is dit aandeel het kleinst (90%), maar wel iets groter dan in 2023 (89%).

Inwoners die nooit naar een bepaalde plek hoeven of willen, laten we bij het presenteren van deze resultaten buiten beschouwing. Bijna de helft (46%) van de inwoners geeft bijvoorbeeld aan nooit naar een onderwijslocatie te hoeven of willen, en 14% van de inwoners hoeft nooit naar een werklocatie (Utrecht Monitor 2026, gemeente Utrecht).



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze percentages zijn exclusief de antwoordcategorie ‘ik wil/hoef hier nooit heen/niet van toepassing’.

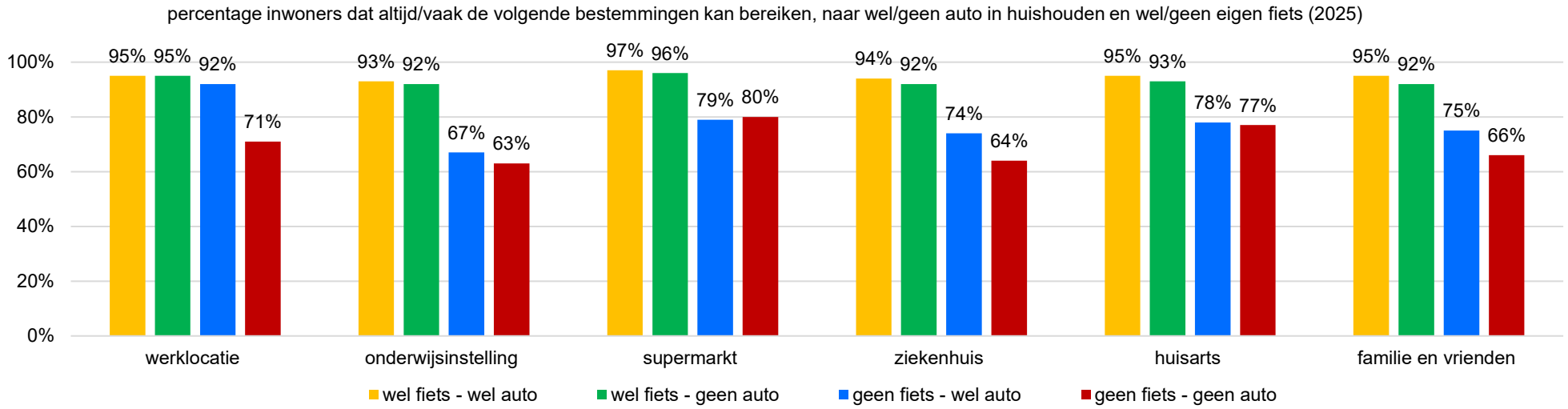
Over het algemeen hebben inwoners van de wijken Overvecht, Zuidwest (vooral de subwijk Kanaleneiland) en Noordwest (vooral de subwijk Zuilen noord en oost) vaker dan gemiddeld in Utrecht moeite om gewenste plekken te bereiken.

De wijken Noordoost en Oost vallen in positieve zin op; hier kunnen inwoners juist vaker dan gemiddeld in Utrecht de gewenste locaties bereiken. Uitzondering hierop is het bereiken van de supermarkt door inwoners van Oost, met name in subwijk Wilhelminapark, Rijnsweerd (89% kan dit altijd/vaak bereiken). Oorzaak hiervoor is wellicht dat er op Utrecht Science Park maar weinig supermarkten zijn.

In Overvecht en Zuidwest zien we tot slot dat werklocaties in 2025 vaker te bereiken zijn dan in 2023, en in Noordoost geldt een verbetering van de bereikbaarheid van onderwijslocaties. (Utrecht Monitor 2026, gemeente Utrecht)

Mobiliteit voor iedereen

Ervaren bereikbaarheid van bestemmingen, inwoners



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze percentages zijn exclusief de antwoordcategorie ‘ik wil/hoef hier nooit heen/niet van toepassing’.

Bovenstaande figuur laat zien dat het hebben van een eigen fiets en/of een auto in het huishouden heeft invloed op de mate waarin inwoners hun bestemmingen kunnen bereiken. Inwoners met een eigen fiets - met of zonder auto in het huishouden - geven vaker aan een bestemming te kunnen bereiken dan inwoners zonder eigen fiets, ongeacht het autobezit in het huishouden. Alleen bij de werklocatie is die invloed minder sterk. Inwoners die beschikken over beide vervoermiddelen kunnen bestemmingen het best bereiken - zoals te verwachten is. Tegelijk zien we dat deze mate van bereikbaarheid maar weinig afneemt, als de inwoner wel een fiets heeft, maar niet de beschikking over een auto. Terwijl inwoners die alleen een auto in het huishouden hebben, maar geen eigen fiets, de bereikbaarheid van alle bestemmingen minder goed ervaren - behalve de werklocatie (waar het verschil niet significant is). Het hebben van een eigen fiets heeft dus meer invloed op het kunnen bereiken van bestemmingen dan het hebben van een auto in het huishouden.

Zo kan 79% van de inwoners zonder eigen fiets maar met een auto in het huishouden altijd of vaak de supermarkt bereiken tegenover 96% van de inwoners met een eigen fiets, maar zonder auto in het huishouden. En 93% van de inwoners met fiets, zonder auto kan de huisarts altijd of vaak bereiken, tegenover 78% van de inwoners met auto, zonder fiets.

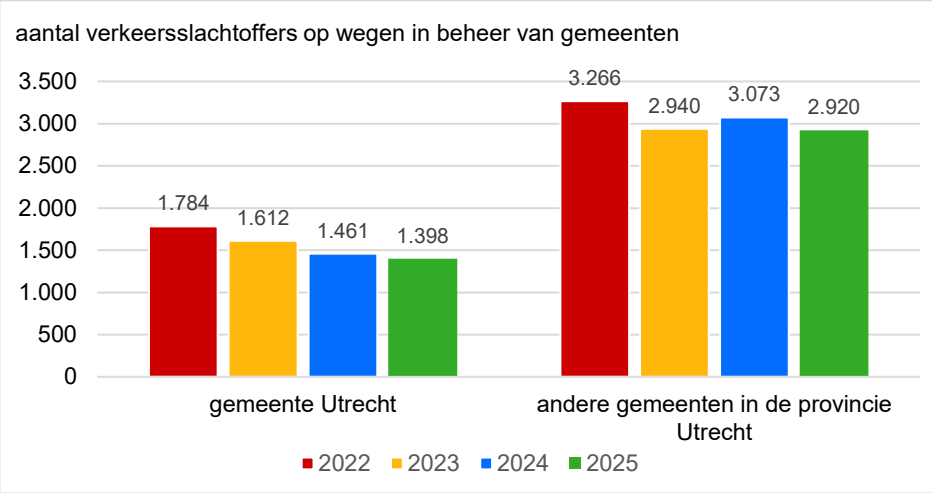
In 2025 hebben we 1.158 fietsen uitgegeven aan inwoners met een U-pas in het kader van de fietsdeals: via deze fietsdeals kunnen volwassen inwoners met een U-Pas voor 30 euro een goede tweedehands fiets krijgen inclusief een jaar lang gratis eventuele reparaties.

Daarnaast geven Utrechters met een hbo/wo-diploma vaker aan dat zij bestemmingen altijd of vaak kunnen bereiken dan inwoners met een ander type opleiding. Andersom blijkt dat inwoners die (zeer) slecht of precies kunnen leven van hun inkomen en inwoners van 65 en ouder juist minder vaak dan gemiddeld de gevraagde locaties kunnen bereiken. Ook inwoners met een lichamelijke of psychische beperking lukt het minder vaak om plekken te bereiken dan inwoners zonder beperking.

Inwoners die nooit naar een bepaalde plek hoeven of willen, laten we bij het presenteren van deze resultaten buiten beschouwing. Bijna de helft (46%) van de inwoners geeft bijvoorbeeld aan nooit naar een onderwijslocatie te hoeven of willen, en 14% van de inwoners hoeft nooit naar een werklocatie.

Verkeersveiligheid

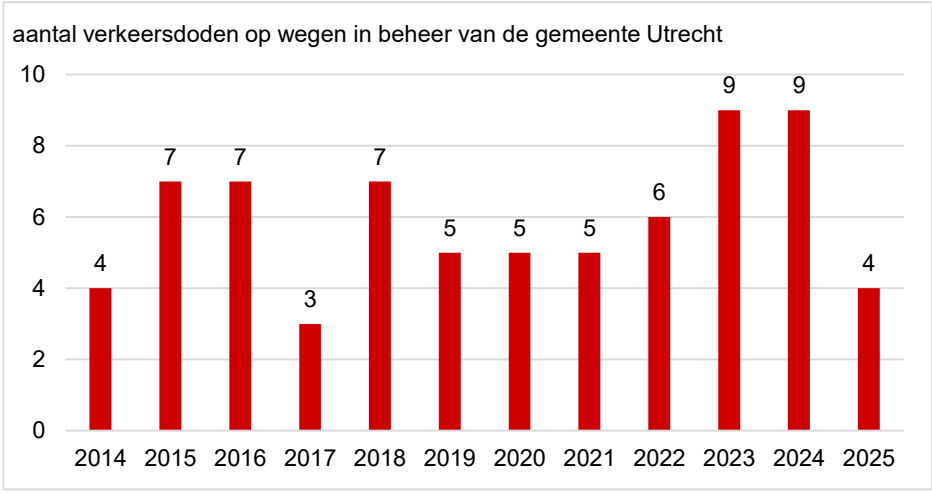
16. Aantal verkeersslachtoffers



Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van de gemeente.

De verbetering van de verkeersveiligheid is een belangrijk doel. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Het aantal verkeersslachtoffers waar een ambulance naartoe is gegaan, op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, neemt af. In 2025 hebben 1.398 verkeersslachtoffers zorg ontvangen van ambulancepersoneel. Een (onbekend) deel is ter plekke behandeld, de rest is met de ambulance naar een ziekenhuis vervoerd. Vergeleken met 2024 is het aantal slachtoffers met 5% afgenomen, vergeleken met 2023 met 13%, en vergeleken met 2022 met 22%.

Op de wegen in beheer van de andere gemeenten in de provincie Utrecht, nam het aantal verkeersslachtoffers in 2025 met 5% af, nadat het in 2024 met 5% was toegenomen. Vergeleken met 2022 was dit aantal in 2025 11% lager.



Bron: VIA

In 2025 kwamen 4 personen om het leven bij een verkeersongeval op de wegen in beheer van de gemeente Utrecht. In 2024 (en 2023) waren dat 9 personen, in de vier jaren daarvoor 5 tot 6 personen per jaar. In Nederland kwamen in 2025 759 mensen om in het verkeer, het hoogste aantal in bijna 20 jaar.

Verkeersveiligheid

Aantal verkeersslachtoffers

De aantallen verkeersslachtoffers in deze tekst betreffen verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht die zorg kregen van ambulancepersoneel.

In 2025 zat ruim de helft (58%) van de verkeersslachtoffers op een (elektrische) fiets. 22% zat in een auto, motor of vrachtwagen, 10% op een brom-, snorfiets of speed pedelec en 7% was een voetganger of zat op een scootmobiel. Ambulancepersoneel zag dat minimaal 14% van de slachtoffers op een elektrische fiets/fatbike zat (dit wordt niet altijd goed geregistreerd, dus het werkelijke aantal ligt hoger).

Eén op de drie verkeersslachtoffers in 2025 raakte gewond bij een eenzijdig ongeval. Dit waren vooral fietsers: een kwart (26%) van alle verkeersslachtoffers was een (elektrische) fietser die gewond raakte bij een eenzijdig ongeval. Een onbekend deel hiervan is het gevolg van uitwijken voor andere verkeersdeelnemers of obstakels.

Daarnaast raakte 9% van de verkeersslachtoffers gewond bij een botsing met een obstakel, ook dit waren vooral fietsers.

De rest van de slachtoffers (59%) raakte gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Deze andere verkeersdeelnemer was meestal een auto. 17% van alle verkeersslachtoffers raakte gewond bij een ongeval tussen twee gemotoriseerde voertuigen (auto, motor en vrachtwagen). 15% van alle slachtoffers waren (elektrische) fietsers die gewond raakten bij een ongeval met een auto, motor of vrachtwagen.

De percentages tellen door afronding niet op tot 100%.

Er is een sterke toename van slachtoffers op een elektrische fiets: in 2025 behandelde ambulancepersoneel 202 slachtoffers, in 2024 ging het om 174 slachtoffers, in 2023 om 110 en in 2022 om 96 slachtoffers. Sinds 2025 zijn er ook cijfers beschikbaar over de fatbike, 70 van deze 202 slachtoffers zaten op een fatbike.

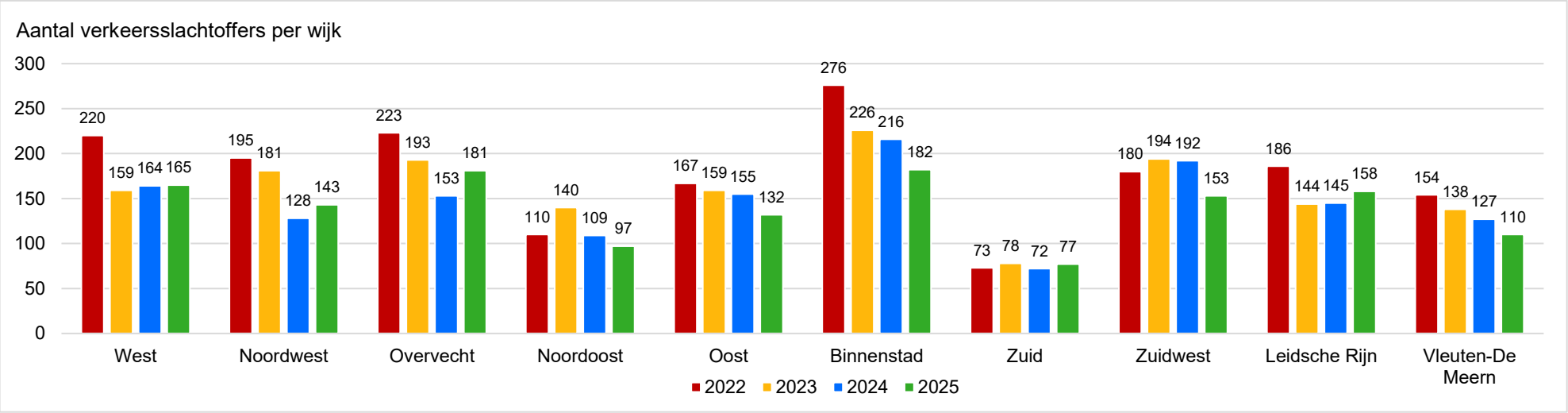
Het aantal slachtoffers op een niet-elektrische fiets is juist sterk afgenomen (906 in 2022, 809 in 2023, 655 in 2024 en 617 in 2025). Ook is er een afname bij de snor-/bromfiets (237 in 2022, 196 in 2023, 168 in 2024 en 140 in 2024). Het aantal voetgangerslachtoffers bij botsingen met andere verkeersdeelnemers neemt licht toe (55 in 2022, 64 in 2023, 65 in 2024 en 68 in 2025, excl. struikelen, uitglijden).

		Botsing met andere verkeersdeelnemer							Botsing met obstakel	Eenzijdig ongeval	**Totaal**
		fiets	elektrische fiets en fatbike	snor-, bromfiets en speedbike	auto, motor en vrachtwagen	bus, tram en trein	voetganger en scootmobiel	overig/ onbekend			
Vervoerwijze verkeersslachtoffer	fiets	5%	1%	2%	10%	1%	*	*	5%	21%	44%
	elektrische fiets en fatbike	2%	1%	*	5%	*	*	*	1%	5%	14%
	snor-, bromfiets en speedbike	1%	*	*	5%		*	*	1%	3%	10%
	auto, motor en vrachtwagen	*			17%	1%		*	2%	3%	22%
	bus					*		*			*
	voetganger en scootmobiel	1%	*	1%	3%	*		*	*	2%	7%
	overig/onbekend	*	*	*	*	*		*	*	*	1%
	Totaal	8%	2%	3%	41%	2%	1%	2%	9%	33%	100%

Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeenten. Vanwege afronding tellen de totalen niet tot exact 100% op. * geeft aan dat het aandeel tussen de 0% en de 0,5% ligt.

Verkeersveiligheid

Verkeersslachtoffers per wijk en subwijk

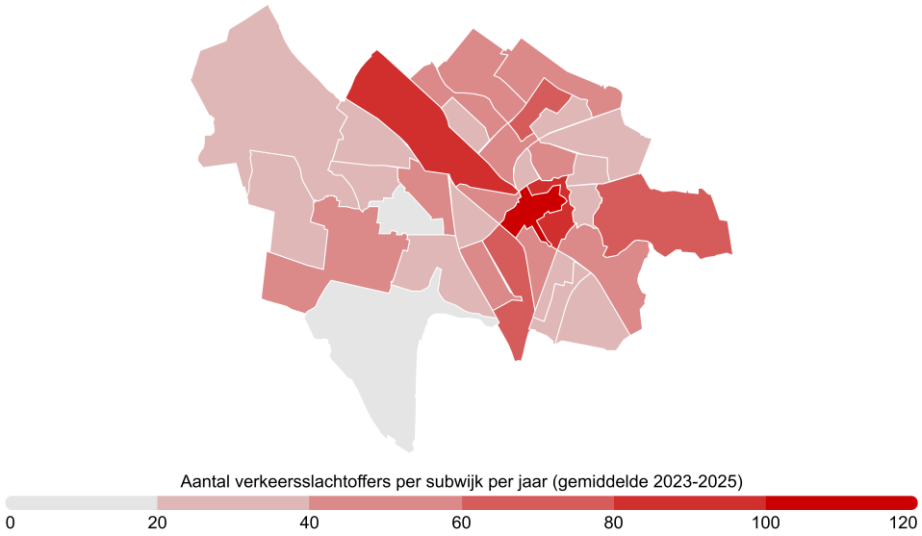


Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel in de ambulance, op alle wegen in beheer van de gemeente.

Er zijn grote verschillen tussen de aantallen verkeersslachtoffers per wijk. In de wijk Zuid vielen de minste verkeersslachtoffers (77), in de Binnenstad en Overvecht het meest (182 en 181). Er zijn allerlei redenen waarom de aantallen tussen wijken kunnen verschillen, zoals het aantal inwoners, de grootte van een wijk, de inrichting van een wijk, het aantal verkeersbewegingen, etc.

Ook tussen de jaren zijn er grote verschillen. Zo daalde het aantal verkeers-slachtoffers in de meeste wijken sterk tussen 2022 en 2025, zoals met 34% in de Binnenstad, 29% in Vleuten-De Meern, 27% in Noordwest en 25% in West. In Zuid is als enige wijk een kleine stijging te zien (+5%). Verder vallen vooral de fluctuaties in verschillende wijken op, zoals de plotse daling in Zuidwest en de stijgingen in Noordwest, Overvecht en Leidsche Rijn in 2025. Deze fluctuaties laten zien dat de aantallen verkeersslachtoffers (en -ongevallen) niet altijd een gelijkmatige trend volgen. Daardoor kunnen sterke stijgingen of dalingen - vooral op lokaal niveau - van tijdelijke aard zijn.

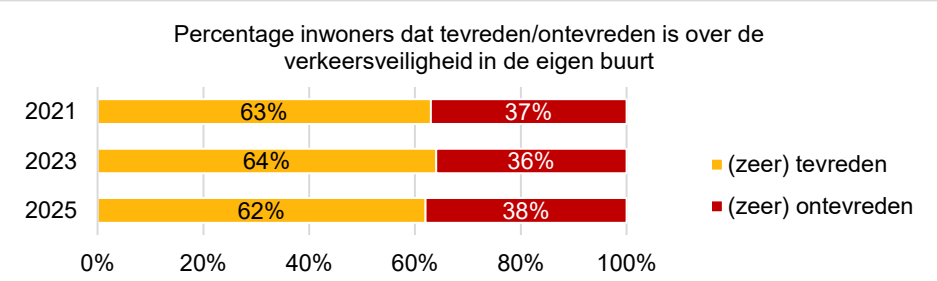
Op de kaart rechts staat het aantal verkeersslachtoffers per subwijk, gemiddeld over de afgelopen drie jaren. De hoogste aantallen zien we in Binnenstad city- en winkelgebied (118), Binnenstad woongebied (90) en Nieuw Engeland, Schepenbuurt, inclusief Lage Weide (84).

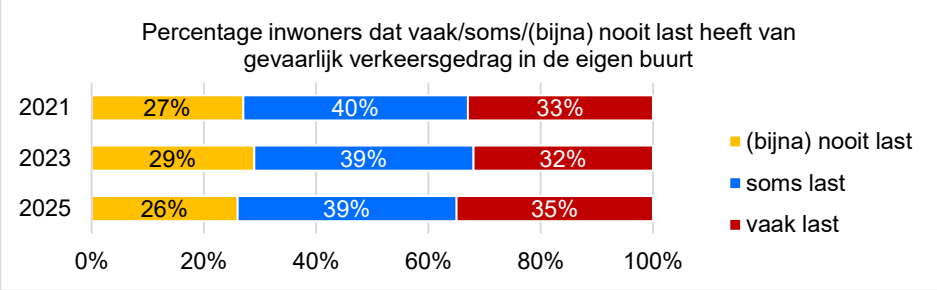


Bron: MOVE, VeiligheidNL

Verkeersveiligheid

17. Tevredenheid verkeersveiligheid



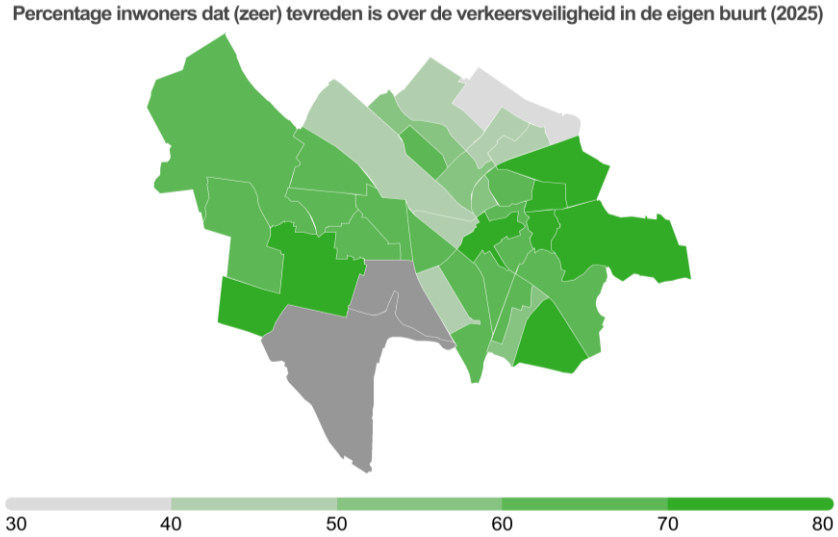


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we elke twee jaar.

De tevredenheid over de verkeersveiligheid in de eigen buurt was in 2025 lager dan in 2023 en 2021. 62% van de Utrechters was in 2025 (zeer) tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt. In 2023 was dit 64% en in 2021 63%.
18 t/m 29-jarigen zijn vaker tevreden over de verkeersveiligheid in hun eigen buurt (ruim 70%) dan de andere leeftijdscategorieën (57%-61%). Vooral Utrechters van 55 t/m 64 jaar zijn minder tevreden over de verkeersveiligheid dan in 2023. In 2025 was 57% van hen (zeer) tevreden, terwijl dat in 2023 nog 64% was.

Utrechters hadden in 2025 ook vaker last van gevaarlijk verkeersgedrag in de eigen buurt dan in de jaren ervoor. In 2025 had 35% vaak last van gevaarlijk gedrag, in 2023 was dit 32% en in 2021 33%. Het aandeel dat (bijna) nooit last ervaart nam af van 29% in 2023 naar 26% in 2025. Ook vergeleken met 2021 (27%) is er een kleine afname.

De Utrecht Monitor laat zien dat het bredere gevoel van onveiligheid toeneemt, en dus ook in het verkeer. Dit is ook in de rest van het land te zien. Uit een peiling van Veilig Verkeer Nederland blijkt dat minder Nederlanders zich veilig voelen in het verkeer. Uit deze peiling blijkt onder andere dat mensen zich vooral in de avond onveiliger voelen. Auto's die te hard rijden en fietsers zonder verlichting zijn oorzaken die vaak genoemd worden voor een gevoel van onveiligheid in het verkeer.



Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Het verschil in tevredenheid over de verkeersveiligheid tussen de wijken is groot. Net als in 2021 en 2023 is de tevredenheid in Oost het hoogst: driekwart van de inwoners is tevreden. In Overvecht is, ook net als in 2021 en 2023, de tevredenheid het laagst (43%). Op wijkniveau is de tevredenheid over de verkeersveiligheid ten opzichte van 2023 niet significant veranderd. Ten opzichte van 2021 is de tevredenheid in Zuid gedaald en in Noordwest toegenomen.

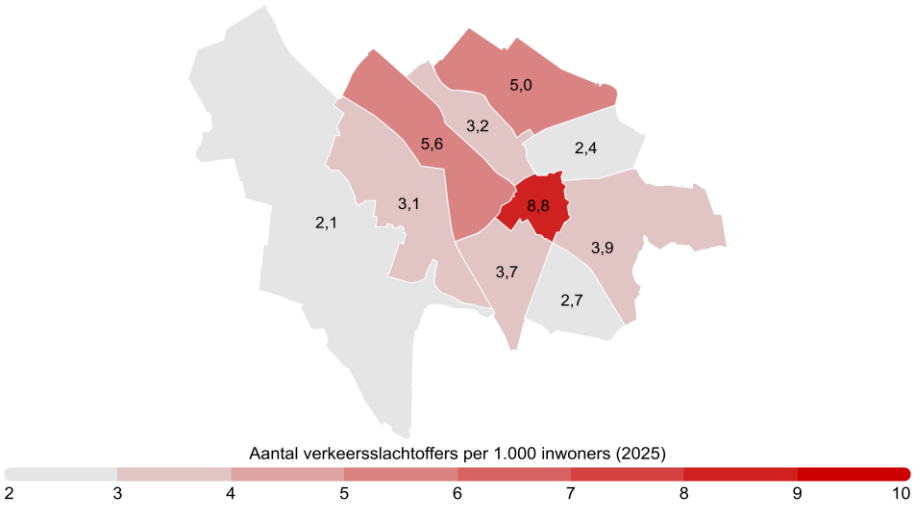
In de subwijken Wilhelminapark, Rijnsweerd (80%) en Lunetten (77%) is de tevredenheid het grootst. In Zambesidreef, Tigrisdreef (38%) en Kanaleneiland (41%) zijn de inwoners het minst tevreden. In deze subwijken wordt ook vaak last van gevaarlijk verkeersgedrag ervaren.

Op de beleving van verkeersveiligheid zijn veel verschillende factoren van invloed, blijkt uit onderzoek in samenwerking met de Universiteit Utrecht. De samenhang tussen die factoren zoals gedrag, fysieke inrichting en persoonlijke omstandigheden maakt het complex om de beleving te verbeteren. Vanuit het programma verkeersveiligheid brengen we onveilige plekken in beeld en pakken we deze aan, verlagen we de snelheid in de stad naar 30 km/u en zetten we in op gedragsbeïnvloeding met educatie, interventies en handhaving. In de Voortgangsrapportage Duurzame Mobiliteit rapporteren we over wat we allemaal

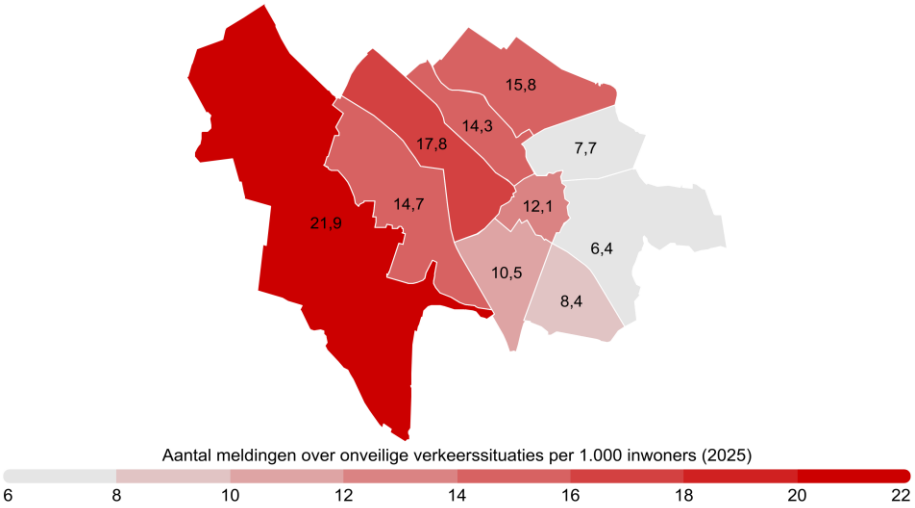
Filtspeiling Veilig Verkeer Nederland
Mobiliteit 2025

Verkeersveiligheid

Verkeersslachtoffers en meldingen over verkeersveiligheid

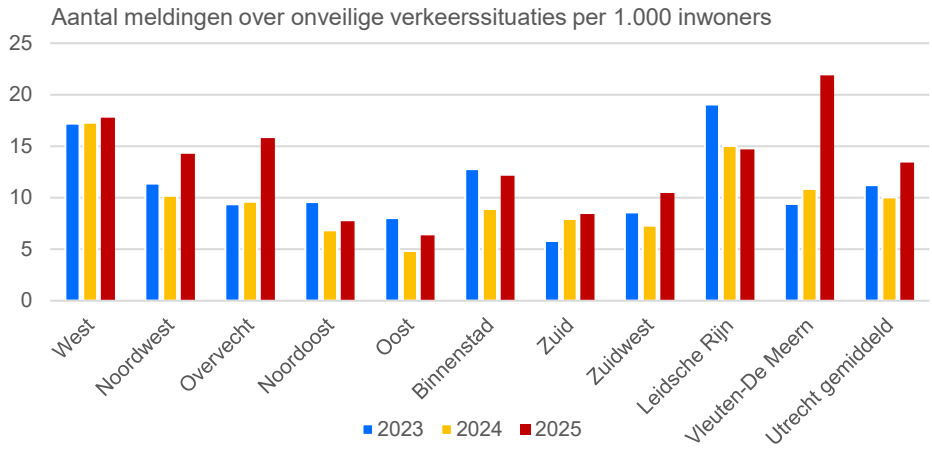


Bron: MOVE, VeiligheidNL, op basis van cijfers van de Regionale Ambulancevoorziening Utrecht (RAVU)



Bron: gemeente Utrecht, op basis van Signalen

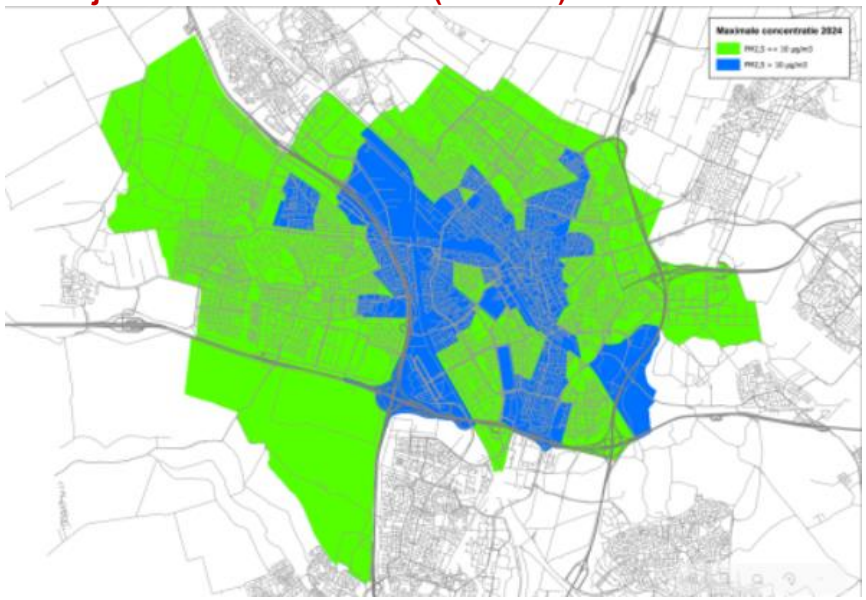
Er zijn op wijkniveau grote verschillen tussen het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners en het aantal meldingen over verkeersonveilige verkeerssituaties per 1.000 inwoners. Het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners is het grootst in de Binnenstad, terwijl het aantal meldingen eerder gemiddeld is. Het relatief grote aantal verkeersbewegingen in de Binnenstad kan hier een verklarende factor voor zijn. Andere wijken met relatief veel slachtoffers zijn West en Overvecht. Het aantal meldingen in deze wijken ligt ook boven het gemiddelde. In Vleuten-De Meern is het aantal meldingen per 1.000 inwoners het grootst, terwijl het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners het kleinst is. De objectieve en de subjectieve verkeersveiligheid kunnen dus van elkaar verschillen en zijn daarom beide relevant om te volgen.



Het aantal meldingen per 1.000 inwoners over onveilige verkeerssituaties is in 2025 groter (13,4 Utrecht gemiddeld) dan in 2024 (10,0). Deze stijging is in verschillende wijken terug te zien, maar vooral de stijgingen in Overvecht (van 9,6 naar 15,8) en Vleuten-De Meern (van 10,9 naar 21,9) vallen op. In Overvecht was er extra overlast door asociaal verkeersgedrag zoals hardrijden of driften, met name nabij het winkelcentrum en in Vechtzoom. Hier zijn o.a. extra drempels aangelegd. In Vleuten-De Meern is de sluiting van de Loobrug (vanwege de slechte staat) de belangrijkste oorzaak van het gestegen aantal meldingen. Na de sluiting kwamen er veel meldingen over toegenomen drukte op alternatieve routes, sluipverkeer (ook op busbanen) en daardoor de afgenomen verkeersveiligheid. Naar aanleiding daarvan zijn aanvullende maatregelen genomen (bv. bussluis).

Verblijfskwaliteit

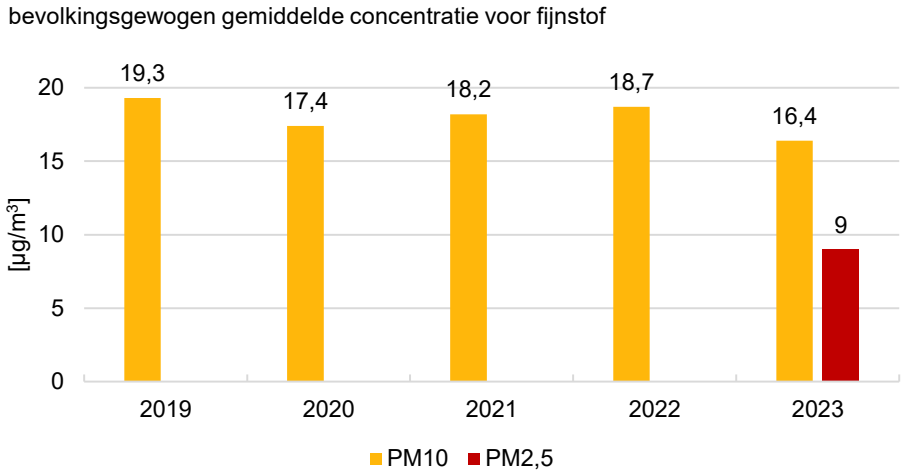
18. Fijnstof en stikstofdioxide (t/m 2024)



Overschrijdingen van de WHO-advieswaarden voor $PM_{2,5}$ in 2024.
Blauw: concentratie hoger dan WHO-advieswaarde_2005 (> 10 µg/m³ jaargemiddeld).
Groen: lager dan WHO-advieswaarde_2005 maar overschrijding van de WHO-advieswaarde_2021 (<10 µg/m³ en > 5 µg/m³). Bron: gemeente Utrecht.

De gemeente Utrecht wil voor haar bewoners en bezoekers een schone stad met gezonde lucht (‘Gezond Stedelijk Leven'). Fijnstof (PM_{10} en de fijnere fractie $PM_{2,5}$) is een verzameling van verontreinigende stoffen in de lucht die slecht zijn voor de gezondheid. Luchtvervuiling komt ook van bronnen buiten de gemeente. Verkeer is een belangrijke oorzaak van uitstoot van fijnstof, vooral door uitlaatgassen en slijtage van banden. Het verminderen van deze uitstoot (met bijvoorbeeld milieu- en zero-emissie zones en uitstootvrije gemeentevoertuigen) is daarom belangrijk in ons luchtbeleid*. Vanuit het Mobiliteitsplan 2040** werken we aan schoner én minder verkeer.

Op de lange termijn dalen de gemeten jaargemiddelde concentraties voor fijnstof in Nederland en in Utrecht, maar jaarlijkse verschillen in weersomstandigheden hebben grote invloed. De wettelijke grenswaarden worden al jaren niet overschreden, maar de jaargemiddelde fijnstofconcentraties $PM_{2,5}$ zijn in 2024 overal in Utrecht (en voor PM_{10} bijna overal) nog hoger dan de gezondheidskundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie, die de gemeente Utrecht wil bereiken.



Bron: RIVM***. Bevolkingsgewogen gemiddelde concentratie in gemeente Utrecht voor PM10 en PM2,5. Hoe groter het aantal inwoners dat aan een locatie is gekoppeld, des te zwaarder de concentratie op die locatie meeweegt in de berekening van het bevolkingsgewogen gemiddelde. De resultaten zijn vooral bruikbaar om in te schatten of de luchtkwaliteit voor de inwoners van de gemeente gemiddeld gezien verbetert of niet. Voor het jaar 2024 heeft het RIVM nog geen bevolkingsgewogen concentraties beschikbaar gesteld.

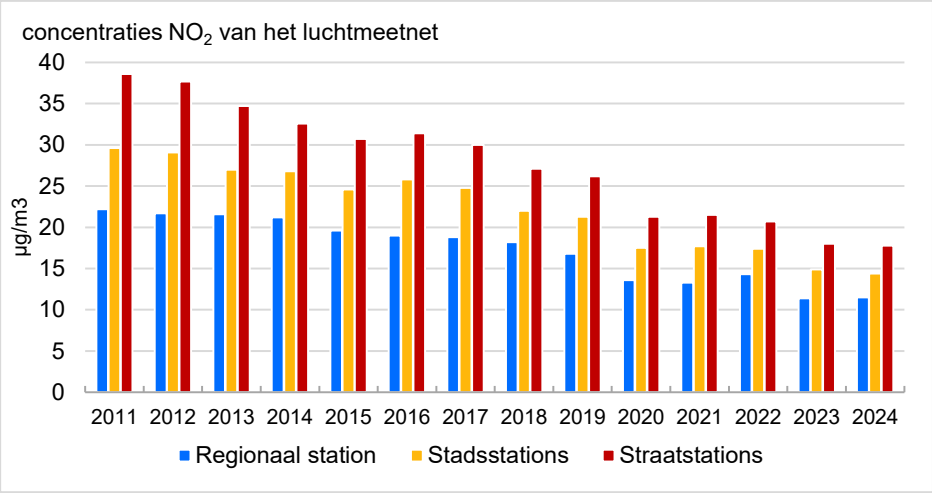
De jaargemiddelde bevolkingsbewogen concentraties fijnstof (zowel PM_{10} als $PM_{2,5}$) waren in 2023 lager dan in voorgaande jaren. Dit komt voor een groot deel door de grote hoeveelheid regen en de hogere windsnelheid in 2023: fijnstof slaat daardoor snel neer en/of verspreidt zich snel, waardoor de concentratie per m³ lager wordt.

Meer informatie over de gemeten en berekende Utrechtse luchtkwaliteit staat in het Duurzaamheidsverslag Utrecht****.

* Beleidsnota Gezonde lucht voor iedereen 2025-2030
** Mobiliteitsplan 2040
***RIVM
****Duurzaamheidsverslag, afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht

Verblijfskwaliteit

Fijnstof en stikstofdioxide

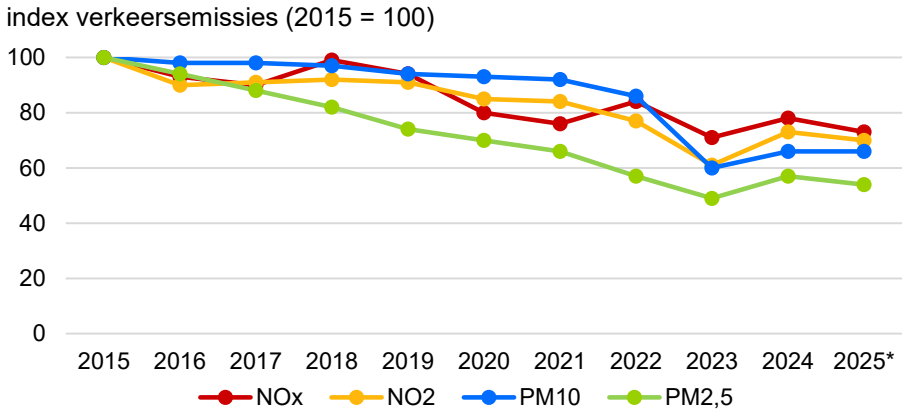


Bron: GGD Amsterdam/Buro Blauw/gemeente Utrecht.

De hoeveelheid stikstofdioxide in de lucht geeft belangrijke informatie over de blootstelling aan luchtverontreiniging door het verkeer.

Sinds 2011 heeft Utrecht een uitgebreid meetnet*, waarbij op meer dan zestig locaties in de stad metingen van de stikstofdioxideconcentraties plaatsvinden. In de jaren voorafgaand aan de coronapandemie zien we in Utrecht over het algemeen telkens iets lagere jaargemiddelde meetwaarden. Dit zien we landelijk ook gebeuren, en komt vooral doordat er minder vervuilend wegverkeer reed. Het jaargemiddelde lag tijdens de coronapandemie nog lager dan we op grond van de normale ontwikkeling zouden verwachten. Tot en met 2022 leek de concentratie te stabiliseren. Maar in de daaropvolgende jaren lag de concentratie weer lager dan in Utrecht eerder gemeten. Dit zien we terug op zowel achtergrond- als straatmeetlocaties. Dit komt voor een deel door de trendmatige afname van de uitstoot van stikstofoxiden in Nederland, maar ook door de relatief gunstige weersomstandigheden in 2023 en 2024 (zeer nat en extreem warm), en ook door de lokale maatregelen.
De jaargemiddelde concentraties liggen niettemin nog boven de aangescherpte WHO-advieswaarde (10 µg/m3).

* Luchtmeetnet Utrecht
Duurzaamheidsverslag 2025 afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht



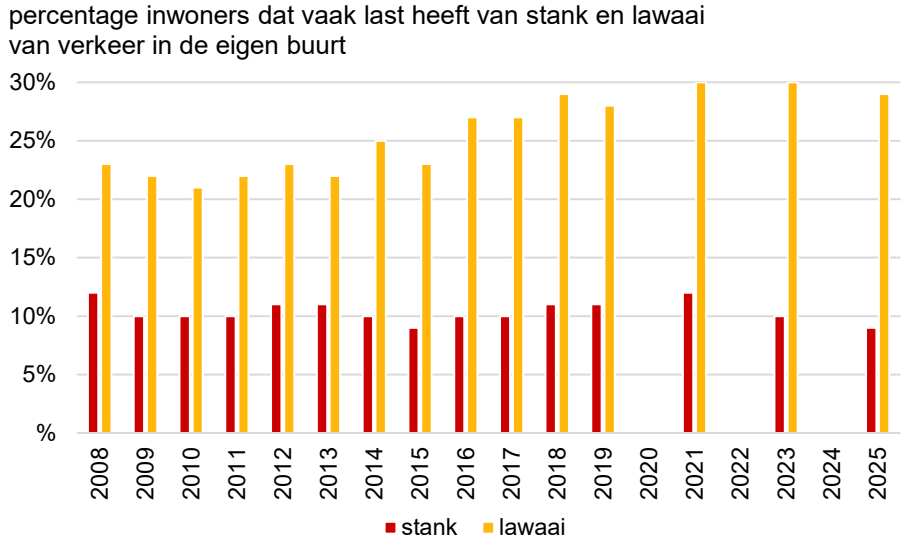
Bron: gemeente Utrecht. * prognose.

Om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit inzichtelijk te maken, kijken we ook naar de berekende uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het verkeer op het gemeentelijke wegennet. Zo krijgen we een indruk van deze uitstoot, los van de weersomstandigheden in dat jaar die óók de uiteindelijke concentraties bepalen. Dit geeft een globaal beeld van het effect van luchtkwaliteitsmaatregelen die gericht zijn op het wegverkeer.

Ten opzichte van 2015 dalen de verkeersemissies NO_x, NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$. Dit komt doordat er in verhouding steeds meer nieuwe, minder vervuilende voertuigen in Utrecht rijden, deels vanwege de ‘verschoning’ van het wagenpark en deels door lokale maatregelen, zoals het instellen en aanscherpen van de milieuzone. Ondanks de feitelijke afname in emissies, schatten we de berekende verkeersemissies voor 2024 hoger in vergeleken met 2023 omdat het geactualiseerde verkeersmodel het aantal gereden kilometers door vrachtwagens iets hoger inschat dan voorheen. De verwachting is dat in de komende jaren de (uitlaat)emissies van NO_x, NO_2 en $PM_{2,5}$ verder afnemen. Er wordt steeds meer uitstootvrij (elektrisch) gereden. Bij volledig uitstootvrij verkeer vindt geen uitstoot meer plaats uit de uitlaat door verbrandingsprocessen. Wel komt er nog fijnstof vrij door slijtage van banden, wegdek, remmen en opwervelend stof. De emissie van PM_{10} blijft ongeveer gelijk, omdat deze verkeersuitstoot met name komt door dit soort slijtage. Om deze uitstoot verder te verlagen, moeten we vooral minder kilometers gaan rijden.

Verblijfskwaliteit

19. Tevredenheid en overlast stank en geluid van verkeer

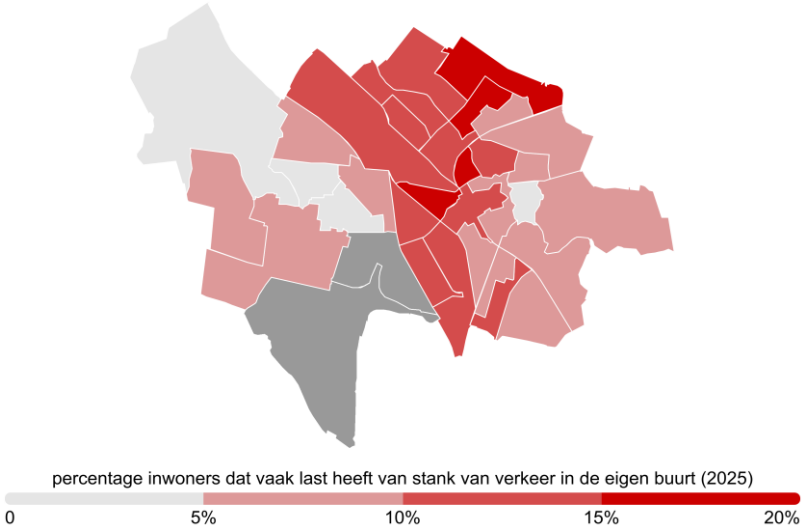


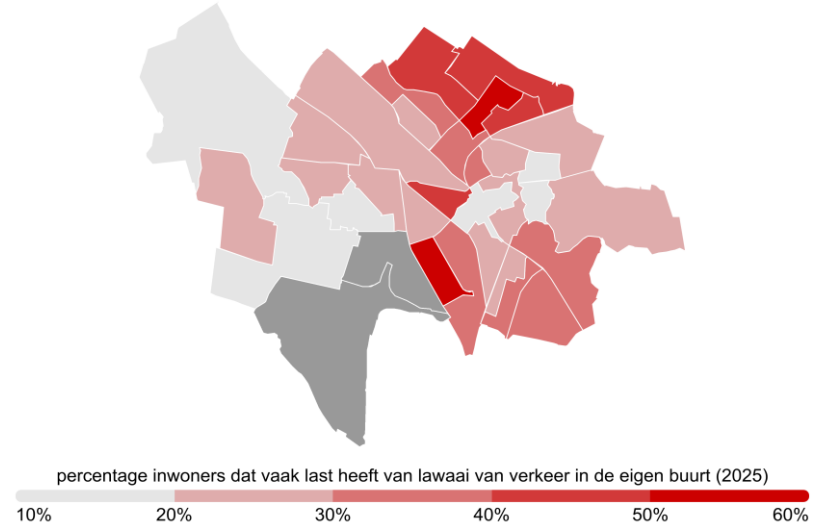
Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar.

Het aandeel inwoners dat vaak last ervaart van stank door verkeer neemt af. In 2025 had 9% van de bewoners hier vaak last van - een niveau dat sinds 2008 alleen in 2015 werd bereikt. In andere jaren lag dit aandeel hoger. Een mogelijke verklaring is dat gemotoriseerde voertuigen steeds schoner worden.

Het aandeel Utrechters dat in 2025 vaak last heeft van lawaai van verkeer (29%) is ruim drie keer zo groot als het aandeel dat vaak last heeft van stank van verkeer (9%). Sinds 2018 ligt dit aandeel tussen de 28 en 30%. De jaren ervoor was dit aandeel kleiner.

Het aandeel bewoners dat vaak last ervaart van stank door verkeer is het hoogst in de subwijken Zambesidreef, Tigrisdreef (18%) en Zamenhofdreef, Neckardreef (17%). De minste last van stank door verkeer hebben bewoners van Parkwijk, Langerak (2%) en Vleuten-De Meern en Het Zand (beide 4%). Bewoners van Oudwijk, Buiten Wittevrouwen hebben het minst last van lawaai van verkeer (15%). Last van lawaai van verkeer komt het meest voor in Kanaleneiland (52%) en de subwijken van Overvecht (41 tot 51%) en Lombok, Leidseweg (42%).





Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Gezond stedelijk leven voor iedereen

Conclusies

Met de groei van het aantal inwoners neemt het aantal personenauto's toe

Het aantal personenauto's per 1.000 inwoners vertoont de afgelopen jaren lichte schommelingen, met een stijging in de coronajaren, een afname daarna, en weer een stijging in 2024. Op 1 januari 2025 waren er 330 geregistreerde auto's per 1.000 inwoners, in werkelijkheid is het aantal iets groter. Gevolg van de toename van autobezit is dat er meer behoefte is aan parkeerruimte en autobezit leidt ook tot autogebruik. In Vleuten-De Meern is het autobezit het hoogst en neemt het toe, gevolgd door Leidsche Rijn, waar het juist afneemt. Binnenstad kent het laagste autobezit, gevolgd door Oost - in beide wijken neemt het autobezit af. Ook het aantal bromfietsen neemt toe, terwijl het aantal snorfietsen afneemt sinds de populariteit van de snorfiets is gedaald na de landelijke helmplicht (ingevoerd in 2022) en doordat in een deel van Utrecht de snorfiets op de rijbaan moet rijden.

Utrechters die een fiets hebben, kunnen vaker plekken waar ze naartoe willen, bereiken

Inwoners met een eigen fiets - met of zonder auto in het huishouden - geven vaker aan een bestemming te kunnen bereiken dan inwoners zonder eigen fiets, ongeacht het autobezit in het huishouden. Negen op de tien Utrechters hebben mimimaal één eigen fiets in 2025, net als in 2023.

Verdere afname aantal verkeersslachtoffers

In 2025 kwamen vier personen om het leven bij een verkeersongeval. In 2024 (en in 2023) waren dat negen personen, in de vier jaren daarvoor vijf of zes personen per jaar. Landelijk gaat het niet goed met de verkeersveiligheid. In Nederland kwamen in 2025 759 mensen om in het verkeer, het hoogste aantal in bijna 20 jaar. Het aantal verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente waar een ambulance naartoe is gegaan is voor het derde jaar op rij afgenomen en was in 2025 5% lager dan in 2024. Vergeleken met 2023 is dit aantal slachtoffers met 13% afgenomen, vergeleken met 2022 met 22%. De afname van verkeersslachtoffers is zichtbaar bij alle type ongevallen en bij bijna alle type vervoerswijze (auto, fiets, scooter). We zien wel een toename in slachtoffers op de elektrische fiets. Tegelijkertijd is het aantal meldingen per 1.000 inwoners over onveilige verkeerssituaties in 2025 (13,4) groter dan in 2024 (10,0). Ook is de gemeten tevredenheid over de verkeersveiligheid iets afgenomen. 62% van de Utrechters zeggen in 2025 (zeer) tevreden te zijn over de verkeersveiligheid in de eigen buurt. In 2023 was dit 64% en in 2021 63%. De Utrecht Monitor laat zien dat het bredere gevoel van onveiligheid toeneemt, en dat geldt dus ook in het verkeer. Dit beeld is ook in de rest van het land te zien.

Gebruik van vervoermiddelen

Cijfers over de modal split zijn beschikbaar tot en met 2024. Vanwege een methodebreuk kunnen de cijfers van 2024 niet vergeleken worden met de cijfers van de jaren ervoor. Voor verplaatsingen binnen Utrecht is de fiets de meest gebruikte vervoerwijze is (47%), gevolgd door lopen (33%). Dit bevestigt het belang van blijven investeren in een aantrekkelijke en veilige fiets- en loopomgeving.
De auto is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen van en naar Utrecht (54% in 2024), gevolgd door het openbaar vervoer (34%).
We zien bij de motorvoertuigen veel korte ritten; van alle ritten met bestemming Utrecht is 47% korter dan 10 kilometer. Er is nog geen daling te zien in deze ritlengtes. Voor ritten over deze afstand kunnen de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer een goed alternatief zijn.

We zien dat de groei van Utrecht zich tot nu toe niet 'vertaalt' naar extra autoverkeer van en naar de stad (gebied binnen de ring A2/A12/NRU). De laatste drie jaar is het aantal motorvoertuigen dat van en naar Utrecht rijdt stabiel. Vergeleken met de jaren voor corona rijden er 5% minder motorvoertuigen, ook al is het aantal inwoners toegenomen (+7% ten opzichte van 2019). Ook zien we in 2025 geen toename van het aantal motorvoertuigen van en naar Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern ten opzichte van 2024. Vergeleken met 2019 rijdt er in 2025 1% meer verkeer. In dit gebied zijn relatief veel woningen toegevoegd, veel meer dan de toename van 1% in motorvoertuigbewegingen. Dit komt niet alleen door maatregelen als invoering betaald parkeren en herinrichting van straten en wegen, maar ook doordat thuiswerken sinds corona heel gewoon is en mensen die verder weg wonen vaker thuiswerken dan mensen die dichtbij wonen.

Het effect van meer thuiswerken zien we ook terug in het openbaar vervoer. De groei die we na de coronajaren zagen, vlakt af. In 2024 nam het aantal reizigers in bussen en trams met 4% toe, in 2025 met 1%. Het aantal bus-en tramreizigers is ongeveer 4% lager dan voor corona. Het aantal in-/uitstappers in de trein nam ook toe in 2025, met 3%. Maar er zijn ongeveer 10% minder in-/uitstappers in de trein dan voor corona. Uit tellingen zien we op sommige plekken een toename van het aantal fietsers (tussen Utrecht en Leidsche Rijn +10% t.o.v. 2024, +57% t.o.v. 2019), op andere een afname (tussen Utrecht en USP gelijk t.o.v. 2024, -18% t.o.v. 2019).

De ochtendspits is minder druk dan voor corona. Dit lijkt een blijvende verandering, voor motorvoertuigen, fiets en openbaar vervoer. Mensen werken deels thuis en gaan soms later naar het werk. Dit zorgt voor een lagere piekbelasting van de netwerken. De avondspits is niet afgenomen, terwijl dan het netwerk en het openbaar vervoer het zwaarst belast worden.

Stap 1: Slim bestemmen

Inleiding

Met Slim bestemmen wordt de groei van de stad gestimuleerd langs het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen worden hierdoor dichter bij elkaar gebracht zodat mensen minder hoeven te reizen. Met name verdichting rondom de knooppunten en het aantrekkelijk maken van deze (mobiliteits)-knooppunten moet hieraan bijdragen. In dit hoofdstuk volgen we hoeveel inwoners en arbeidsplaatsen binnen 10 minuten van een (toekomstig) knooppunt bereikbaar zijn en hoeveel er gebruik gemaakt wordt van de knooppunten door OV-reizigers. Daarnaast is in deze monitor ook de bereikbaarheid van voorzieningen binnen 10 minuten in beeld gebracht.



Foto: Tom Philip Janssen

Verdichten rond stedelijke knooppunten

20. Aantal inwoners en arbeidsplaatsen met toegang tot een ov-knooppunt binnen 10 minuten

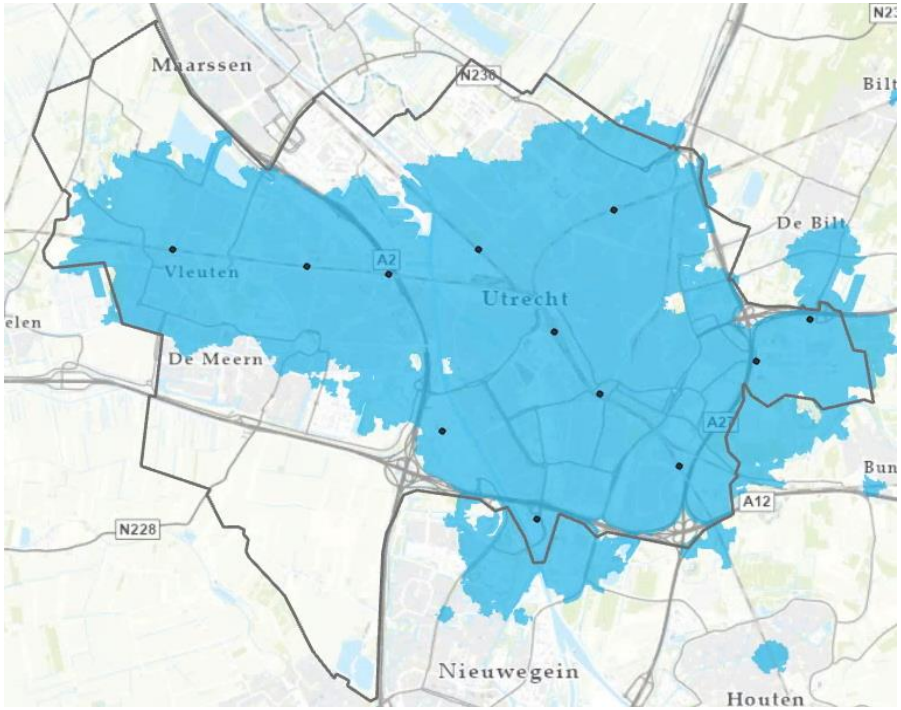
Deze indicator laat zien hoeveel inwoners een knooppunt binnen 10 minuten kunnen bereiken en hoeveel arbeidsplaatsen er binnen 10 minuten bereikbaar zijn vanaf de knooppunten. Voor het bepalen van de knooppunten is uitgegaan van de RSU schetsen. Een aantal punten is nu nog geen knooppunt en de exacte ligging is ook nog niet overal helder. Daarom is een aantal aannames gedaan omtrent de ligging van de knooppunten om in de komende jaren de effecten van knooppuntontwikkeling en het effect van de ruimtelijke ontwikkeling rondom de knooppunten op het aantal reizigers via de knooppunten te laten zien.
In de afbeelding hiernaast is te zien welk gebied binnen 10 minuten lopen, fietsen of OV bereikbaar is vanaf een knooppunt. In de tabel is per modaliteit weergegeven hoeveel inwoners een knooppunt binnen 10 minuten kunnen bereiken en ook hoeveel arbeidsplaatsen binnen 10 minuten van een knooppunt bereikbaar zijn. We doen deze analyse sinds 2023, vergelijking met eerdere jaren is daardoor niet mogelijk.

inwoners	aantal 2025	2025%	toename t.o.v. 2024
totaal	377345		
fietsen	348425	92%	0%
lopen	66198	18%	0%
ov	162045	43%	-7%
gecombineerd	348440	92%	0%

arbeidsplaatsen	aantal 2024	2024%	toename t.o.v. 2023
totaal	322517		
fietsen	292270	91%	1%
lopen	108527	34%	0%
ov	203029	63%	4%
gecombineerd	292820	91%	1%

In de huidige situatie heeft 92% van de inwoners een (toekomstig) knooppunt binnen 10 minuten lopen, fietsen of het openbaar vervoer. Dat is 0,2%. minder dan in 2024 en 0,3 minder t.o.v. van 2023. We zien dat het aandeel dat per ov in 10 minuten bereikbaar is, is afgenomen. Dit komt deels doordat er woningen zijn toegevoegd die niet binnen het OV-bereik van 10 minuten liggen en mogelijk doordat er is gerekend met een dienstregeling van eind 2025 / begin 2026, waarbij er door grote problemen ritten zijn geschrapt in de dienstregeling.

In 2024 was 91% van de arbeidsplaatsen gelegen in het gebied dat binnen 10 minuten bereikbaar is van een knooppunt. Dit is 1% hoger dan in 2023. Hier zien we juist bij OV een relatief grote toename. Dit kwam deels door opschaling van de dienstregeling na eerdere vermindering door corona en een tekort aan personeel bij de OV-bedrijven. Over 2025 is nog geen informatie beschikbaar.



Bron: gemeente Utrecht

Verdichten rond stedelijke knooppunten

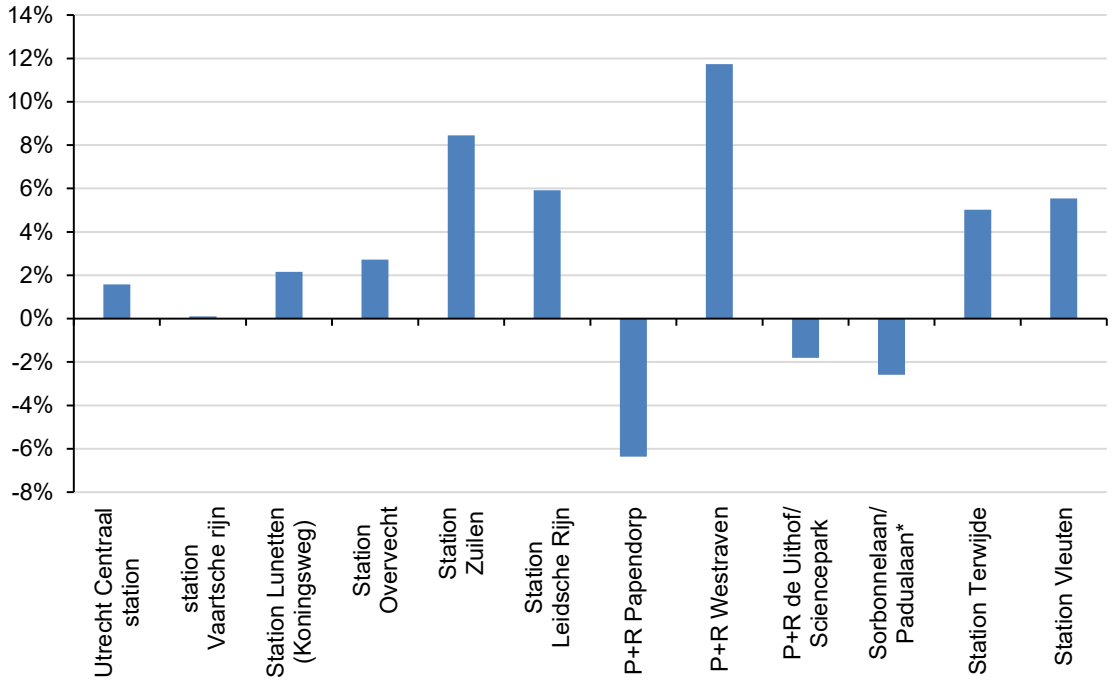
21. Aantal in- en uitstappers op knooppunten

Het gebruik van de knooppunten wordt sinds 2020 gevolgd. Maar door de coronacrisis en aanpassingen in de dataverzameling van de treinreizigers en busreizigers zijn de data niet goed vergelijkbaar tussen eerdere jaren. Alleen de jaren 2024 en 2025 zijn goed vergelijkbaar en daarom weergegeven in de grafiek hiernaast. Uit de data van de jaren er voor is wel een globaal beeld te halen sinds 2019. Door Corona is het aantal in-/uitstappers gedaald sinds 2020 en in de jaren er na langzaam weer toegenomen. In 2025 ligt het aantal op de meeste knooppunten nog wel lager dan voor Corona. Behalve bij de stations Leidsche Rijn, Vaartsche Rijn en Zuilen. De groei rond deze stations is te verklaren daar een veranderde dienstregeling en ruimtelijke ontwikkelingen.

In 2025 was na Utrecht Centraal het station Vaartsche Rijn het meest gebruikte knooppunt, gevolgd door station Overvecht. Het minst gebruikte knooppunt is P+R Papendorp. Deze kende ook de grootste afname t.o.v. 2024. De oorzaak daarvan is niet bekend. Ook op de knooppunten op het Science Park zien we kleine afnames, waarschijnlijk door afname van het aantal studenten.

De verwachting is dat het gebruik van de knooppunten de komende jaren gaat toenemen door ruimtelijke ontwikkelingen rondom de knooppunten en de bereikbaarheid van de knooppunten. Om te volgen of deze ontwikkelingen het verwachte effect hebben, blijven we deze indicator de komende jaren volgen.

% groei/afname in 2025 t.o.v. 2024 per jaar per knooppunt



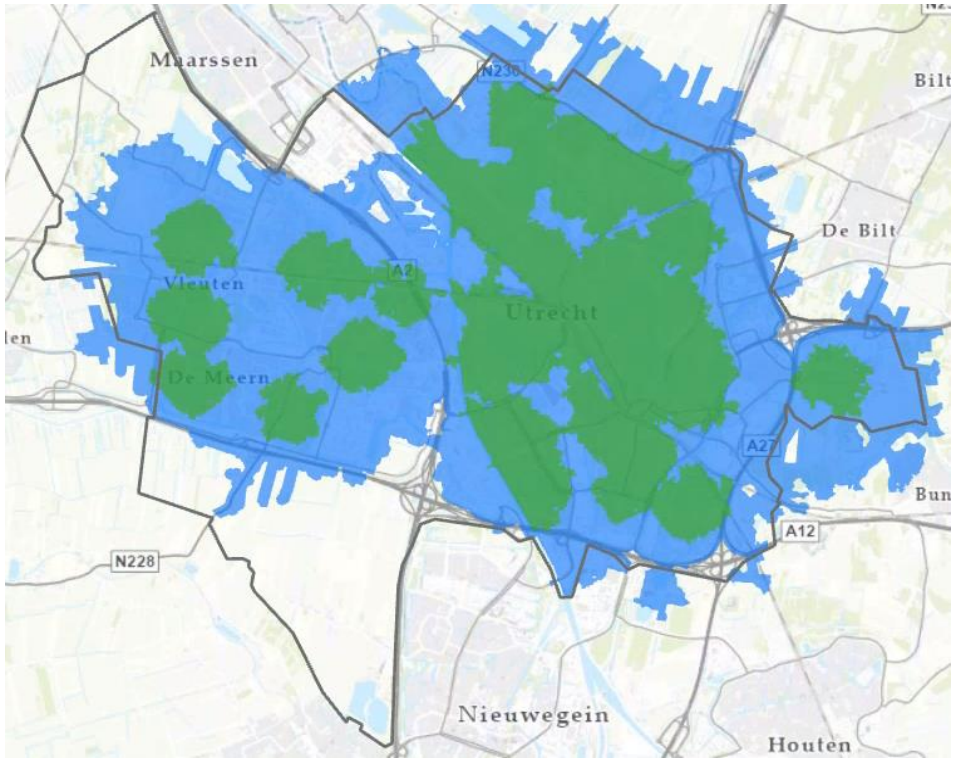
*De ligging van het toekomstige knooppunt nabij Sorbonnelaan / Padualaan is nog onduidelijk, daarom is voor nu halte Padualaan aangehouden.

Bereikbaarheid voorzieningen

22. Bereikbaarheid van supermarkten

In deze monitor is gekeken naar de nabijheid van voorzieningen voor inwoners. Daarbij is uitgegaan van 10 minuten lopen en 10 minuten fietsen. Er zijn twee type voorzieningen gekozen die voor veel verplaatsingen zorgen, namelijk supermarkten en basisscholen. Nabijheid van deze voorzieningen kan invloed hebben op de modaliteitskeuze voor een verplaatsing en uiteraard de af te leggen afstand. Daarmee heeft nabijheid veel invloed op de mobiliteit.

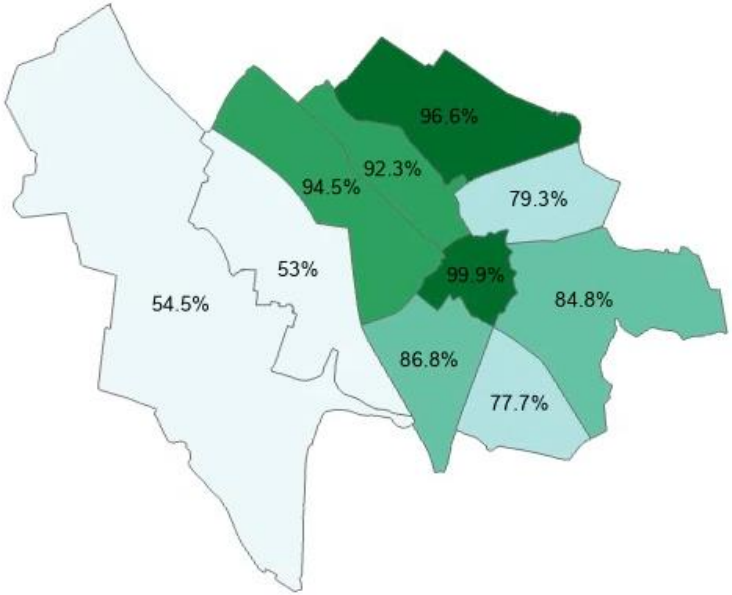
Hieronder is in blauw het gebied aangegeven waarin een supermarkt binnen 10 minuten fietsen bereikt kan worden, in groen is 10 minuten lopen weergegeven. 99,7% van de inwoners heeft een supermarkt binnen 10 minuten fietsen, dit is gelijk aan 2023 en 2024. Voor lopen geldt dit voor 79%, ongeveer een procent minder dan vorig jaar.



Bron: gemeente Utrecht

Uit de linker afbeelding volgt dat bijna iedereen een supermarkt binnen 10 minuten fietsafstand heeft. Alleen aan de noordkant van Lage Weide, in Rijnenburg, in Haarzuilens en ten westen van Vleuten (nabij de grens met de gemeente Woerden) zijn gebieden met inwoners die niet binnen 10 minuten deze voorzieningen kunnen bereiken. Voor lopen geldt dit in een veel mindere mate. Met name in de binnenstad is dat nog steeds voor nagenoeg iedereen mogelijk, maar op veel andere plekken niet. Met name in de wijken Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn is voor veel inwoners de afstand naar de dichtstbijzijnde supermarkt meer dan 10 minuten lopen, dit geldt voor 40 - 50% van de inwoners. In Leidsche Rijn is dit percentage het afgelopen jaar met 5% toegenomen. Dit kan in die wijken voor meer verplaatsingen zorgen per fiets of auto.

Hieronder is per wijk aangegeven welk percentage van de inwoners een supermarkt binnen 10 minuten loopafstand heeft.



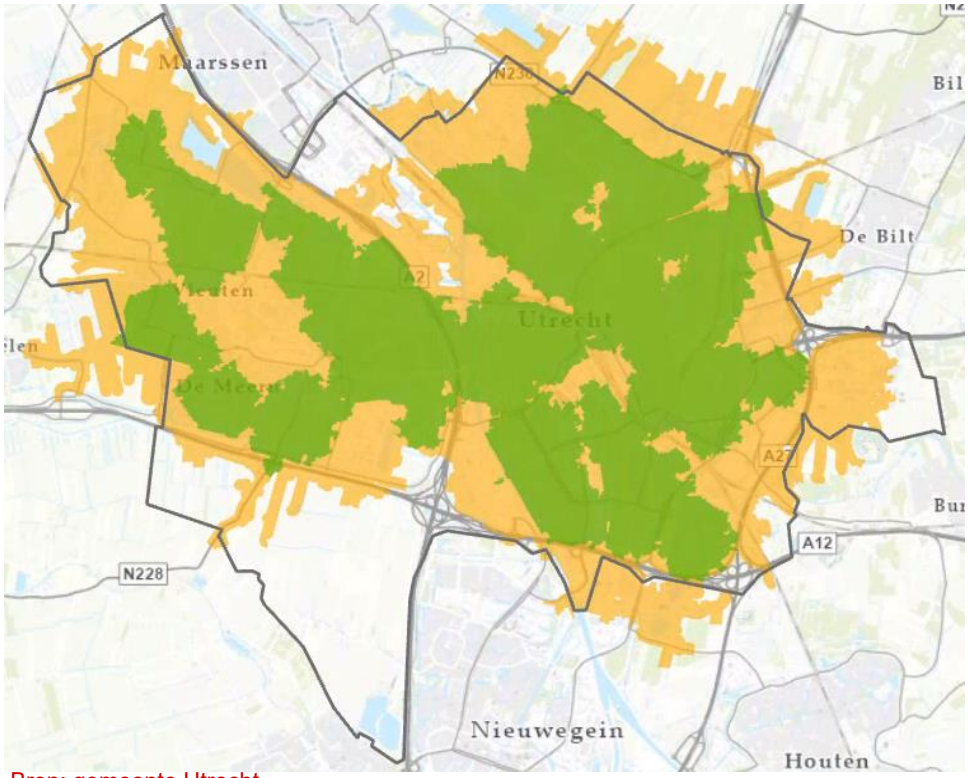
Bron: gemeente Utrecht

Bereikbaarheid voorzieningen

23. Bereikbaarheid van primair onderwijs

Net als voor de supermarkten is ook gekeken naar de bereikbaarheid van primair onderwijs locaties (basisscholen / speciaal onderwijs). Nabijheid van deze voorzieningen kan invloed hebben op de modaliteitskeuze voor een verplaatsing en uiteraard de af te leggen afstand. Daarmee heeft nabijheid veel invloed op de mobiliteit.

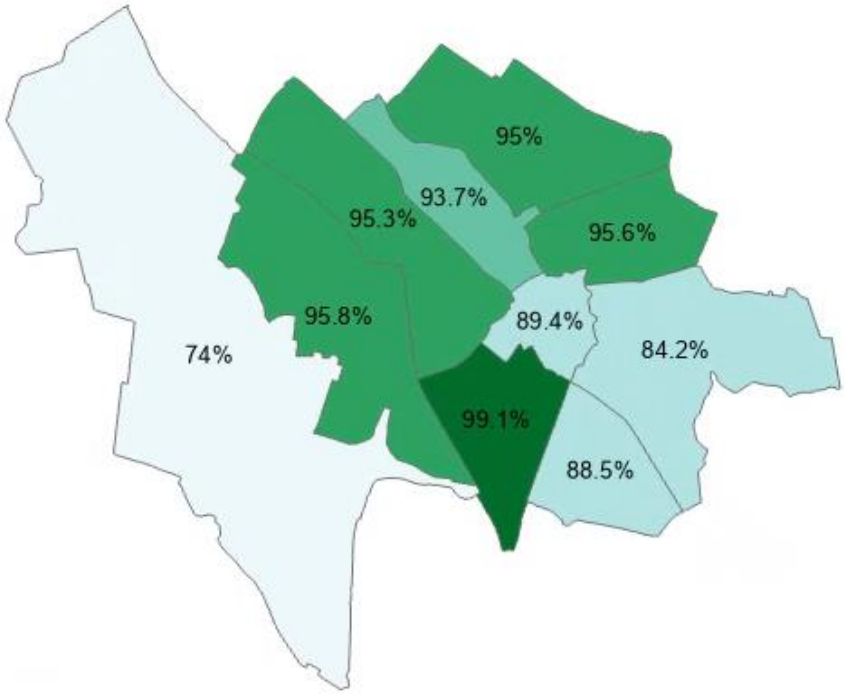
Hieronder is in geel het gebied aangegeven waarin een primaire onderwijs locatie binnen 10 minuten fietsen bereikt kan worden, in groen is 10 minuten lopen weergegeven.
99,9% van de inwoners kan een basisschool binnen 10 minuten fietsen bereiken. Dit is gelijk aan 2023 en 2024. Binnen 10 minuten lopen geldt dit voor 90,9%. Dit is nagenoeg gelijk aan vorig jaar (-0,1%). In 2024 was er een toename van 3%, onder meer door de opening van een nieuwe basisschool.



Bron: gemeente Utrecht

Uit de linker afbeelding volgt dat bijna iedereen een basisschool binnen 10 minuten fietsafstand heeft. Alleen aan de noordkant van Lage Weide, in Rijnenburg, het buitengebied ten oosten van het Utrecht Sciencepark en ten westen van Vleuten (nabij de grens met de gemeente Woerden) zijn gebieden met inwoners die niet binnen 10 minuten een basisschool kunnen bereiken. Voor lopen geldt dit in een veel mindere mate en zijn er grote verschillen tussen wijken. Met name in West, Noordwest, Overvecht, Noordoost en Zuidwest is dat nog steeds voor bijna iedereen mogelijk, maar in de wijk Vleuten-De Meern is voor 26% van de inwoners geen basisschool binnen 10 minuten lopen bereikbaar. Dit kan in die wijk voor meer verplaatsingen zorgen per fiets of auto.

Hieronder is per wijk aangegeven welk percentage van de inwoners een primaire onderwijslocatie binnen 10 minuten loopafstand heeft.



Bron: gemeente Utrecht

Stap 1 Slim bestemmen

Conclusies

Het doel van deze indicatoren is om te kunnen volgen of slim bestemmen, in combinatie met aanpassingen in het netwerk, ervoor zorgt dat meer inwoners toegang hebben tot knooppunten, arbeidsplaatsen en voorzieningen.

Het aandeel inwoners dat een knooppunt binnen tien minuten fietsen, lopen of per openbaar vervoer bereikbaar heeft (92% in 2025), is 0,2% afgenomen vergeleken met 2024. Dit komt omdat er woningen zijn opgeleverd in delen van de stad van waaruit geen knooppunt te bereiken is binnen deze tien minuten (Rijnvliet, Haarzicht). Dit bevestigt het belang van inzet op goede verbindingen van en naar de knooppunten. Vooral omdat de bereikbaarheid van de knooppunten met het openbaar vervoer is afgenomen. Dit komt doordat er woningen zijn toegevoegd die niet binnen het OV-bereik van tien minuten liggen en mogelijk doordat er is gerekend met een dienstregeling van eind 2025/ begin 2026, waarbij er door grote problemen ritten zijn geschrapt in de dienstregeling.

Er zijn grote verschillen tussen de wijken in de loop- en fietsbereikbaarheid van supermarkten en basisscholen. Zo heeft bijna de helft van de inwoners van de wijken Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern geen supermarkt binnen tien minuten loopafstand, terwijl dat in de andere wijken varieert van 22% (Zuid) tot 0,1% (Binnenstad). In 2025 nam dit aandeel in Leidsche Rijn met 5 procentpunt toe.

Het aandeel inwoners dat binnen tien minuten lopen (91%) of fietsen (afgerond 100%) een basisschool kan bereiken verschilt ook per wijk. De aandelen zijn nagenoeg gelijk gebleven in vergelijking met 2024. Waar een kwart van de inwoners van Vleuten-De Meern niet binnen 10 minuten lopen een basisschool kan bereiken, geldt dat voor slechts 1% van de inwoners van Zuidwest.

Langere loopreistijden kunnen resulteren in meer fiets- en autoverplaatsingen in deze gebieden in vergelijking met de andere wijken.

Stap 2: Anders reizen

Inleiding

Met de inzet op anders reizen willen we inwoners en bezoekers stimuleren om waar mogelijk minder te reizen, op een ander tijdstip te reizen en/of met een duurzaam vervoermiddel. Dit met als doel om zo de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer te verminderen en/of beter over de dag te spreiden, de uitstoot van luchtverontreiniging en geluid te beperken en de stad aantrekkelijker te maken en bereikbaar te houden. Samen met medeoverheden, werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad en regio zetten we ons in om inwoners én bezoekers te verleiden tot duurzame mobiliteitskeuzes.

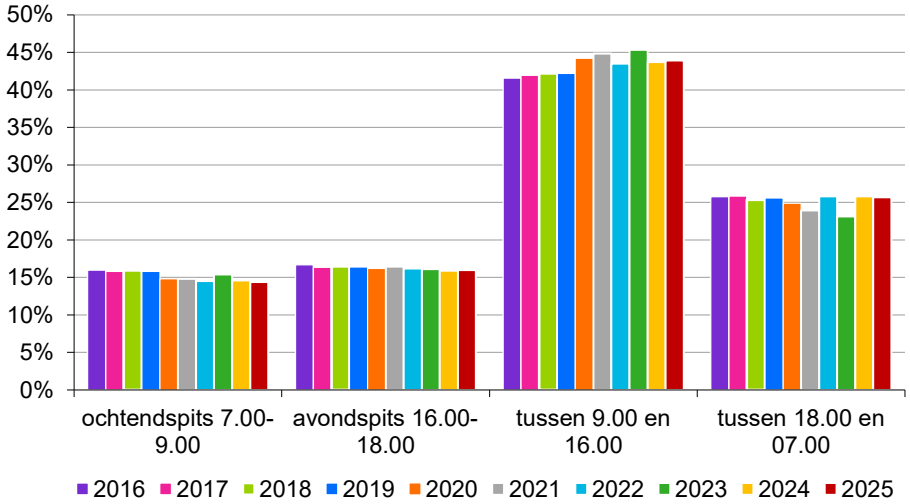
Dit hoofdstuk gaat in op de verdeling van het verkeer over de dag, het aanbod en gebruik van deelvervoer, het bezit en gebruik van elektrische motorvoertuigen en het aantal elektrische laadpunten in de stad. Deze indicatoren geven een beeld van in hoeverre er meer gebruik gemaakt wordt van duurzame vervoersmiddelen en of er meer buiten de spits gereisd wordt.

Ook goederenvervoer is opgenomen in dit hoofdstuk. We volgen in de milieuzone of het lukt om het aantal verplaatsingen en de uitstoot te beperken. Door het goederenvervoer anders te organiseren trachten we hiermee bij te dragen aan het vergroten van de leefbaarheid.

Stimuleren reizen buiten de spits

24. Verdeling motorvoertuigen, bus- en tram gebruik en fietsers

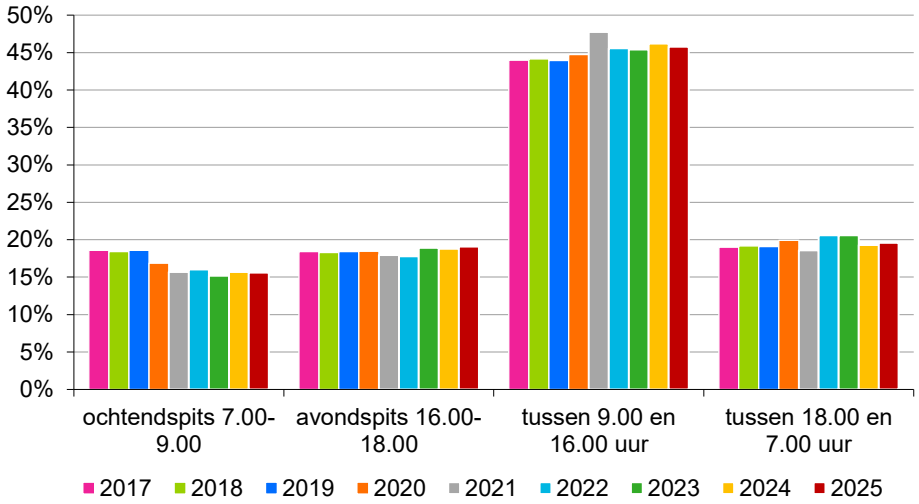
verdeling gemotoriseerd verkeer van en naar Utrecht over de dagdelen



Bron: gemeente Utrecht

In de spits wordt het wegennet zwaar belast. Maatregelen zijn er op gericht om verkeer beter te spreiden over de dag (spitsmijden). Als gevolg van de coronamaatregelen is de verdeling over de dag licht gewijzigd sinds 2020. In 2022 zien we dat vooral de ochtendspits lager is dan voor corona, terwijl de avondspits en nagenoeg gelijk is gebleven. In 2025 is de ochtendspits gelijk aan 2022, iets minder dan in 2024. Met name in de daluren, tussen 09.00 en 16.00 zien we in verhouding meer verkeer dan voor corona. Ook in 2025 nam dit aandeel met 0,2% toe. Naar verhouding rijdt er nu in de daluren 2% meer verkeer. In 2025 zien we dat het aandeel avond/nacht nagenoeg gelijk is gebleven aan het jaar ervoor en op een vergelijkbaar niveau ligt met de periode voor Corona.

verdeling instappers bus/tram over de dagdelen, concessie Regiovervoer Utrecht



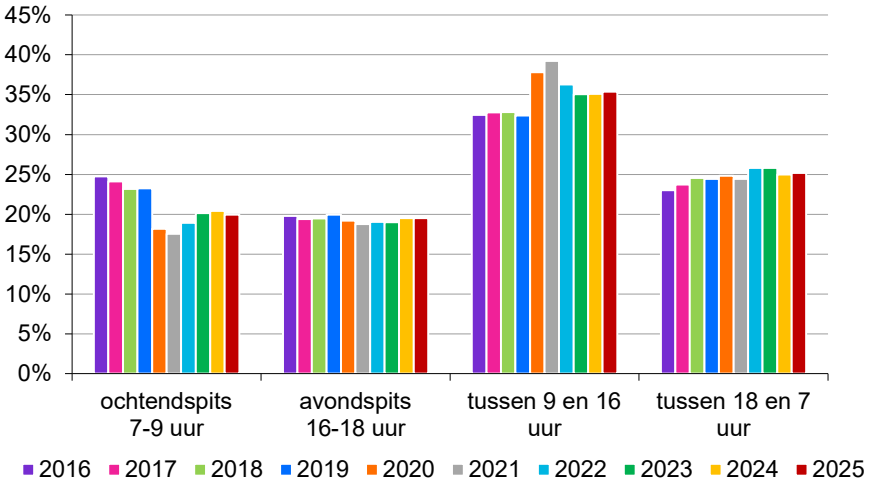
Bron: Provincie Utrecht / Qbuzz.

Ook de bussen en trams worden in de spitsen zwaar belast. In 2017-2019 reisde op werkdagen gemiddeld 37% van de bus- en tramreizigers in de spitsen, tussen deze jaren zijn de verschillen erg klein.
Vanaf 2020 is de verdeling licht veranderd als gevolg van de coronamaatregelen en het daarna toegenomen thuiswerken. Voor corona stapte 18,6% van de reizigers in de ochtendspits in. In 2021 was dat gedaald naar 15,7% en in 2023 naar 15,2%. In 2025 is dit 15,6% en daarmee ontstaat een beeld van een structureel lager aandeel gebruikers in de ochtendspits.
In de avondspits wordt het OV het zwaarst belast. Dit percentage is de laatste jaren iets aan het stijgen, naar 19,1% in 2025 en daarmee iets hoger dan voor Corona
Het aandeel dat 's avonds en 's nachts reist is in 2025 weer ongeveer gelijk aan de jaren voor corona, in de jaren 2022 en 2023 was hierin nog een toename te zien. Wel zien we dat het aandeel dat tussen de spitsen reist structureel hoger ligt dan voor 2020. In 2025 ligt dit bijna 2 procentpunt hoger dan in 2017 - 2019.

Stimuleren reizen buiten de spits

Verdeling motorvoertuigen, bus- en tram gebruik en fietsers over de dag

verdeling fietsers tussen Utrecht en Leidsche Rijn over de dagdelen, werkdagen



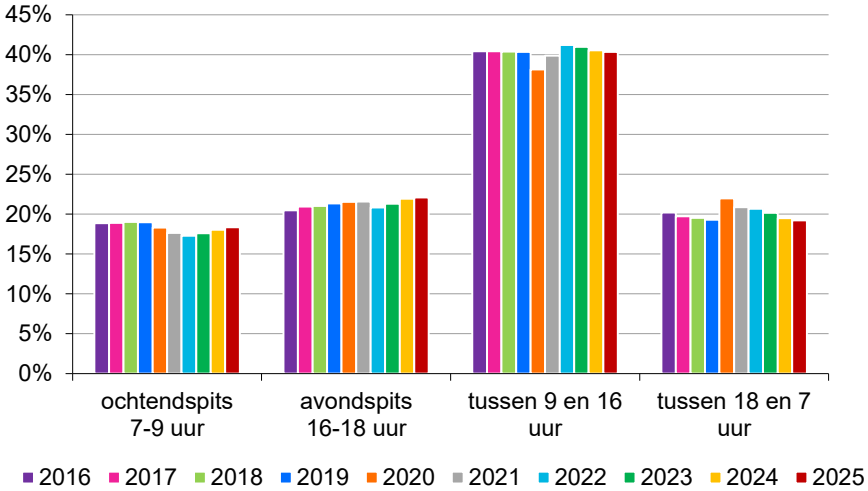
Bron: Permanente fietstelpunten gemeente Utrecht. Betreft de Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug. Werkdagen, excl. feest- en vakantiedagen.

Tussen Utrecht en Leidsche Rijn fietsten in 2025 dagelijks gemiddeld ruim 28.000 fietsers via de drie bruggen (Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug). Hiervan reed 20% in de ochtend- en ook 20% in de avondspits. In 2024 was dit (afgerond) ook 20% in beide spitsen.

In de coronajaren was het aandeel fietsers dat in de ochtendspits rijdt lager (18%). Vervolgens nam het aandeel in de ochtendspits toe, maar vergeleken met 2017-2019, de jaren voor corona, is het aandeel fietsers dat in de ochtendspits rijdt drie tot vier procentpunt kleiner. Het thuiswerken heeft vooral invloed op het aandeel in de ochtendspits.

Het aandeel fietsers dat in de avondspits rijdt, is redelijk stabiel op 19 à 20%.

verdeling fietsers tussen Utrecht en Utrecht Science Park over de dagdelen, werkdagen



Bron: Permanente fietstelpunten gemeente Utrecht. Betreft de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap. Werkdagen, excl. feest- en vakantiedagen.

Tussen Utrecht en het Utrecht Science Park fietsten in 2025 dagelijks gemiddeld 19.700 fietsers via de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap. Hiervan reed 18% in de ochtend- en 22% in de avondspits. In 2024 waren deze aandelen (afgerond) even groot.

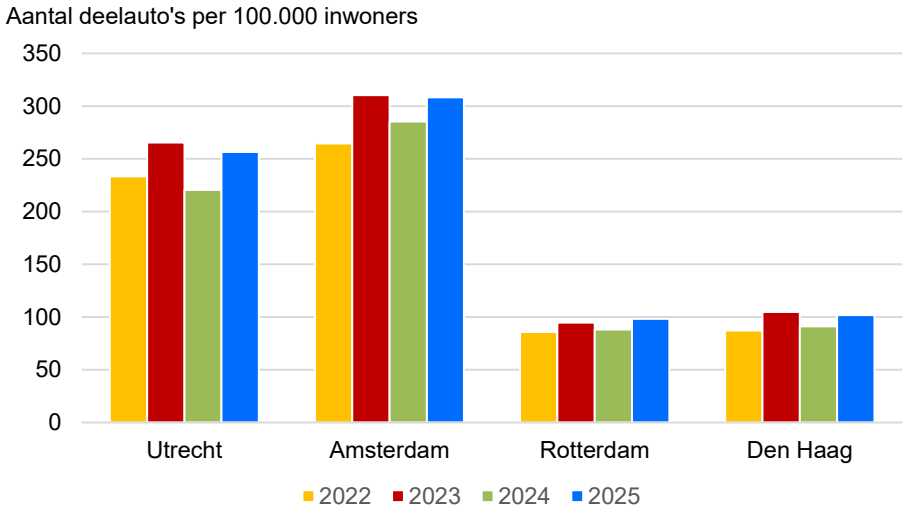
In de coronajaren nam het aandeel fietsers in de ochtendspits af, maar minder sterk als bij de relatie Utrecht-Leidsche Rijn. Het aandeel dat in de ochtendspits rijdt is nu iets kleiner (afgerond één procentpunt) dan in 2017-2019.

Het aandeel dat in de avondspits fietst, is langzaam aan het toenemen. In de jaren voor corona was dit afgerond 21%.

Vergeleken met de jaren vóór corona rijden er nu relatief minder fietsers in de ochtendspits.

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

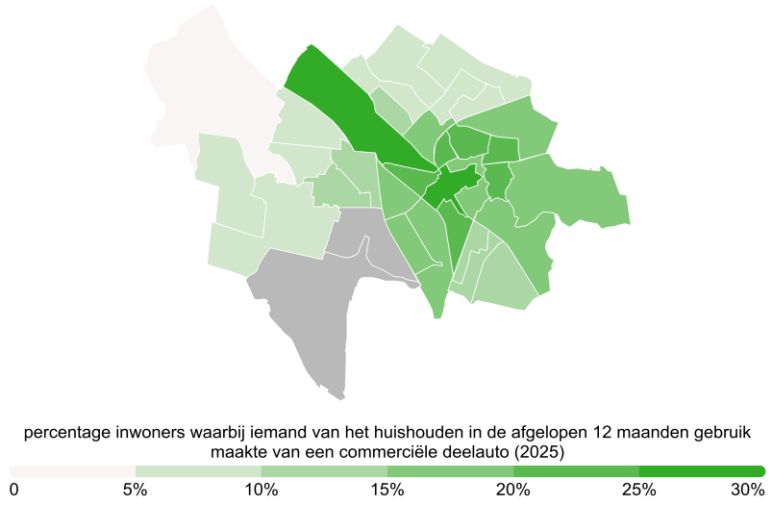
25. Aantal deelauto's en gebruik



Bron: CROW. Dit zijn de cijfers volgens de oude deelauto-definitie van het CROW, waarbij P2P deelauto's met fysieke sleuteloverdracht niet werden meegenomen. De cijfers van 2025 zijn door het CROW volgens de nieuwe definitie gepubliceerd (dat is inclusief P2P deelauto's met minstens 10 keer een fysieke sleuteloverdracht), maar voor de vergelijking met eerdere jaren, is hier voor de cijfers volgens de oude definitie gekozen.

Utrecht heeft 257 commerciële deelauto's per 100.000 inwoners in 2025. Utrecht staat hiermee binnen Nederland op de tweede plek, na Amsterdam. Dit aantal is bijna even hoog als in 2023 (266 deelauto's per 100.000 inwoners). Daarmee is de daling in 2024 (naar 221 deelauto's per 100.000 inwoners) bijna volledig hersteld in 2025. De afname in 2024 was een landelijke trend: deelauto-aanbieders zochten de balans tussen voldoende auto's om te zorgen dat mensen niet misgrijpen, maar geen overschot aan deelauto's die weinig/niet gebruikt werden. Vanwege stijgende kosten, werden er daardoor meer niet-renderende deelauto's weggehaald dan voorheen. Het absolute aantal commerciële deelauto's dat aangeboden wordt door marktpartijen in Utrecht in 2025 is 960. In Amsterdam zijn het er 2.872, in Rotterdam 659 en in Den Haag 576.

Naast de 960 deelauto's die met een app te openen zijn, zijn er 63 particuliere deelauto's die in 2025 minstens 10 keer zijn gebruikt met een fysieke sleuteloverdracht. Verder zijn er in 2026 (peildatum 1 maart) 256 particuliere autodeelvergunningen uitgegeven. Een jaar eerder waren dat er nog 212. Het invoeren van betaald parkeren in een aantal gebieden is mogelijk een verklaring.



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

In 2025 gebruikte bij 32% van de Utrechters iemand uit het huishouden een deelauto en/of een auto van familie, vrienden, kennissen of buren (alle vormen deelautogebruik samen). Dat is een toename ten opzichte van 2023, toen bij 29% van de Utrechters iemand gebruik maakte van een deelauto.

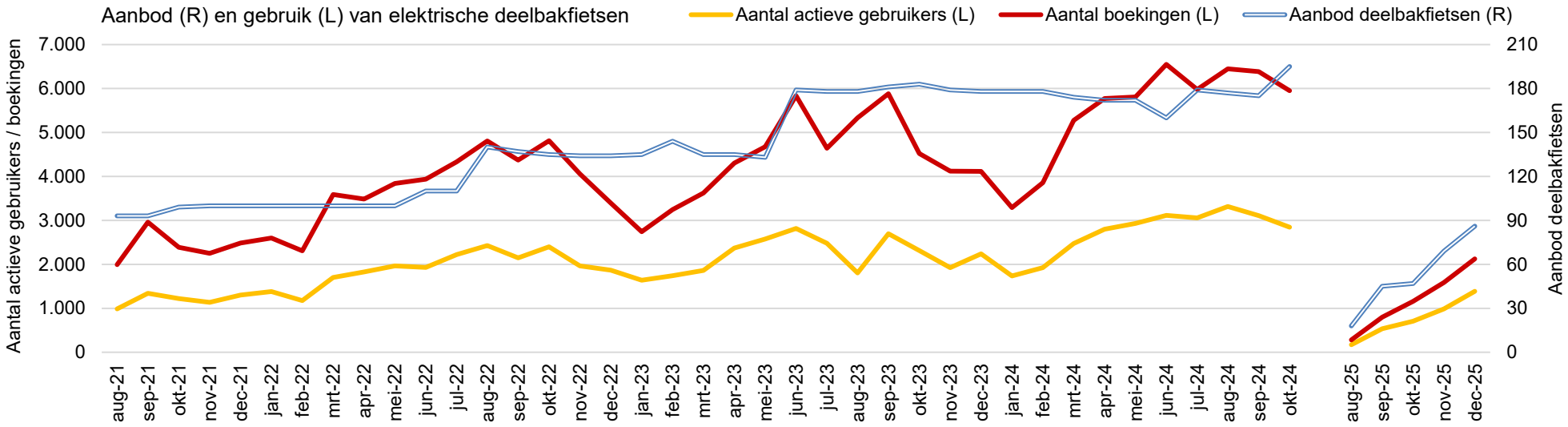
Dit gebeurde vooral (23%) informeel via familie of vrienden (21% in 2023). Bij 14% van de Utrechters gebruikte iemand uit het huishouden een deelauto via een (commerciële) organisatie zoals Greenwheels (13% in 2023), en bij 5% via een website met bewonersaanbod, zoals Snappcar (gelijk aan 2023).
Er is ook gebruik gemaakt van deelauto's via een autodeelgroep, maar afgerond blijft dat nog 0%.

In de Binnenstad, West en Noordoost (20%) is het gebruik van commerciële deelauto's relatief hoog. In Oost (35%) en Binnenstad (31%) wordt relatief vaak een auto gebruikt van familie/vrienden.

Het laagst is het deelautogebruik in Vleuten-De Meern (5% heeft een commerciële deelauto en 12% een auto van familie/vrienden gebruikt). In die wijk is het autobezit het grootst.

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

26. Aantal deelfietsen en gebruik | elektrische deelbakfiets en hubs

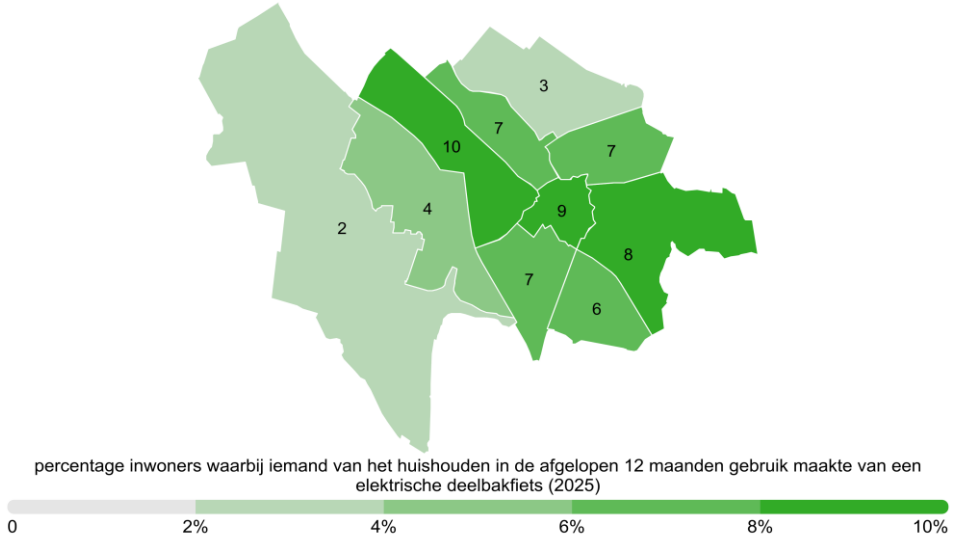


Bron: Cargoroo. Een actieve gebruiker is een gebruiker die in een maand minimaal één rit met een elektrische deelbakfiets heeft gemaakt.

Op vaste plekken verspreid in Utrecht staan sinds de zomer van 2021 elektrische deelbakfietsen van Cargoroo. Het aanbod nam toe van 100 eind 2021 naar 160-195 in 2023 en 2024, met ook een stijgend gebruik, tot het faillissement van Cargoroo eind 2024. Na de doorstart in augustus 2025 met Moby als aanbieder, stijgt het aanbod en gebruik, maar beide zitten nog onder het niveau van 2024. Het gebruik per beschikbare bakfiets was eind 2025 wel vergelijkbaar met 2024.

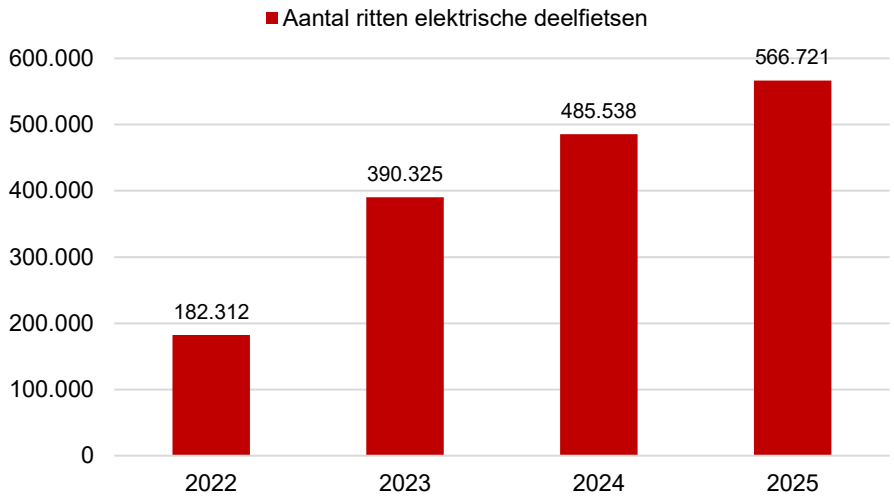
In 2025 maakte bij 6% van de Utrechters iemand van het huishouden gebruik van een elektrische deelbakfiets. Gedurende 2025 is er tijdelijk geen aanbod geweest van deelbakfietsen. Mogelijk dat dat de lichte afname verklaart van het deelbakfietsgebruik (7% in 2023). Inwoners van Vleuten-De Meern gebruiken minder vaak een deelbakfiets (2%), net als inwoners van Overvecht (3%) en Leidsche Rijn (4%). In West (10%) wordt vaker een deelbakfiets gebruikt dan gemiddeld, net als in Binnenstad (9%). Vooral 30 t/m 54-jarigen gebruiken de deelbakfiets (10%).

In Utrecht hebben we op verschillende locaties fysieke hubs: plekken met meerdere soorten deelvervoer bij elkaar. In 2025 zijn er nieuwe hubs gerealiseerd op zes locaties, namelijk bij de stations: Vleuten, Terwijde, Leidsche Rijn, Zuilen, Lunetten en Overvecht (zuidzijde). Eind 2025 waren er 27 hubs.



Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

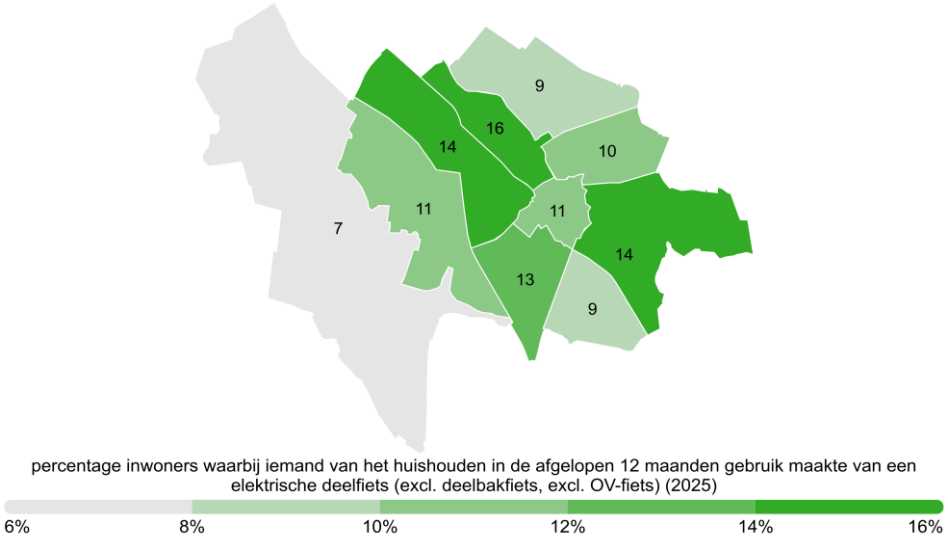
Aantal deelfietsen en gebruik | elektrische deelfiets



Bron: Tier / Dott. In 2024 fuseerde Tier met Dott. Dit heeft niet geleid tot meer/minder elektrische deelfietsen, maar mogelijk wel tot (tijdelijk) iets minder gebruikers doordat gebruikers van applicatie moesten veranderen.

Op een groot aantal vaste plekken in Utrecht staan elektrische deelfietsen. Dit waren er in 2025 ongeveer 1.000, net als de 2 jaren ervoor. Dit aantal liep in december 2025 wel terug vanwege de aflopende concessie met Dott als aanbieder. Het gebruik van de elektrische deelfietsen nam toe, tot 566.000 ritten in 2025. In 2024 waren dat er nog 485.000. Een rit duurt gemiddeld 12 minuten.

Na afloop van de concessie met Dott als aanbieder, staan er sinds begin 2026 elektrische deelfietsen van Lime in Utrecht. Dit is onderdeel van een gezamenlijk initiatief van de provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht, Bunnik, De Bilt, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Vijfheerenlanden, Woerden en Zeist. De elektrische deelfietsen van Lime zijn in al deze gemeenten te gebruiken, en kunnen dus over de gemeentegrenzen heen worden gebruikt. Het aanbod in de gemeente Utrecht zelf is met ongeveer 1.000 deelfietsen vergelijkbaar aan het aanbod van Tier/Dott in de afgelopen jaren.



Bron: Inwonersenquête 2025, gemeente Utrecht.

In 2025 maakte bij 11% van de Utrechters iemand van het huishouden gebruik van een elektrische deelfiets (Tier, Dott) (evenveel als in 2023).

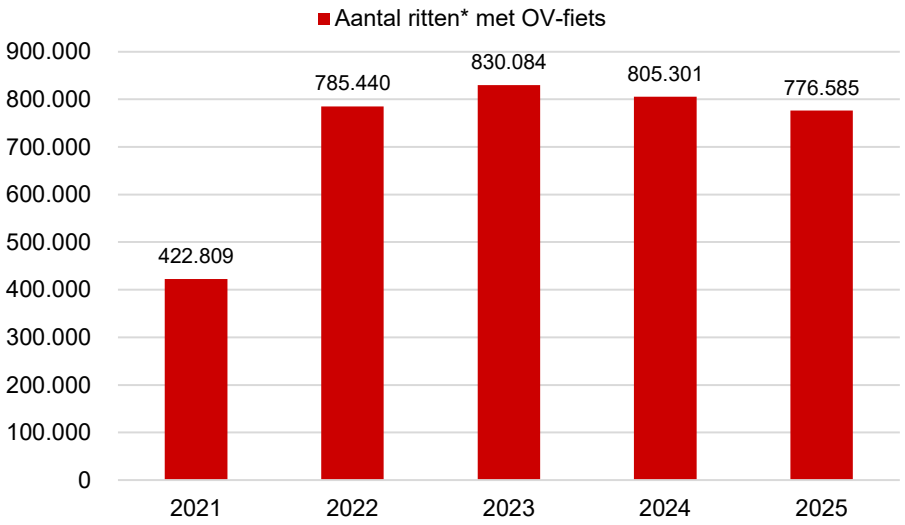
Inwoners van Vleuten-De Meern (7%), Overvecht en Zuid (beide 9%) maken minder gebruik van de elektrische deelfietsen.

In Noordwest (16%), West en Oost (beide 14%) gebruiken inwoners juist vaker een deelfiets.

Verder zien we ook verschillen als we naar leeftijden kijken, waarbij de elektrische deelfiets meer gebruikt worden door 18 t/m 29-jarigen (22%) en de elektrische deelbakfiets voornamelijk door 30 t/m 54-jarigen (10%).

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

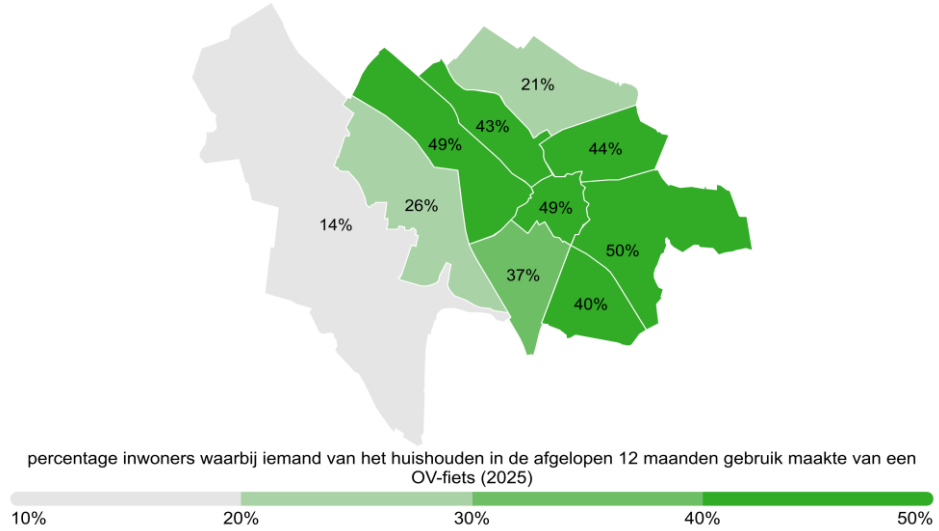
Aantal deelfietsen en gebruik | OV-fiets



Bron: NS. * Ritten: dit zijn het aantal verhuringen van maximaal 24 uur. Wanneer een verhuring langer dan 24 uur duurt, wordt het aantal ritten opgehoogd met 1 per 24 uur. Een verhuring van bijvoorbeeld 60 uur, telt dus als 3 ritten.

In Utrecht is er een structureel aanbod van ongeveer 2000-2500 OV-fietsen, verspreid over verschillende (OV)-locaties in Utrecht, maar voornamelijk rondom Utrecht Centraal. In de loop van 2025 zijn er 150 OV-fietsen rondom Utrecht Centraal bijgeplaatst.

In 2025 werden in totaal ruim 776.000 ritten* gemaakt. Dit is lager dan de jaren ervoor. Ook in 2024 was het aantal ritten lager dan in 2023. De reden hiervoor is de tijdelijke sluiting van de fietsenstalling Jaarbeursplein. Door scheurtjes in de constructie, was deze fietsenstalling tussen half oktober 2024 en eind februari 2025 gesloten. De OV-fietsen van deze stalling zijn gedeeltelijk, voor zover de capaciteit dat toeliet, verplaatst naar de andere stallingen rondom Utrecht Centraal. Een klein deel ging naar de stalling Stationsplein, en een groot deel naar de stalling Knoop. In totaal nam het aanbod OV-fietsen rond Utrecht Centraal wel af. Daardoor daalde het totaal aantal OV-fietsritten in zowel 2024 als 2025.



Bron: Inwonersenquête 2025, gemeente Utrecht.

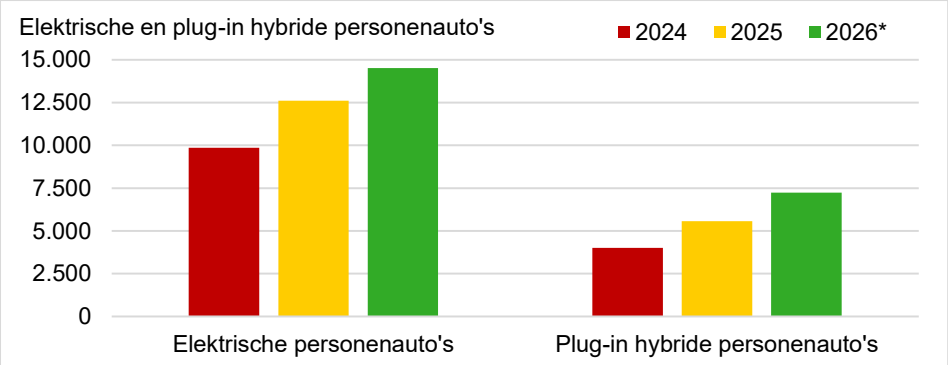
De OV-fiets is de meest gebruikte deelfietsvorm onder bewoners van Utrecht. Net als in 2023 maakte in 2025 bij 36% van de Utrechters iemand van het huishouden gebruik van een OV-fiets.

Inwoners van Vleuten-De Meern (14%) en Overvecht (21%) maken minder gebruik van de OV-fiets. Inwoners van Oost (50%), West en Binnenstad (beide 49%) wat meer.

Verder zien we ook verschillen als we naar leeftijden kijken, de OV-fiets wordt meer gebruikt door 18 t/m 29-jarigen (57%).

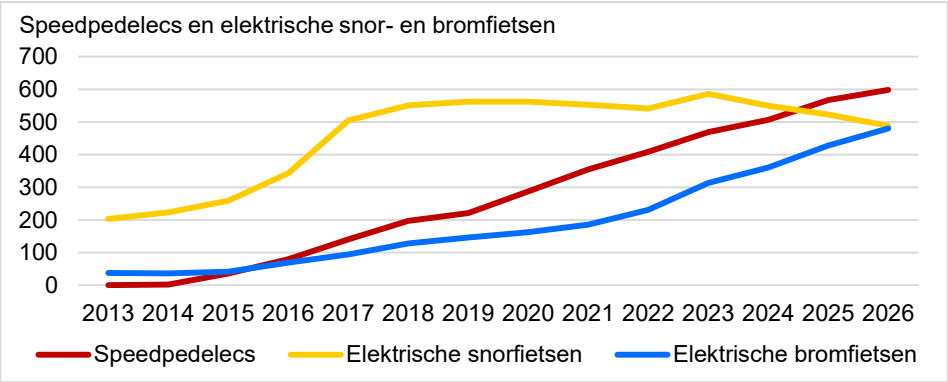
Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

27. Aantal elektrische (motor)voertuigen



Bron: RVO/CBS, via RWS Klimaatmonitor. Betreft personenauto's, zowel in privébezit als op naam van een bedrijf, waarbij er een herverdeling is gemaakt om o.a. leasevoertuigen zo goed als mogelijk te koppelen aan de woonplaats van de gebruiker i.p.v. het bedrijf. De gemeentelijke cijfers zijn modelmatig geschat o.b.v. de cijfers per provincie.
* De cijfers van 2026 zijn voorlopig, omdat de provinciecijfers nog niet definitief zijn. De gemeentelijke cijfers worden volgend jaar bijgesteld o.b.v. de definitieve provinciecijfers.

Het aantal elektrische personenauto's is tussen 2025 en 2026 (peildatum 1 januari) met 15% gegroeid, van 12.600 naar 14.500. Het aantal plug-in hybride voertuigen ligt lager, maar is wel met 30% gestegen, van 5.600 naar 7.200.



Bron: RVO, via RWS Klimaatmonitor. Betreft voertuigen zowel in privébezit als op naam van een bedrijf.

Het aantal speedpedelecs en elektrische bromfietsen neemt al jaren toe, tot 598 speed pedelecs en 480 elektrische bromfietsen begin 2026. Het aantal elektrische snorfietsen is langzaam aan het dalen, tot 488 begin 2026. De helmplicht en het verplaatsen van de snorfietsen naar de rijbaan zijn mogelijke verklaringen hiervoor.

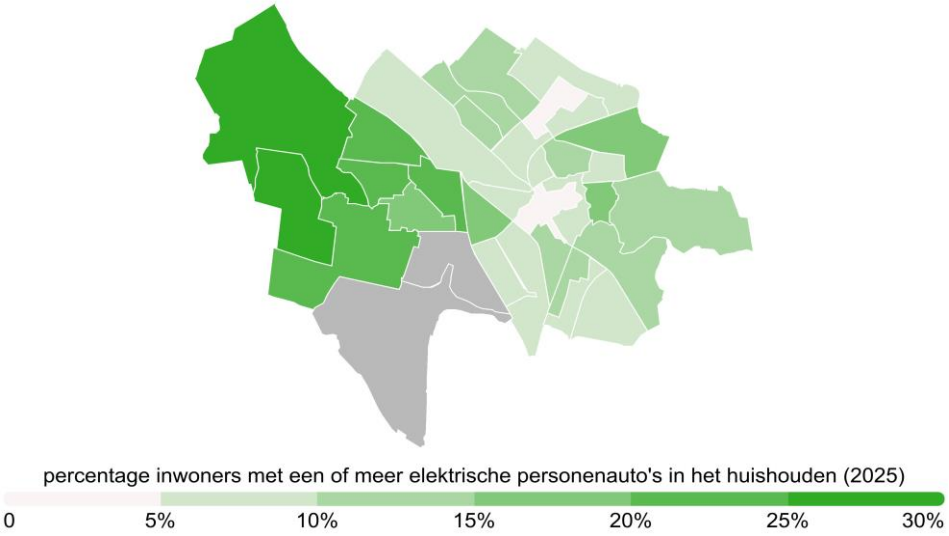


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.
*Inclusief leaseauto of auto van de zaak waar iemand privé gebruik van maakt. Sinds 2019 houden we deze enquête elke twee jaar. Cijfers van 2023 zijn niet vergelijkbaar met 2021, door afwijkende vraagstelling in 2021.

Ruim 1 op de 10 inwoners (13%) heeft een elektrische auto in het huishouden. Dit aandeel is in 2025 ruim drie keer zo groot als in 2019 (4%). Daarnaast heeft 24% van de Utrechters een elektrische fiets. In 2023 was dit nog 19%.

Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

Aantal elektrische (motor)voertuigen

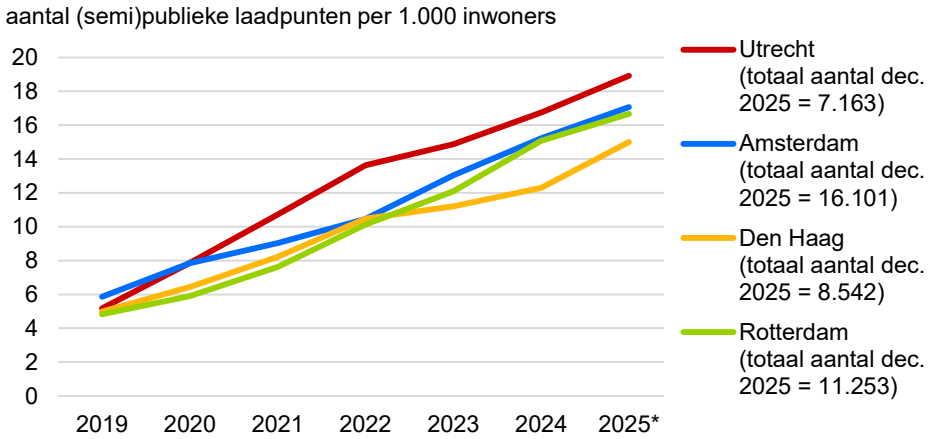


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.
*Inclusief leaseauto of auto van de zaak waar iemand privé gebruik van maakt. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Het aandeel inwoners met één of meer elektrische personenauto's binnen het huishouden is in Leidsche Rijn (26%) en Vleuten-De Meern (21%) hoger dan gemiddeld in Utrecht (13%). In de subwijk Vleuten, Haarzuilens is dit aandeel het hoogst, hier hebben bijna drie van de tien inwoners een elektrische auto in het huishouden (29%).

In de wijken Overvecht en Binnenstad (beide 7%) is dit aandeel lager.

28. Aantal laadpunten elektrisch vervoer



Bron: Klimaatmonitor. Voor het aantal publieke oplaadpunten van de gemeente Utrecht is de eigen registratie van de gemeente de bron. Peildatum december.
* Cijfers december 2025 zijn voorlopig.

Het aantal (semi)publieke laadpunten in Utrecht is tussen december 2019 en december 2025 sterk gegroeid van ongeveer 1.900 naar 7.200 laadpunten. Dit zijn laadpunten op publieke laadpalen en publiektoegankelijke laadpalen in parkeergarages en bij bedrijven. In 2025 zijn er 850 bijgekomen (+13%). Utrecht heeft per 1.000 inwoners 18,9 laadpunten. Dat zijn er meer dan in de drie andere grote steden: Amsterdam (17,1), Rotterdam (16,7) en Den Haag (15), peildatum december 2025.

De gemeente is verantwoordelijk voor de publieke laadpunten in de openbare ruimte. In 2025 groeide het aantal publieke laadpunten met 580 naar 4.802 publieke laadpunten in december 2025 (+14%).

De gemeente plaatst een nieuwe openbare laadpaal (met twee laadpunten) zodra die nodig is. Dat wordt bepaald op basis van hoe vaak de bestaande laadpalen gebruikt worden. De beschikbaarheid van laadpalen is over de hele stad op voldoende niveau. Door netcongestie kan er de komende jaren vertraging ontstaan in de plaatsing van laadpalen. Door de laadpalen netbewust te laten laden wordt de belasting van de laadpunten op het elektriciteitsnet zo veel mogelijk beperkt (Duurzaamheidsverslag gemeente Utrecht, 2025).

Goederenvervoer

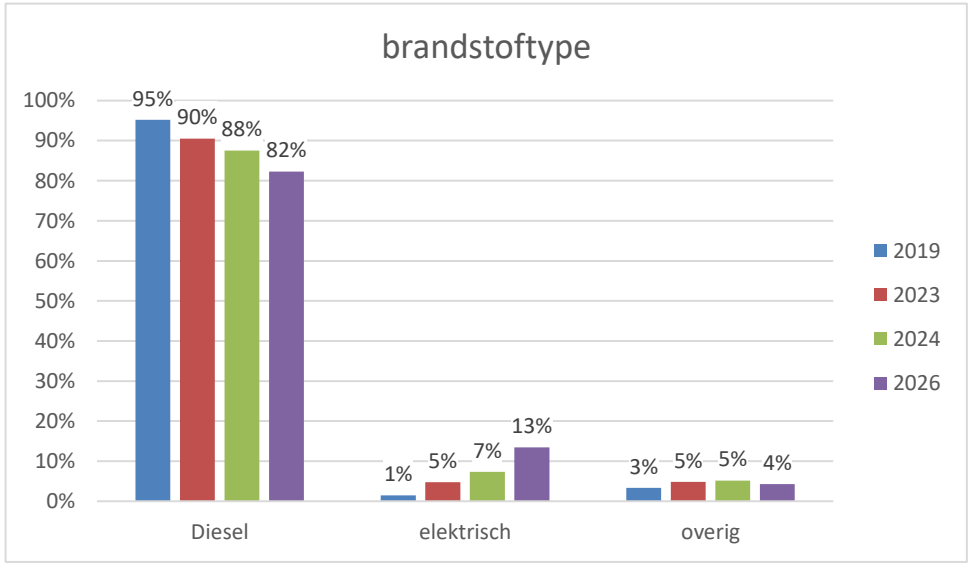
29. Aandeel/aantal schoon vervoer

Van het gebied dat de milieuzone vormt meten we het aantal goederenvervoer bewegingen dat het gebied uit gaat. Daarnaast verzamelen we gegevens over de voertuigklasse, emissieklasse en brandstoftype. Deze gegevens geven inzicht in of het lukt om er voor te zorgen dat het aantal goederenvervoerverplaatsingen te verminderen en om de uitstoot van goederenvervoer te verminderen.
In de tabel hieronder is het aantal verplaatsingen op een gemiddelde werkdag weergegeven. Van elk jaar zijn de maanden februari, maart en april gebruikt. 2025 ontbreekt volledig door dataproblemen. Daarom is 2026 alvast toegevoegd. In 2026 is het aantal verplaatsingen met 4% afgenomen ten opzichte van dezelfde periode in 2024. In 2024 was het aantal verplaatsingen nagenoeg gelijk aan 2019. De verdeling van het goederenvervoer over de categorieën bestelbusjes, kleine vrachtwagens en zware vrachtwagens is nagenoeg gelijk gebleven.

Jaar	bestelbusjes	kleine vrachtwagens	zware vrachtwagens	totaal	% toename
2019	7.981	373	734	9.087	
2023	8.596	342	713	9.651	6%
2024	8.062	337	687	9.086	-6%
2026	7.739	346	648	8.732	-4%

Bron: gemeente Utrecht

In onderstaande grafiek is de verdeling van de goederenvervoer- verplaatsingen naar de milieuzone per brandstoftype weergegeven. Duidelijk is te zien dat het overgrote deel gebruik maakt van diesel. Wel neemt elektrisch toe, naar 13% in 2026. We zien ongeveer dat de afname van het aandeel diesel de toename bij elektrisch vormt.
Bij het brandstoftype diesel en benzine is het ook relevant om naar de emissieklasse te kijken. De Euronorm 6 is op dit moment de strengste emissienorm waaraan brandstofvoertuigen met uitstoot kunnen voldoen. Voertuigen die hieraan voldoen hebben minder (schadelijke) uitstoot dan voertuigen van lagere normen, Euro 5 of lager. In 2026 was 1% van de voertuigen van de Euronorm 4 of lager. In 2024 was dit nog 8%. In de milieuzone is alleen Euro 5 of hoger toegestaan. Het aandeel Euro 5 nam ook af van 21% naar 13%. Euro 6 nam toe van 63% naar 72%.



Stap 2: Anders reizen

Conclusies

Ochtendspits relatief minder zwaar belast

Vergeleken met de periode voor corona wordt er nu relatief minder in de ochtendspits gereisd. Dit is een positieve ontwikkeling en lijkt een blijvende verandering voor motorvoertuigen, fiets én openbaar vervoer. Mensen werken deels thuis en gaan soms later naar het werk of de studie om de drukte te mijden. Dit zorgt voor een lagere piekbelasting van de netwerken. Het aandeel dat in de avondspits reist, is niet afgenomen, terwijl dan het netwerk en het openbaar vervoer het zwaarst belast worden. Het aandeel motorvoertuigen dat in de avondspits rijdt, is al jaren nagenoeg gelijk. In de bus/tram en op een aantal fietspunten is het aandeel dat in de avondspits reist licht toegenomen.

Aanbod en gebruik van deelmobiliteit nemen toe

Utrecht heeft met 257 commerciële deelauto's per 100.000 inwoners de op één na hoogste dichtheid in 2025 in Nederland, na Amsterdam. Het aantal commerciële deelauto's in Utrecht nam in 2025 toe van 826 in 2004 naar 960 in 2025. Daarmee is de daling in 2024 bijna volledig hersteld. De afname in 2024 was een landelijke trend: deelauto-aanbieders zochten de balans tussen voldoende auto's om te zorgen dat mensen niet misgrijpen, zonder dat er een overschot aan deelauto's ontstaat die weinig/niet gebruikt worden.

Bij 27% van de Utrechters heeft iemand van het huishouden in 2025 gebruik gemaakt van deelmobiliteit (excl. OV-fiets en excl. lenen van een auto van buren, familie of vrienden). In 2024 was dit 25%. Tegelijkertijd neemt het aantal ritten met elektrische deelfietsen toe. Met de 1.000 elektrische fietsen werden in 2025 bijna 567.000 ritten gemaakt, 17% meer dan in 2024. Ook neemt het aantal deelbakfietsen en het gebruik ervan weer toe na de doorstart eind 2025, nadat Cargoroo eind 2024 failliet ging. Tot slot werden in 2025 bijna 800.000 verplaatsingen met OV-fietsen gemaakt. Dit is iets lager dan eerdere jaren en is te wijten aan de tijdelijke sluiting van de stalling Jaarbeursplein.

Toename elektrische voertuigen (behalve de snorfiets) en laadpalen

Het aantal in Utrecht geregistreerde elektrische personenauto's is in 2025 met 15% gegroeid naar 14.500. Het aantal plug-in hybride voertuigen is wat minder groot, maar is met 30% gestegen naar 7.200.
Het aantal speedpedelecs en elektrische bromfietsen neemt al jaren toe, tot 598 speed pedelecs (+5% in 2025) en 480 elektrische bromfietsen (+12% in 2025). Het aantal elektrische snorfietsen is langzaam aan het dalen, tot 488 (-7% in 2025). De helmplicht en het verplaatsen van de snorfietsen naar de rijbaan zijn mogelijke verklaringen hiervoor.

Het aantal (semi)publieke laadpunten nam in 2025 toe naar 850 (+13%). Utrecht heeft sinds 2020 de meeste (semi)publieke oplaadpunten per 1.000 inwoners van de G4: 18,9 (peildatum december 2025). Door netcongestie kan er de komende jaren vertraging ontstaan in de plaatsing van nieuwe laadpalen. Door de laadpalen netbewust te laten laden wordt de belasting van de laadpunten op het elektriciteitsnet zo veel mogelijk beperkt.

Ruim 1 op de 10 inwoners (13%) heeft een elektrische auto in het huishouden. Dit aandeel is in 2025 ruim drie keer zo groot als in 2019 (4%). Er zijn grote verschillen tussen de subwijken: 4% in Binnenstad city- en in Zamenhofdreef, Neckardreef tot 28% in Veldhuizen, Vleuterweide en 29% in Vleuten, Haarzuilens. Daarnaast heeft 24% van de Utrechters een elektrische fiets. In 2023 was dit nog 19%.

Goederenvervoer

In de milieuzone is het aantal verplaatsingen voor goederenvervoer afgenomen met 4% ten opzichte van 2024. Ook is het aandeel elektrisch toegenomen en is het aantal verplaatsingen met voertuigen dat niet aan de hoogste emissienorm (euro 6) voldoet afgenomen. Deze ontwikkelingen dragen bij aan het vergroten van de leefbaarheid in dit gebied. In 2025 is de zero-emissie zone ingevoerd in dit gebied. Deze maatregel draagt bij aan de toename van het aandeel elektrische verplaatsingen.

Stap 3: Netwerken op orde

Inleiding

Het is de ambitie om de groei van de stad zonder groei van het autogebruik gepaard te laten gaan. Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes.

In een compacte, groeiende stad is lopen een belangrijke vervoerswijze. Het heeft de meest positieve maatschappelijke effecten: zo is het gezond, milieuvriendelijk, energievriendelijk en ruimte-efficiënt. Daarom stimuleren we lopen als vervoerswijze. Ook willen we dat voetgangers zich veilig kunnen verplaatsen. In dit hoofdstuk staan cijfers over het aandeel verplaatsingen dat te voet wordt gedaan, de tevredenheid van inwoners over voetpaden/stoepen en de bereikbaarheid van de binnenstad te voet en het aantal ongevallen met voetgangers.

De fiets is een gezonde en aantrekkelijke manier om je te verplaatsen. In dit hoofdstuk staan cijfers over het aandeel verplaatsingen dat met de fiets wordt gedaan. Ook geven we cijfers over de tevredenheid over fietsen en fietsongevallen.

We werken toe naar een robuust OV-netwerk in 2040 waar het openbaar vervoer niet langer (vrijwel) alleen op Utrecht Centraal is gericht, maar de druk beter verspreid is over het netwerk. In dit hoofdstuk staan cijfers over het aantal treinreizigers per station. Ook volgen we het aantal instappers in bussen en trams, geven we inzicht in de herkomsten en bestemmingen van OV-reizigers en volgen we de tevredenheid over de bereikbaarheid van de binnenstad met het ov en de bereikbaarheid van de eigen buurt.

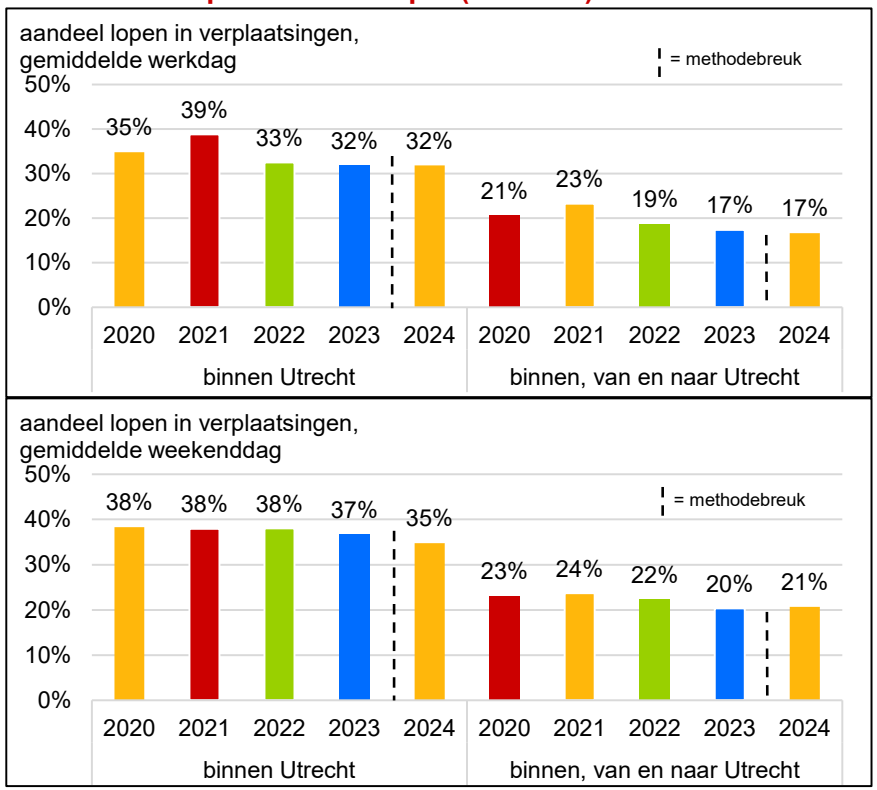
We zorgen voor een goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer door de hoeveelheid autoverkeer niet te laten groeien en overbelasting van wegen te voorkomen. Dit hoofdstuk bevat een indicator die inzicht geeft in de herkomst van gemotoriseerd verkeer dat naar Utrecht rijdt en intern autoverkeer. Ook bevat dit hoofdstuk cijfers over het aantal personenauto's van en naar de milieuzone. Verder is de ontwikkeling van het P+R gebruik te zien.



Foto: Tom Philip Janssen

Voetganger

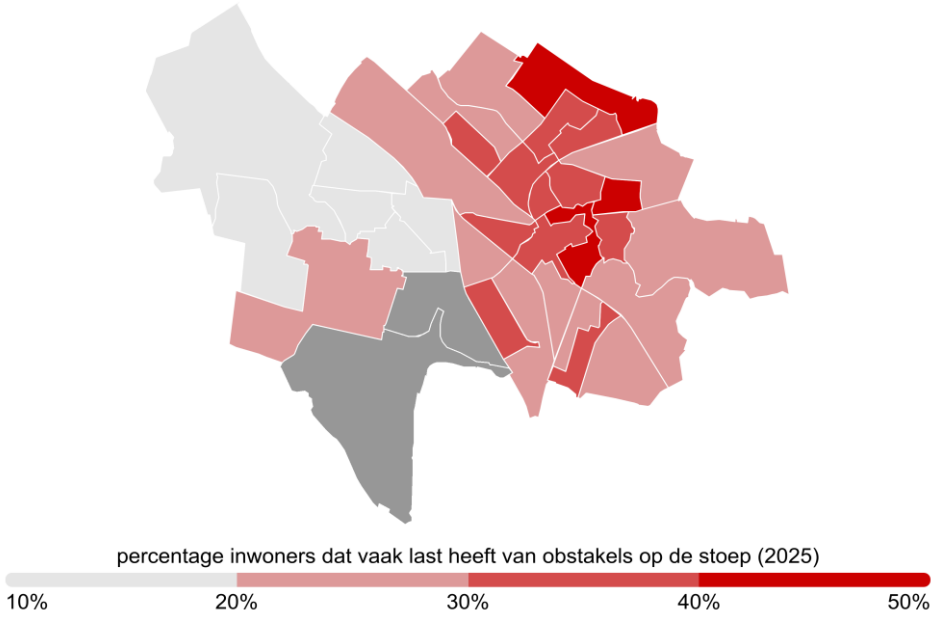
30. Aandeel lopen in modal split (t/m 2024)



Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd.
Het aandeel lopen bij verplaatsingen van en naar Utrecht is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

In 2024 werd op werkdagen 17% van de verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht (dus alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Utrecht) lopend gedaan. Op weekenddagen was dit 4 procentpunt meer.
Bijna een derde van de verplaatsingen binnen Utrecht (dus de verplaatsingen die beginnen en eindigen in Utrecht) werd in 2024 op werkdagen lopend gedaan (32%), op weekenddagen was dat ook iets meer (35%). Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

31. Tevredenheid inwoners over lopen



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

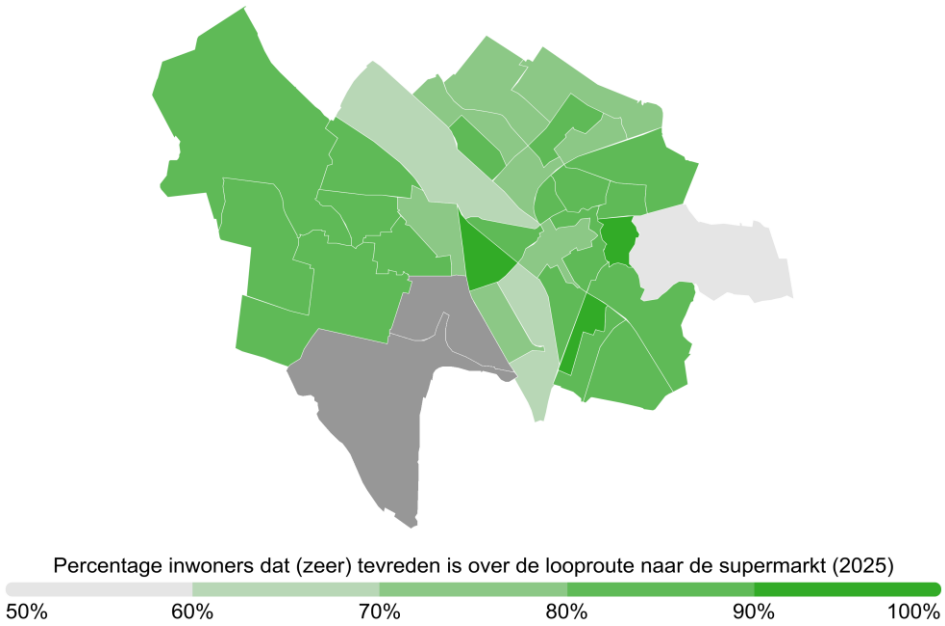
Een kwart van de Utrechters (27%) heeft in hun eigen buurt vaak last van obstakels op de stoep. Dit is gelijk aan 2023.

In sommige wijken wordt relatief meer last ervaren: zo heeft 39% van de inwoners van Binnenstad vaak last van obstakels op de stoep en in Overvecht is dat 35%. Vooral in de subwijken Binnenstad woongebied (42%), Zambesidreef, Tigrisdreef (41%) en Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (41%) wordt veel overlast ervaren.

In Leidsche Rijn (12%) en Vleuten-De Meern (17%) ervaren inwoners hier juist minder vaak last van.

Voetganger

Tevredenheid inwoners over lopen



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Vier op de vijf Utrechters zijn tevreden over de looproute naar de supermarkt (80%). 10% is hierover juist niet tevreden. In Zuid (86%) en Noordoost (84%) zijn inwoners het meest tevreden over de looproute en in Oost (75%) en Zuidwest (74%) juist het minst. In Oost verschilt de tevredenheid sterk tussen de subwijken: in deze wijk wonen de meest tevreden inwoners (in Oudwijk, Buiten Wittevrouwen (95%)) en de minst tevreden inwoners (in Wilhelminapark, Rijnsweerd (55%)) van de stad. In deze laatste subwijk is het aanbod van supermarkten erg beperkt wat deze relatief hoge ontevredenheid mogelijk kan verklaren. Inwoners van deze subwijk geven ook vaker aan dat ze moeite hebben de supermarkt de bereiken.

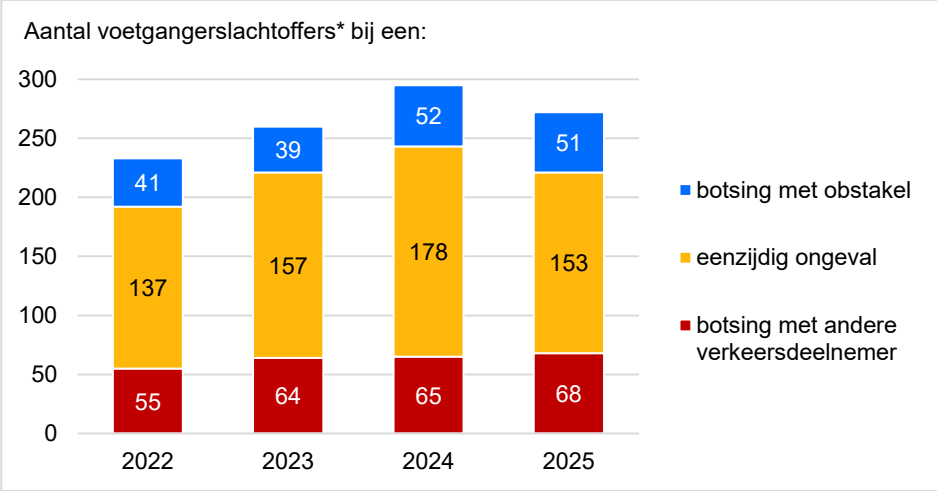
Inwoners van 65 jaar en ouder zijn vergelijkbaar met de stad tevreden over de loopbereikbaarheid van de supermarkt. Bij mensen met een lichamelijke of psychische beperking ligt de tevredenheid wat lager dan stadsbreed (76% is tevreden).



Foto: Tom Janssen

Voetganger

32. Aantal voetgangerslachtoffers



Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft voetgangers die gewond raken bij een val of botsing op de openbare weg, gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht. *Voetgangers betreffen ook verkeersdeelnemers op (elektrische) wieltjes, steps, skateboards, rollators en rolstoelen.

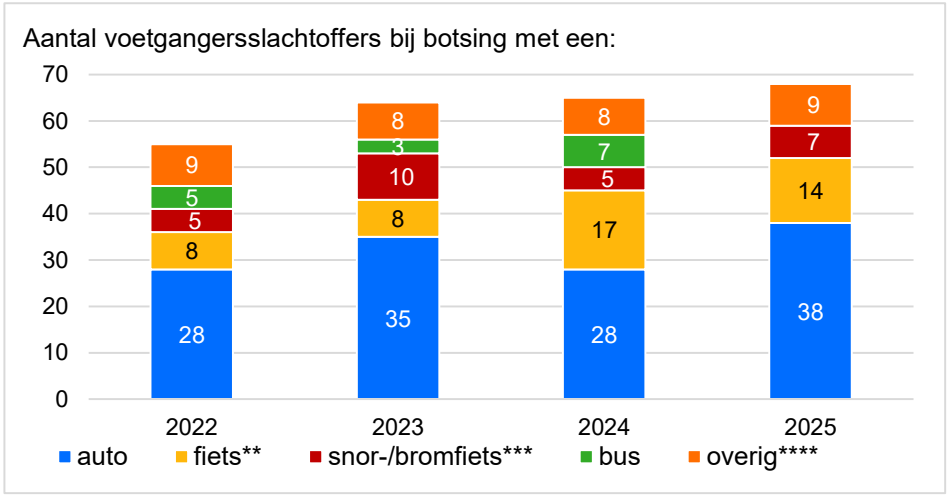
Via VeiligheidNL hebben we inzicht in het aantal verkeersslachtoffers dat zorg krijgt van ambulancepersoneel. De cijfers zijn beschikbaar vanaf 2022.

Het aantal voetgangers dat gewond is geraakt op de openbare weg en zorg heeft gekregen van ambulancepersoneel neemt in 2025 na de stijging in de vorige jaren af.

In 2025 kregen 272 gewonde voetgangers zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn 23 minder gewonde voetgangers dan in 2024 (-8%). Vergeleken met 2022 zijn het er 39 meer (+17%).

De meeste voetgangers raakten gewond bij een eenzijdig ongeval (bijvoorbeeld door te struikelen). Dit gebeurde in 2025 minder vaak dan in 2024. Vergeleken met 2022 zijn het er 16 meer (+12%). De aantallen voetgangers die gewond raakten bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer en een obstakel zijn vergelijkbaar met 2024. Vergeleken met 2022 zijn het meer (+17% andere verkeersdeelnemer en +24% obstakel).

Let op dat voetgangers ook verkeersdeelnemers betreffen op (elektrische) wieltjes, steps, skateboards, met een rollator of een rolstoel. Slachtoffers op een scootmobiel zitten hier niet bij.



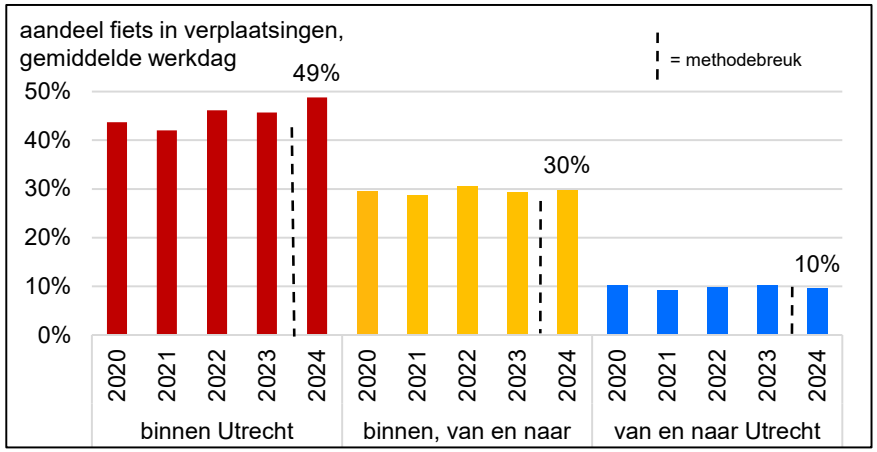
Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht.
** incl. elektrische fiets/fatbike. *** incl. speedpedelec. **** motor, scootmobiel, tram, trein, dier, onbekend.

In 2025 raakten 68 voetgangers gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Ruim de helft daarvan (56%) raakte gewond bij een botsing met een auto, dit aantal is groter dan in de drie voorgaande jaren.

Het aantal voetgangers dat gewond is geraakt bij een botsing met een (elektrische) fiets is iets kleiner dan in 2024, maar groter dan in 2022 en 2023. Omdat dit met uitzondering van de vervoerwijze 'auto' relatief kleine aantallen zijn, fluctueren de cijfers van jaar tot jaar en zijn conclusies over toe- of afname per vervoerwijze niet te trekken.

Fiets

33. Aandeel fiets in modal split



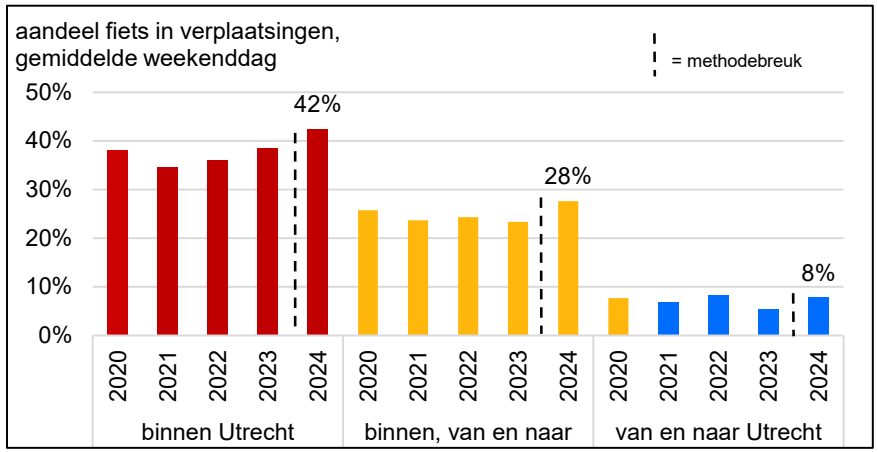
Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

In 2024 wordt op werkdagen bijna de helft van de verplaatsingen binnen Utrecht (49%) op de fiets gedaan.

1 op de 10 verplaatsingen van en naar Utrecht wordt op werkdagen met de fiets afgelegd. Bij deze langere verplaatsingen kiezen verkeersdeelnemers vooral voor de auto (52%) en het openbaar vervoer (36%).

Bij alle verplaatsingen op werkdagen binnen, van en naar Utrecht, dus alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Utrecht, heeft de fiets een aandeel van 30% in 2024.

Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.



Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

Verkeersdeelnemers kiezen op werkdagen relatief vaker voor de fiets dan in het weekend. In 2024 wordt op weekenddagen voor 42% van de interne verplaatsingen de fiets gebruikt.

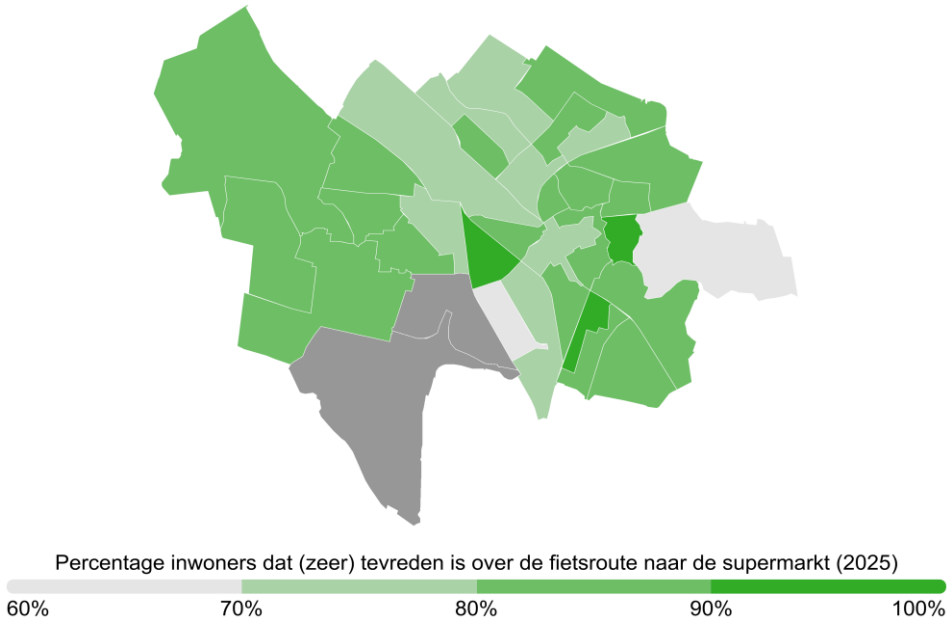
Voor 8% van de verplaatsingen van en naar Utrecht wordt de fiets gebruikt. Net als op werkdagen kiezen verkeersdeelnemers voor deze langere verplaatsingen meestal de auto (62%) of het openbaar vervoer (26%).

Bij alle verplaatsingen op weekenddagen binnen, van en naar Utrecht, dus alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Utrecht, heeft de fiets een aandeel van 28% in 2024.

Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

Fiets

34. Tevredenheid inwoners over fietsen



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

Vier op de vijf Utrechters zijn tevreden over de fietsroute naar de supermarkt (81%). 8% is hierover juist niet tevreden.

Inwoners van 65 jaar en ouder zijn vergelijkbaar met de stad tevreden over de fietsbereikbaarheid van de supermarkt. Bij mensen met een lichamelijke of psychische beperking ligt de tevredenheid wat lager dan stadsbreed (75% is tevreden).

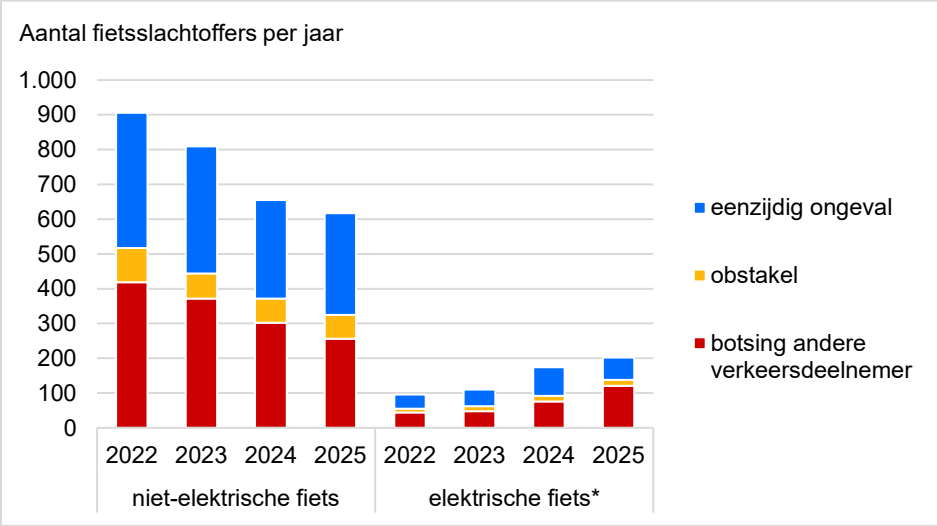
In Zuid (87%) en Noordoost (86%) zijn inwoners het meest tevreden over de fietsroute en Zuidwest (75%) het minst. In Oost verschilt de tevredenheid sterk per subwijk: bewoners van Oudwijk, Buiten Wittevrouwen zijn het meest tevreden van de hele gemeente (95%), terwijl bewoners van Wilhelminapark, Rijnsweerd (68%) de op één na minst tevreden inwoners zijn. In deze laatste subwijk is het aanbod van supermarkten erg beperkt wat deze relatief hoge ontevredenheid mogelijk kan verklaren. Inwoners van Kanaleneiland zijn het minst tevreden (66%).



Foto: Tom Janssen

Fiets

35. Aantal fietsslachtoffers



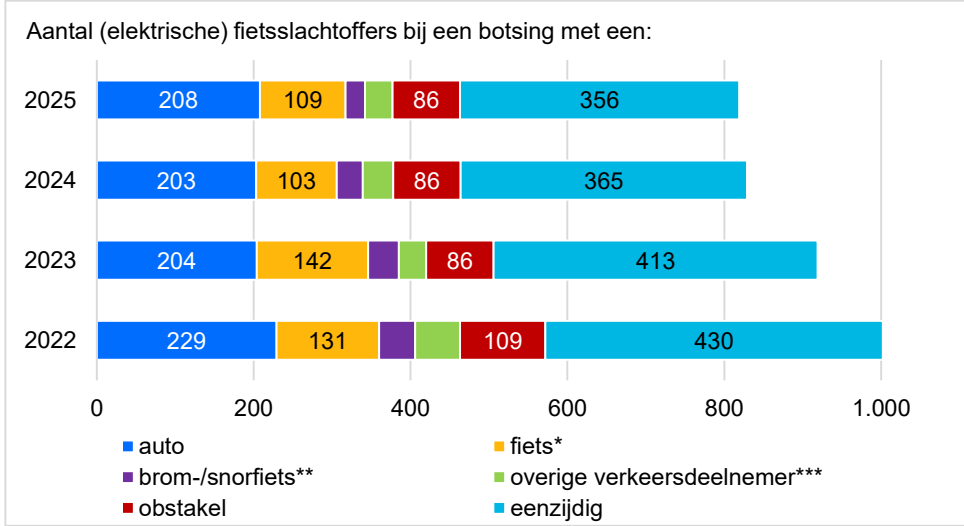
Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht.

Via VeiligheidNL hebben we inzicht in het aantal verkeersslachtoffers dat zorg krijgt van ambulancepersoneel. De cijfers zijn beschikbaar vanaf 2022.

Het aantal slachtoffers op een fiets (totaal van niet-elektrisch en elektrisch) neemt af. In 2025 kregen 819 fietsers zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn er 10 minder dan in 2024 (-1%) en 183 minder dan in 2022 (-18%). Van deze 819 slachtoffers zaten er tenminste 202 op een elektrische fiets. Dit betreft een ondergrens, er wordt namelijk niet altijd goed geregistreerd of het een elektrische of een niet-elektrische fiets betreft.

Het aantal slachtoffers op een niet-elektrische fiets neemt af. In 2025 raakten 617 fietsers op een niet-elektrische fiets gewond, 38 minder dan een jaar eerder (-6%) en 289 minder dan in 2022 (-32%).

Het aantal slachtoffers op een elektrische fiets neemt daarentegen toe. In 2025 raakten minimaal 202 mensen op een elektrische fiets gewond. Dat zijn er 28 meer dan een jaar eerder (+3%) en 106 meer dan in 2022 (+110%).



Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht..
* incl. elektrische fiets. ** incl. speedpedelec. *** motor, voetganger, scootmobiel, vrachtwagen, bus, tram, onbekend

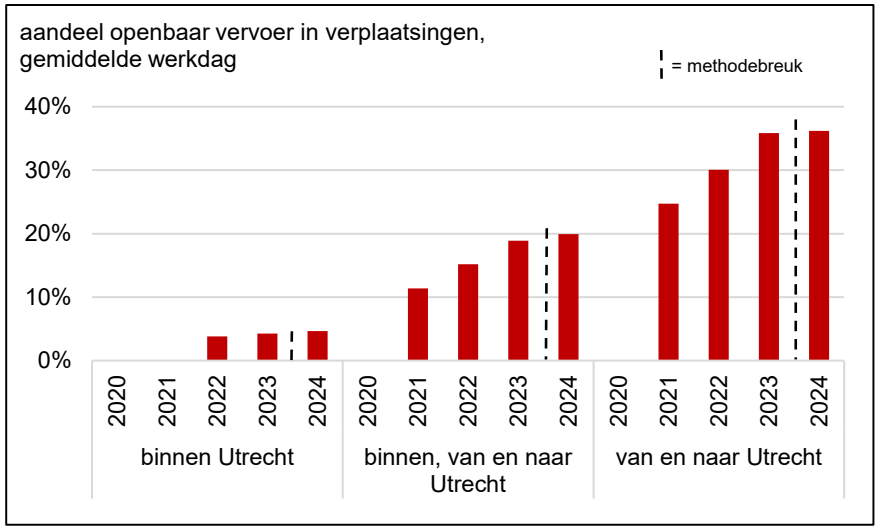
In 2025 kregen 377 (elektrische) fietsers zorg van ambulancepersoneel na een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Dit is 46% van de fietsslachtoffers. Daarbij was de tegenpartij vooral een auto of een andere (elektrische) fietser. In 2024 raakten ongeveer evenveel fietsers gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Vergeleken met 2022 waren er 21 minder fietsslachtoffers bij botsingen met een auto (-9%) en een brom-snorfiets (-46%) en 22 minder bij botsingen met een andere (elektrische) fiets (-17%) en een andere verkeersdeelnemer (-39%).

Ook kregen 356 (elektrische) fietsslachtoffers zorg van ambulancepersoneel na een eenzijdig ongeval. Dit is 43% van alle fietsslachtoffers in 2025. Dit aantal is kleiner dan in de vorige jaren. Vergeleken met 2022 daalde het aantal met 74 (-17%).

Tot slot raakten in 2025 net als in de twee jaren ervoor 86 fietsers gewond doordat ze tegen een obstakel botsten (zoals een boom of een geparkeerd voertuig). Dit is 11% van de fietsslachtoffers. Dit waren er 23 minder dan in 2022 (-21%).

Openbaar Vervoer

36. Aandeel openbaar vervoer in modal split



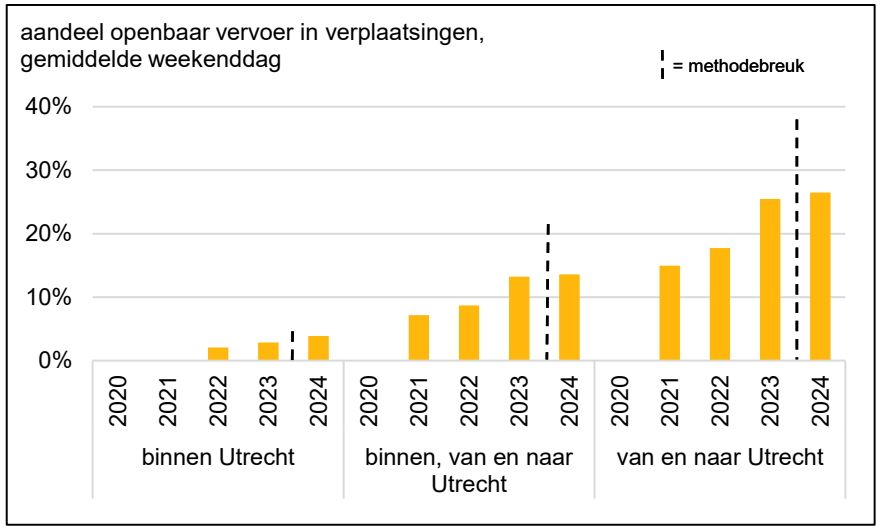
Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het aandeel ov bij verplaatsingen binnen Utrecht in 2020 en 2021 is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

In 2024 werd op werkdagen één op de vijf verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht met het openbaar vervoer afgelegd.

Bij verplaatsingen binnen Utrecht speelt het openbaar vervoer een kleine rol. Op werkdagen werd in 2024 bijna 5% met het openbaar vervoer gemaakt. Fietsen en lopen zijn de meest voorkomende verplaatsingswijzen binnen Utrecht.

Bij verplaatsingen van en naar Utrecht vervult het openbaar vervoer een belangrijke rol: in 2024 werd op werkdagen ruim één op de drie (36%) hiervan met het openbaar vervoer afgelegd.

Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.



Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het aandeel ov bij verplaatsingen binnen Utrecht in 2020 en 2021 is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

Op weekenddagen is het aandeel openbaar vervoer bij verplaatsingen minder groot dan op werkdagen. Van alle verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht in 2024 in het weekend werd 14% met het openbaar vervoer afgelegd.

Bij verplaatsingen binnen Utrecht was dat 4%, bij verplaatsingen van en neer Utrecht 26%.

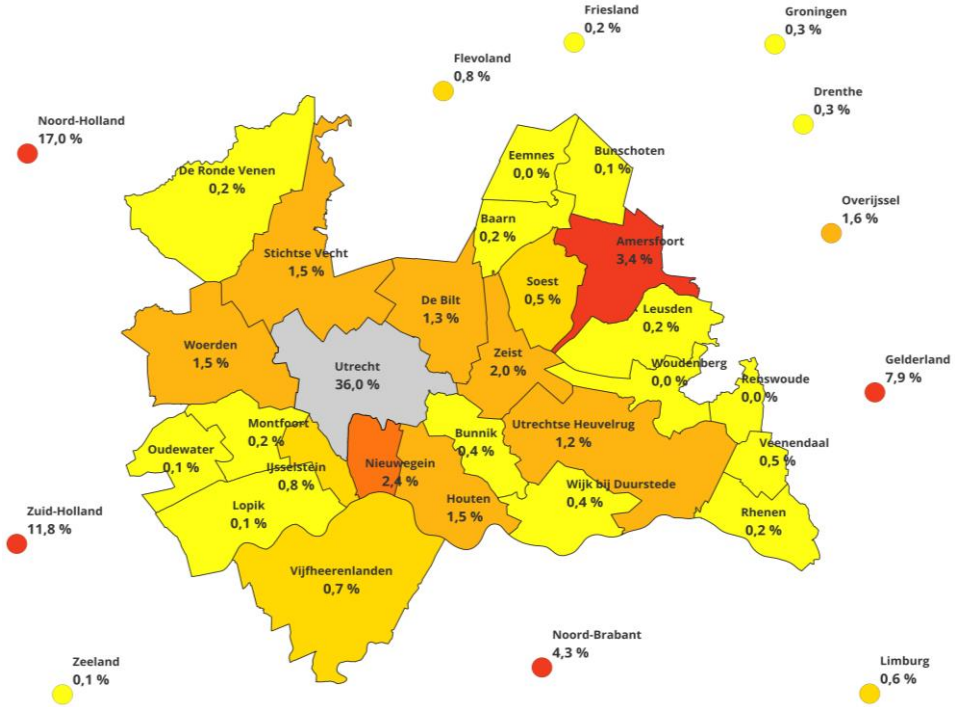
Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

Openbaar Vervoer

37. Herkomst OV-gebruikers met bestemming Utrecht

Onderstaande kaart laat zien wat de herkomst is van verplaatsingen* met het openbaar vervoer met als bestemming de gemeente Utrecht. Een groot deel (44,8%) van de verplaatsingen naar Utrecht wordt gemaakt vanaf buiten de provincie. Deze verplaatsingen worden voornamelijk gemaakt vanuit Noord-Holland (17,0%), Zuid-Holland (11,8%), Gelderland (7,9%) en Noord-Brabant (4,3%). Ook interne verplaatsingen (verplaatsingen van Utrecht naar Utrecht) komen met 36,0% vaak voor. De overige verplaatsingen komen uit andere gemeenten uit de provincie (19,2%). Binnen de provincie komen de verplaatsingen voornamelijk uit Amersfoort (3,4%), Nieuwegein (2,4%) en Zeist (2,0%).

Ten opzichte van 2023 en 2024, zijn er nauwelijks verschillen te zien in de verhoudingen tussen de verschillende reisrelaties.



* o.b.v. OVpay-, CT- en OV-chipkaartgegevens van 2024 (werkdagen). Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers. 'Terugreizen' van bewoners naar Utrecht zitten hier dus bij. Interne reizen die uit twee verplaatsingen bestaan (heen en terug, met minimaal 35 minuten daartussen, zijnde de maximale overstaptijd), tellen mee als twee aparte verplaatsingen.

38. Reisbewegingen Utrecht Centraal

Utrecht Centraal is het knooppunt van Utrecht waar trein, tram en bus samen komen en de verwachting is dat dit knooppunt de komende jaren steeds zwaarder belast wordt. We volgen daarom hoe het station gebruikt wordt. We kijken daarvoor naar de overstapbewegingen die er plaats vinden en hoe mensen van en naar het station reizen. Deze indicator is nog nieuw en bevat tot nu toe data vanaf 2023.

	in-/ opstappers 2025	% t.o.v 2024	uit-/ afstappers 2025	% t.o.v 2024
Centrumzijde Bus	6033	+0%	6095	-5%
Centrumzijde Tram	9633	+7%	9117	+4%
Treinstation	82726	+2%	80688	+3%
Jaarbeursplein (tram)	3525	+6%	3539	+5%
Jaarbeurszijde	27232	-1%	28029	-2%
fiets/voet	70006	+3%	67569	+3%
Totaal	**199156**	**+2%**	**195036**	**+2%**

Bron: OV-chipkaart data via Translink. Reizigers die van trein naar trein overstappen zonder uit / in te checken zitten niet in de data.

Op een gemiddelde werkdag arriveren en vertrekken de meeste reizigers die in of uitchecken met de trein. Na de trein komen en gaan de meeste mensen te voet of op de fiets. In 2025 is met name het aantal instappers op de tram aan de centrumzijde toegenomen, met 7%. in 2024 was hier ook al een groei van 16%. Ook de halte van de tram aan de Jaarbeurszijde groeide met 6%. Dit was vorig jaar gedaald door werkzaamheden. Bij de bus zien we afnames, mogelijk door de problemen bij de nieuwe concessie. Voor het gehele station geldt dat het aantal in- en uitstappers gegroeid is met 2% naar bijna 200.000 overstappende reizigers, vorig jaar was de groei 7%.

Hieronder zijn de aandelen per reismogelijkheid weergegeven. Omdat mensen vaak dezelfde heen- en terugreis maken, is de verdeling nagenoeg gelijk. De aandelen zijn ten opzichte van 2023 en 2024 nagenoeg gelijk gebleven, alleen het aandeel dat met de tram op Jaarbeurszijde aankomt, is iets toegenomen.

	Reis naar CS	Reis vanaf CS
centrumzijde bus	3%	3%
centrumzijde tram	5%	5%
treinstation	41%	42%
jaarbeursplein (tram)	2%	2%
jaarbeurszijde	14%	14%
fiets/voet	35%	35%

Bron: OV-chipkaart data via Translink. Reizigers die van trein naar trein overstappen zonder uit / in te checken zitten niet in de data.

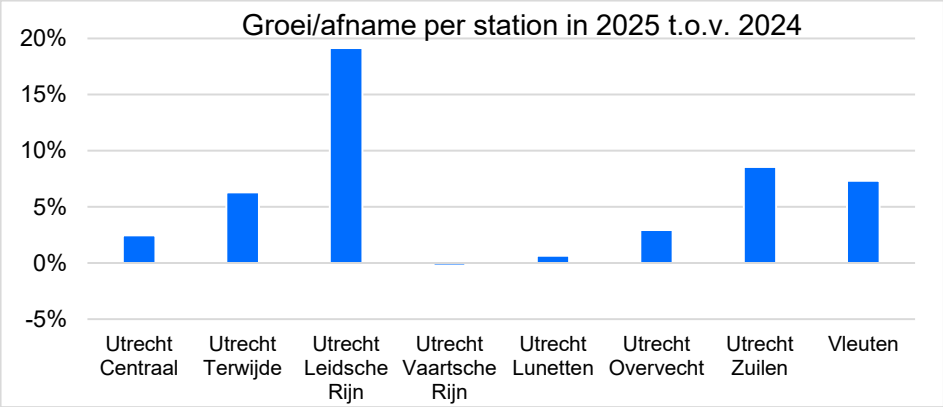
Openbaar Vervoer

39. In-/uitstappers trein per station

In de onderstaande tabel is het aantal in- + uitstappers te zien op een gemiddelde werkdag op de NS-treinstations tot en met 2025. Zoals beschreven in paragraaf 10 zijn de cijfers na 2023 niet helemaal te vergelijken met de jaren ervoor, globaal zijn die 3% te hoog. We laten wel de jaren in de tabel staan om inzicht te geven in de ontwikkeling van de stations. De procentuele groei wordt alleen vanaf 2025 weergegeven.

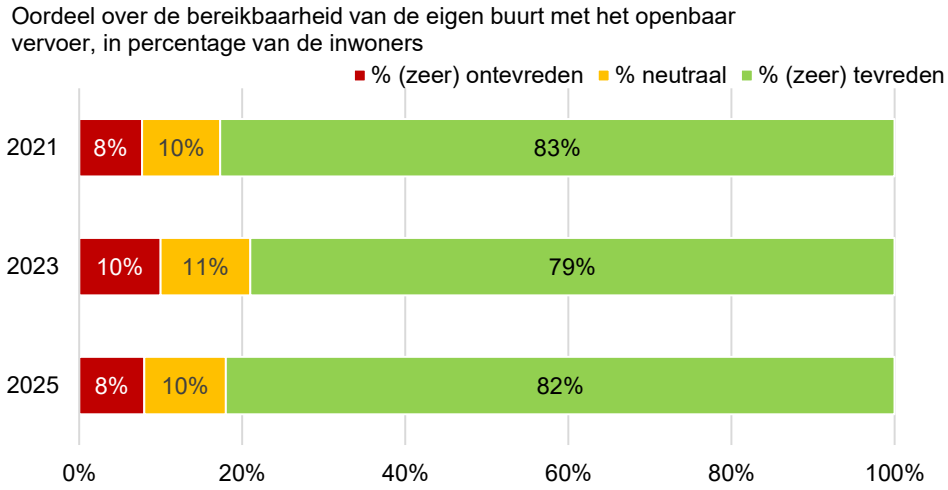
We zien dat na Utrecht Centraal station Vaartsche Rijn en station Overvecht het meest gebruikt worden. Het hardst gegroeid afgelopen jaar is Leidsche Rijn, met 19% en daarmee het afgelopen jaar het station met de grootste stijging van Nederland. Dit komt door ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving en extra stoppende treinen. Ook station Zuilen kende een behoorlijke groei met 9%. Wel blijft dit het minst gebruikte station. Stations Lunetten en Vaartsche Rijn kenden geen of nauwelijks groei.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Utrecht Centraal	207360	87221	86585	144348	175402	175179	179514
Utrecht Terwijde	4356	1950	1923	3012	3776	3834	4075
Utrecht Leidsche Rijn	4179	1930	1921	3125	4014	4244	5057
Utrecht Vaartsche Rijn	9233	4272	5000	7253	8353	8512	8492
Utrecht Lunetten	3979	1873	1915	2621	3260	3169	3189
Utrecht Overvecht	9098	4229	4577	6472	7496	7145	7354
Utrecht Zuilen	2295	1103	1090	1934	2366	2431	2639
Vleuten	4744	2125	2205	3311	4058	4117	4419



Bron: NS

40. Tevredenheid inwoners openbaar vervoer

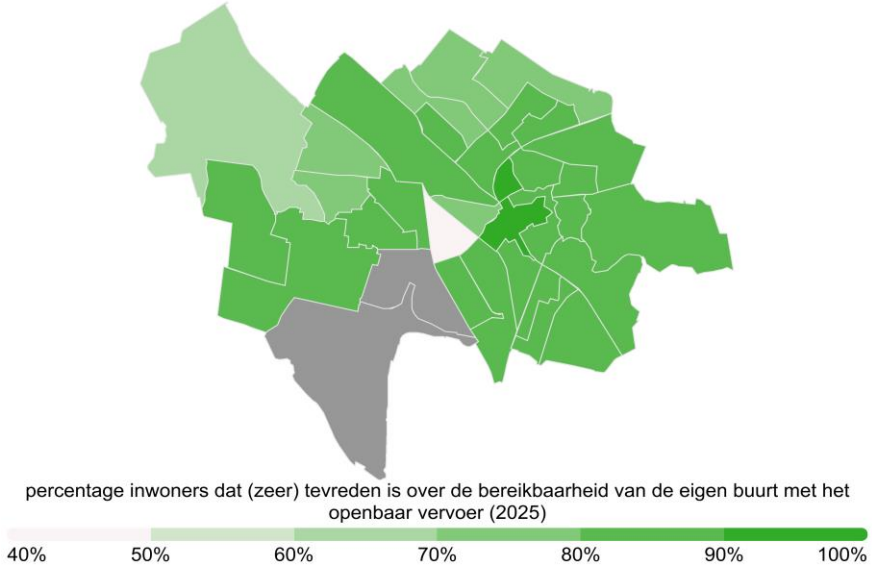


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

Na een dip in de tevredenheid in 2023 (79% tevreden), is in 2025 82% van de Utrechters tevreden over de ov-bereikbaarheid van hun eigen buurt. In 2021 was dat 83%. 8% van de inwoners is ontevreden.

Openbaar Vervoer

Tevredenheid inwoners openbaar vervoer



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

De tevredenheid verschilt per subwijk.

Het meest tevreden zijn inwoners van Zuid en Binnenstad (beide 87%) en Zuidwest (85%). Zuid valt daarbij op omdat daar de tevredenheid ten opzichte van 2023 het sterkst groeide (79% in 2023). Mogelijk dat het herstel van buslijnen 1 en 8 (die in 2023 bovengemiddeld vaak uitvielen) in 2025 ook zorgt voor het herstel van de tevredenheidscijfers ov-bereikbaarheid.

Bewoners van West zijn het minst tevreden over de ov-bereikbaarheid van hun buurt: 18% van de inwoners is er ontevreden over, terwijl dat stadsbreed 8% is. De ontevredenheid zit vooral in subwijk Oog in Al, Welgelegen: 34% van de inwoners van deze subwijk is ontevreden over de ov-bereikbaarheid van hun buurt (ongeveer evenveel als in 2023).

Tot slot zien we ook een relatief grotere ontevredenheid over de ov-bereikbaarheid bij inwoners met een lichamelijke of psychische beperking (11%) en inwoners die niet goed, niet slecht (10%) of slecht (14%) kunnen leven van hun inkomen.

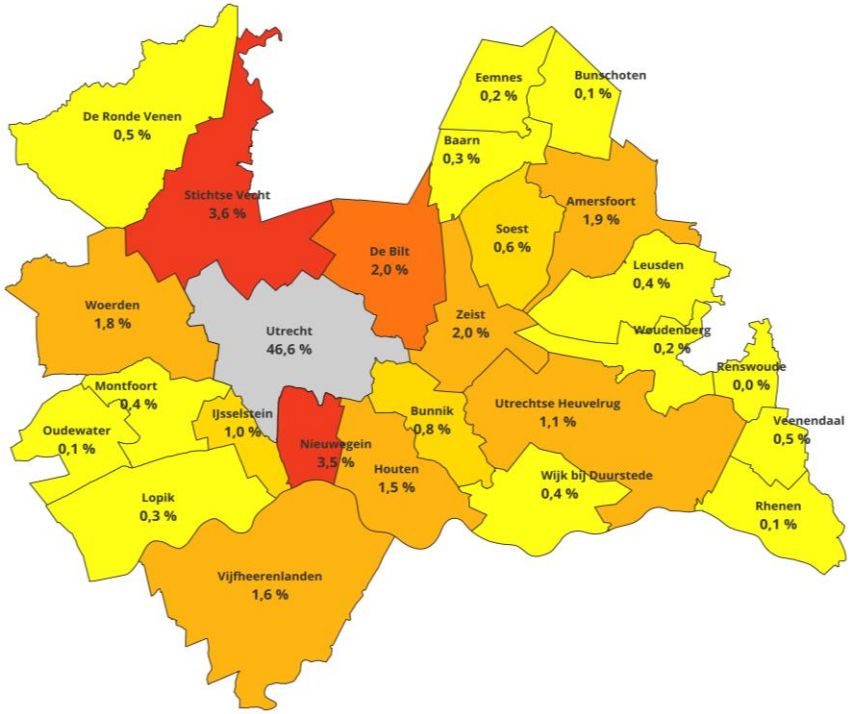


Foto: Tom Janssen

Motorvoertuigen

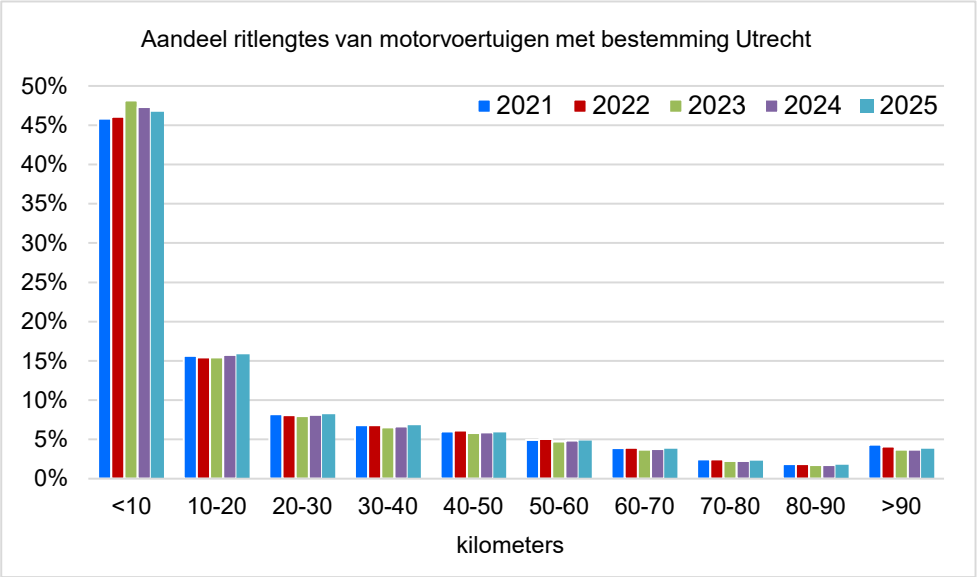
41. Herkomst motorvoertuigen en ritlengtes

Deze indicator geeft inzicht in de herkomst van gemotoriseerd verkeer dat naar Utrecht rijdt. Het mobiliteitsplan zet in op mobiliteitskeuze verandering. Vooral voor korte ritten moet vaker een andere modaliteit dan de auto gekozen worden, waarvoor OV- en fietsverbindingen een goed alternatief moeten zijn. Op basis van floating car data (fcd)* is te achterhalen waar autoverkeer met bestemming gemeente Utrecht vandaan komt. Hiermee kan inzicht verkregen worden in de verplaatsingsafstand en -herkomst. De afbeelding laat zien welk percentage van het totaal aan bestemmingsverkeer, afkomstig is van iedere gemeente in de provincie Utrecht. Dit is inclusief interne ritten, dus ritten met zowel herkomst als bestemming gemeente Utrecht. Bijna de helft van de ritten (47%) zijn interne ritten, hier zoomen we op de volgende pagina meer op in. Verder komt 25% uit overige gemeenten in de provincie en 29% van buiten de provincie. Binnen de provincie hebben met name dichtbij gelegen gemeenten als Stichtse Vecht (3,6%) en Nieuwegein (3,5%) relatief veel verkeer dat naar Utrecht rijdt.



*o.b.v. fcd van sept t/m nov (werkdagen). Bij fcd wordt geen onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers. 'Terugritten' van bewoners naar Utrecht zitten hier dus bij. Interne verplaatsingen die uit twee ritten bestaan (heen en terug), tellen mee als twee aparte ritten.

Van alle ritten met de bestemming Utrecht (inclusief interne ritten) is bekeken wat de ritlengte is. De grafiek en tabel hieronder laten zien dat 47% van de ritten korter is dan 10 kilometer en 63% korter dan 20 kilometer. Als we interne ritten niet meenemen, dan is 13% korter dan 10 kilometer en 33% korter dan 20 kilometer. Als we alleen kijken naar de ritten afkomstig uit de overige gemeenten in de provincie Utrecht, dan is 28% korter dan 10 kilometer en 68% korter dan 20 kilometer. De ritlengtes zijn vergelijkbaar met eerdere jaren. De data laat zien dat er afgelopen jaren nog veel autoritten naar Utrecht hebben plaatsgevonden over korte afstanden, zowel vanuit de gemeente Utrecht zelf als vanuit omliggende gemeenten. Hiervoor kunnen de (elektrische) (bak)fiets, speedpedelec en OV alternatieven zijn.



	Herkomst					
	Alle ritten		Alle ritten excl. intern		Provincie excl. intern	
	<10 km	<20 km	<10 km	<20 km	<10 km	<20 km
2021	46%	61%	13%	33%	29%	68%
2022	46%	62%	13%	32%	28%	68%
2023	48%	64%	14%	34%	30%	69%
2024	47%	63%	13%	33%	29%	69%
2025	47%	63%	13%	33%	28%	68%

Bron: TomTom data (fcd) en gemeente Utrecht

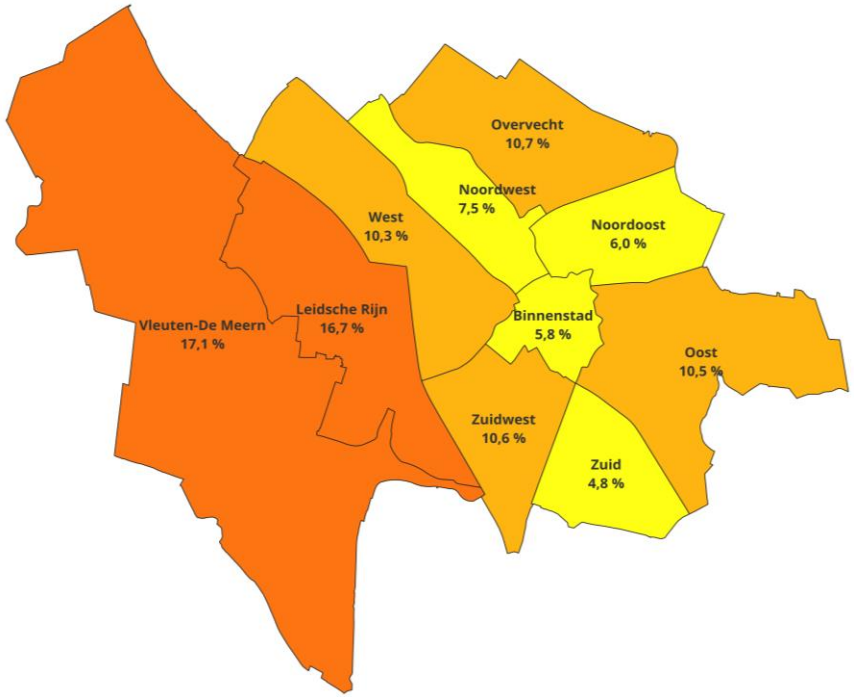
Motorvoertuigen

42. Interne ritten en ritlengtes

Wanneer we o.b.v. fcd naar alle ritten kijken met bestemming gemeente Utrecht, zien we dat 47% de gemeente Utrecht ook als herkomst had. Dit zijn dus interne ritten, ongeacht of deze ritten onderweg deels buiten de gemeente hebben plaatsgevonden. Het gaat om alle ononderbroken verplaatsingen met zowel de herkomst als de bestemming binnen de gemeente Utrecht. Een interne verplaatsing met een heen- en een terugrit, telt dus als twee interne ritten.

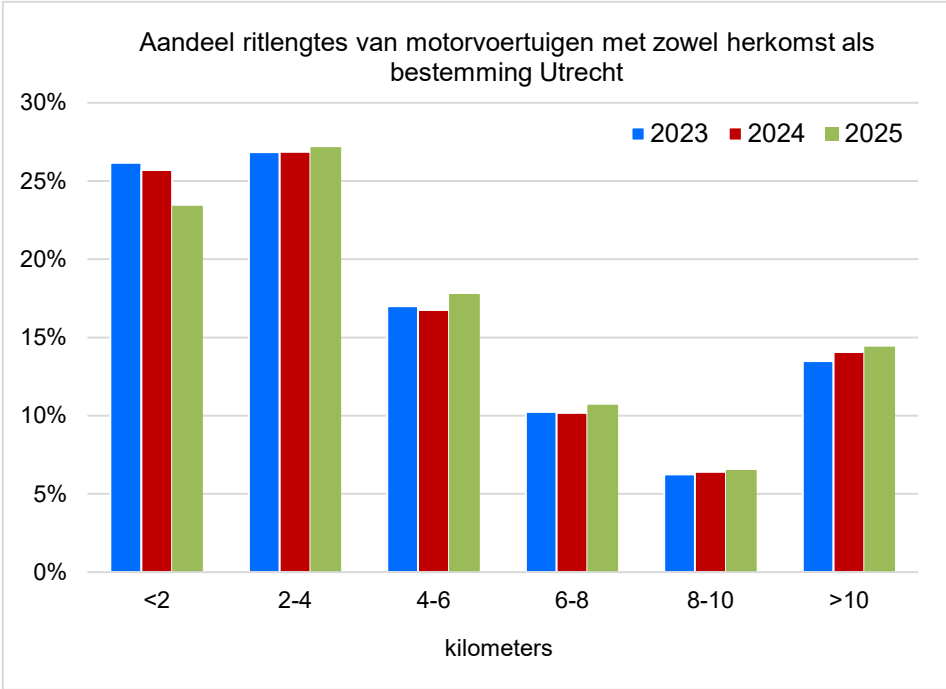
De afbeelding laat zien welk deel van dit interne verkeer uit de verschillende wijken afkomstig is. Dat gaat niet alleen over de inwoners van die wijk, want ook bezoekers van een wijk die een interne rit maken, kunnen in die bezochte wijk een interne rit starten, bv. naar huis. De wijken Zuid, Binnenstad, Noordoost en Noordwest hebben relatief de laagste aandelen van het interne verkeer, met 4,8% tot 7,5%. Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn scoren relatief hoog, met 17,1% en 16,7%.

Van alle interne ritten in Utrecht, is 40% een rit die ook binnen de eigen wijk blijft. Dit percentage is het laagst in Zuid (26%) en het hoogst in Vleuten-De Meern (55%).



Van alle interne ritten is bekeken wat de ritlengte is. De grafiek hieronder laat zien dat bijna een kwart van alle interne ritten korter is dan 2 kilometer, 50% korter is dan 4 kilometer, en 86% korter is dan 10 kilometer. De ritlengtes van interne ritten zijn vergelijkbaar voor 2023 en 2024, al lijkt het aandeel ritten korter dan 2 kilometer iets te dalen.

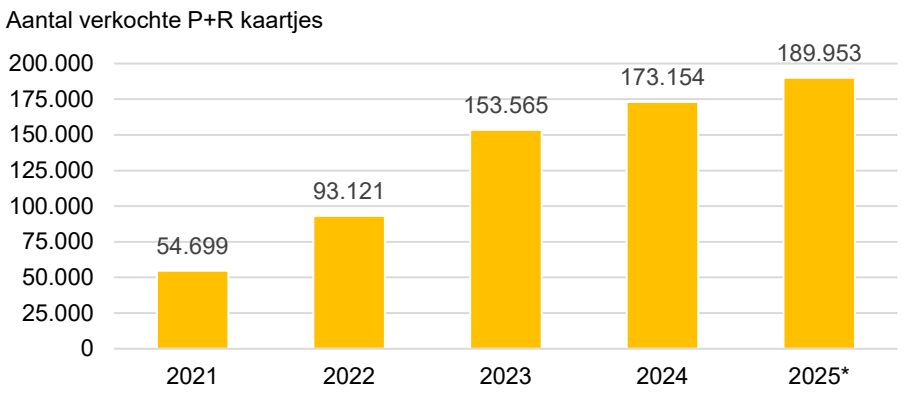
De data laat zien dat er veel korte interne ritten worden gemaakt. Het reismotief van deze ritten is niet bekend, zo kan een deel van de ritten een onderdeel zijn van een langere verplaatsing, waarbij een tussenstop tot een opsplitsing in kortere ritten heeft geleid. Desondanks laten deze cijfers zien dat er nog veel korte autoritten plaatsvinden, die deels ook met een alternatieve, duurzamere vervoersmodaliteit gemaakt hadden kunnen worden.



Bron: TomTom data (fcd) en gemeente Utrecht

Multimodale reis

43. P+R gebruik



Bron: gemeente Utrecht. Reizigers kunnen alleen een P+R kaartje kopen als ze aantoonbaar met het openbaar vervoer naar het centrum zijn gereisd. P+R Berlijnplein was dicht in 2021 tot april 2022, het gebruik van deze P+R in 2022 is niet bekend.

De gemeente Utrecht heeft vier P+R's: Westraven, Papendorp, Berlijnplein en Utrecht Science Park. Het aantal parkeerplekken op deze P+R's is gelijk aan dat van de afgelopen drie jaren (2.694 op werkdagen en 4.755 in het weekend). Bezoekers kunnen parkeren voor €7,50 per dag mits ze (met maximaal vijf personen) met het openbaar vervoer naar het centrum reizen en weer terug. In 2024 betaalden ze hiervoor € 7,00, in 2023 was dit € 6,30 en in 2020 - 2022 kostte het € 6,00.

Na het lage gebruik in de jaren met coronamaatregelen, neemt het P+R gebruik weer toe. In 2025 parkeerden bijna 190.000 automobilisten hun auto op één van de vier P+R's om verder te reizen met het openbaar vervoer*. Dat is 10% meer dan in 2024 en 24% meer dan in 2023.

Het aantal verkochte P+R kaartjes in 2025 per P+R (afgerond op honderdtallen):

- P+R Westraven:	139.200
- Utrecht Science Park:	40.500
- P+R Berlijnplein:	6.400
- P+R Papendorp:	3.900

**Als gevolg van een storing zijn de aantallen gebruikers van Westraven, Papendorp en Berlijnplein in januari-april 2025 niet beschikbaar. Deze aantallen zijn geschat.*



Foto: Tom Philip Janssen

Stap 3: Netwerken op orde

Conclusies

Merendeel inwoners tevreden over lopen

Bijna een derde van de verplaatsingen binnen Utrecht (dus de verplaatsingen die beginnen en eindigen in Utrecht) werd in 2024 op werkdagen lopend gedaan (32%). Op weekenddagen was dat iets meer, 35%. Vier op de vijf Utrechters zijn tevreden over de looproute naar de supermarkt (80%). 10% is hierover juist niet tevreden.
Het aantal gewonde voetgangers dat zorg krijgt van ambulancepersoneel neemt in 2025 na de stijging in de vorige jaren af. In 2025 kregen 272 gewonde voetgangers zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn er 8% minder dan in 2024, maar nog 17% meer dan in 2022. De meeste voetgangers raakten gewond bij een eenzijdig ongeval (bijvoorbeeld door te struikelen). Dit onderstreept het belang van aantrekkelijke, veilige voorzieningen voor voetgangers.

Bijna de helft van de verplaatsingen binnen Utrecht met de fiets

De fiets is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen binnen Utrecht. In 2024 werd 49% van deze verplaatsingen met de fiets gedaan.
Het aantal fietsslachtoffers neemt af. In 2025 kregen 819 fietsslachtoffers (gewone en elektrische fiets) zorg van ambulancepersoneel. Dat zijn er 10 minder dan in 2024 (-1%) en 183 minder dan in 2022 (-18%). Van deze 819 slachtoffers zaten er tenminste 202 op een elektrische fiets. Het aantal slachtoffers op een elektrische fiets neemt sinds 2022 toe. In 2025 raakten er 28 meer gewond dan een jaar eerder (+3%) en 106 meer dan in 2022 (+110%). De meeste fietsslachtoffers ontstaan door een ongeval met een andere verkeersdeelnemer (46%), gevolgd door eenzijdige ongevallen (43%). De overige 11% ontstaat door een botsing met een obstakel.

Relatief meer treinreizigers op andere stations dan Utrecht Centraal

Op werkdagen werd in 2024 ruim één op de drie verplaatsingen van en naar Utrecht met het openbaar vervoer afgelegd (36%). Bij verplaatsingen binnen Utrecht is het aandeel openbaar vervoer veel lager (5%).
Na een dip in 2023 die waarschijnlijk het gevolg was van een afgeschaalde en onbetrouwbare uitvoering van de dienstregeling is in 2025 82% van de inwoners tevreden over de bereikbaarheid van de eigen buurt met het openbaar vervoer.
In 2025 reisden relatief meer treinreizigers via andere stations dan Utrecht Centraal: 84% van alle treinreizigers in Utrecht stapten in of uit op Utrecht Centraal (in 2015 was dit 89%). Dit daagt bij aan het spreiden van de drukte over de stations. Station Leidsche Rijn is het sterkst gegroeid (+19% in 2025) en heeft de grootste groei van Nederland, door ruimtelijke ontwikkelingen en een uitbreiding van de treindienstregeling.

Veel korte autoritten met bestemming Utrecht

Van alle autoritten met bestemming Utrecht is 47% korter dan 10 kilometer, 63% is korter dan 20 kilometer. De ritlengtes zijn vergelijkbaar met eerdere jaren. Hiervoor kunnen de (elektrische) (bak)fiets, speedpedelec en OV alternatieven zijn.

Waar 47% van de autoritten naar Utrecht een interne rit is, is dat bij OV-verplaatsingen 36%. Verder komt 25% van de autoritten uit andere gemeenten binnen de provincie Utrecht, bij OV-verplaatsingen is dat 19%. OV-verplaatsingen naar Utrecht komen relatief vaker uit overige provincies (45%) dan autoverplaatsingen (29%). Ook bij verplaatsingen naar Utrecht vanuit de provincie is dit patroon zichtbaar; bij autoverplaatsingen zien we relatief veel verplaatsingen van/naar nabijgelegen gemeenten zoals Stichtse Vecht (3,6%) en Nieuwegein (3,5%), terwijl we bij OV-verplaatsingen vooral reisrelaties zien met gemeenten met goede OV-verbindingen, zoals Amersfoort (3,4%) en Nieuwegein (2,4%). Nieuwegein valt dus op met zowel relatief veel auto- als OV-verplaatsingen naar Utrecht.

P+R gebruik toegenomen

In 2025 parkeerden bijna 190.000 automobilisten hun auto op één van de vier P+R's om verder te reizen met het openbaar vervoer (aantallen Westraven, Papendorp en Berlijnplein januari-april 2025 geschat). Dat is 10% meer dan in 2024 en 24% meer dan in 2023. Dit draagt bij aan het doel om het aantal autoverplaatsingen niet te laten toenemen.

Stap 4. Slim parkeren

Inleiding

De stad groeit hard. Er is niet genoeg ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Lopen, fietsen en openbaar vervoer nemen minder ruimte in beslag dan de auto. Ruimte die we kunnen gebruiken voor groen en plekken om te spelen.

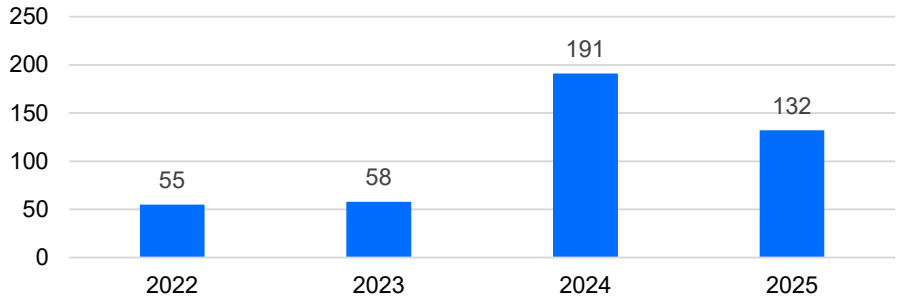
Het weghalen van parkeerplaatsen en het toevoegen van mogelijkheden om fietsen te stallen helpen het aantal auto’s in de stad te beperken en stimuleren het gebruik van de fiets. In grote delen van de stad is behoefte aan meer fietsparkeerruimte.
Invoering betaald parkeren helpt bovendien om parkeeroverlast te verminderen en moedigt het gebruik van duurzame alternatieven voor de auto aan. Als het aantal auto’s op straat niet toeneemt, blijft er meer ruimte over. Bijvoorbeeld voor groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer zoals wandelen, fietsen en deelvervoer. Ook neemt de drukte op de weg niet toe en verbetert de kwaliteit van de lucht. Het geld dat we ophalen met betaald parkeren, investeren we in een groene en leefbare stad.

In dit hoofdstuk staan cijfers over het aantal parkeerplekken voor auto's en fietsen, de autoparkeerdruk, het aantal verwijderde gevaarlijk en te lang gestalde fietsen en cijfers over de tevredenheid over parkeren en stallen.

Autoparkeren

44. Autoparkeerplaatsen

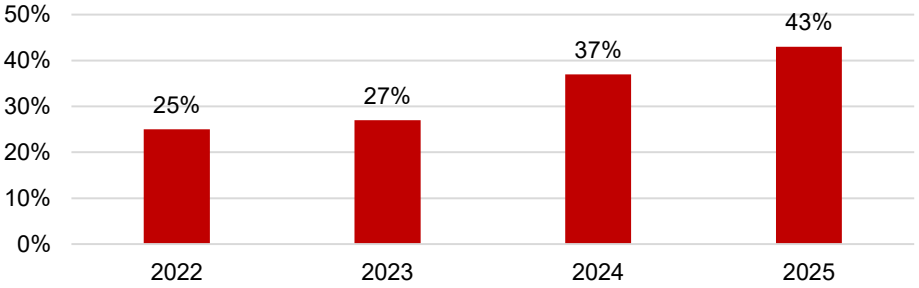
Aantal opgeheven parkeerplaatsen



Bron: Gemeente Utrecht.

Er zijn in 2025 ter bevordering van de leefbaarheid 132 autoparkeerplaatsen opgeheven: 78 in de binnenstad en 54 in de rest van de stad.
In 2022 waren dit 55 parkeerplekken, in 2023 waren het er 58 en in 2024 191. Vergeleken met 2023 (55 opgeheven plaatsen) en 2023 (58 opgeheven plaatsen) zijn er meer plekken opgeheven. Veel parkeerplekken die voor 2025 gereserveerd waren, zijn doorgeschoven naar 2026. Dit komt doordat het opheffen van parkeerplaatsen afhankelijk is van bewonersinitiatieven en de voortgang van projecten.

Aandeel betaalde autoparkeerplaatsen

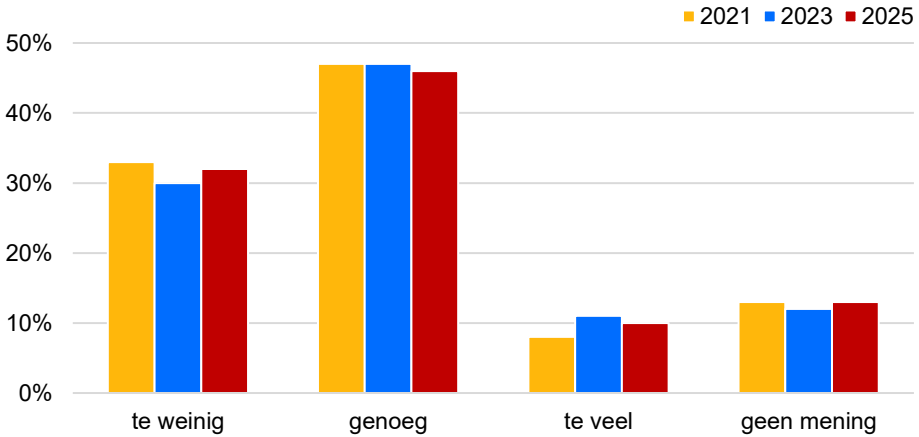


Bron: Gemeente Utrecht.

De ambitie is dat in 2034 in de hele gemeente betaald moet worden voor het parkeren van een auto op straat, dus 100% in het jaar 2034. Eind 2025 was 43% van het parkeerareaal betaald, 6 procentpunten meer dan in 2024.

45. Tevredenheid aantal autoparkeerplekken in de buurt

Oordeel over het aantal autoparkeerplekken op straat in de buurt van de eigen woning



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

46% van de Utrechters vindt dat er precies genoeg autoparkeerplekken op straat zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 en 2021 (47%).

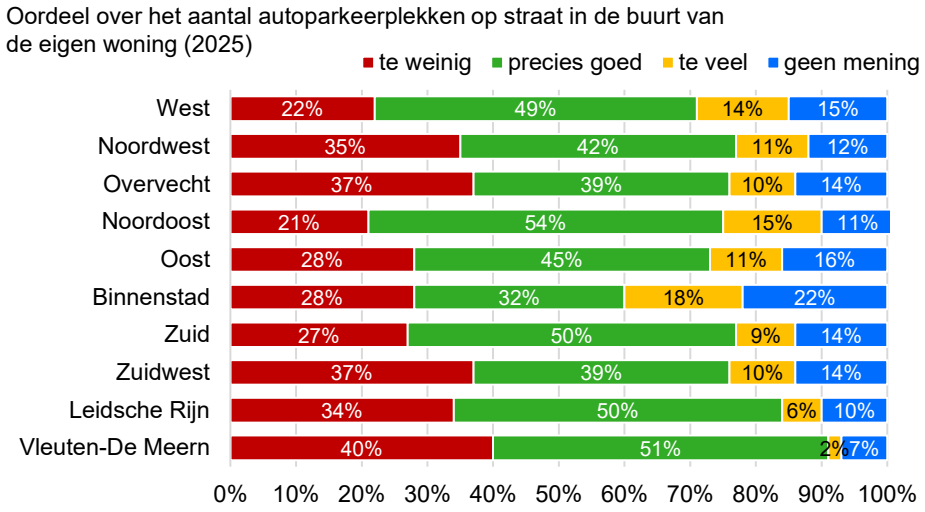
10% van de Utrechters vindt dat er te veel autoparkeerplekken zijn en 32% vindt het te weinig. 13% van de inwoners heeft hier geen mening over of weet het niet.

Vergeleken met twee jaar geleden vinden meer Utrechters het aantal parkeerplekken in de eigen buurt te weinig (30% in 2023). Vergeleken met vier jaar eerder is er juist een kleine afname (33% in 2021).

Door het uitbreiden van betaald parkeren groeide het aantal betaalde parkeerplaatsen op straat in 2024 met 6.853 tot 47.862 plaatsen. Het gaat om parkeerplaatsen waar eerder niet betaald hoefde te worden en nu wel. Hiermee heffen we parkeerbelasting op 32% van het totale aantal parkeerplaatsen.

Autoparkeren

Tevredenheid aantal autoparkeerplekken in de buurt



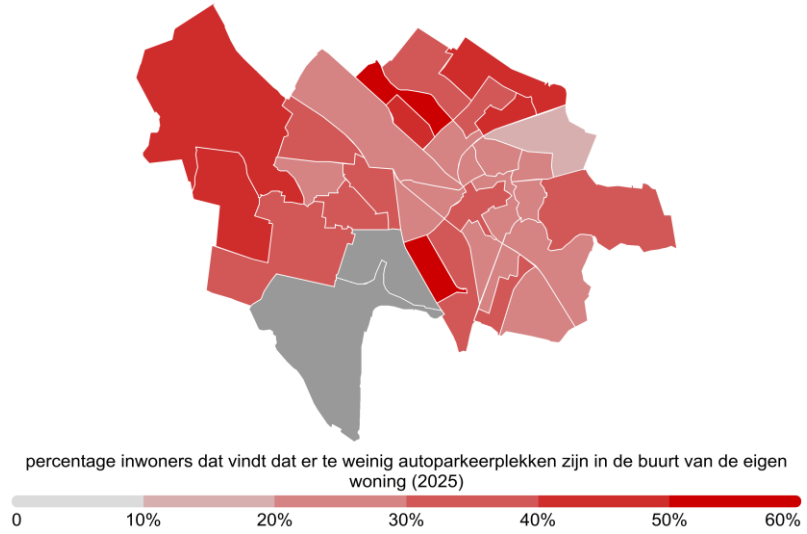
Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

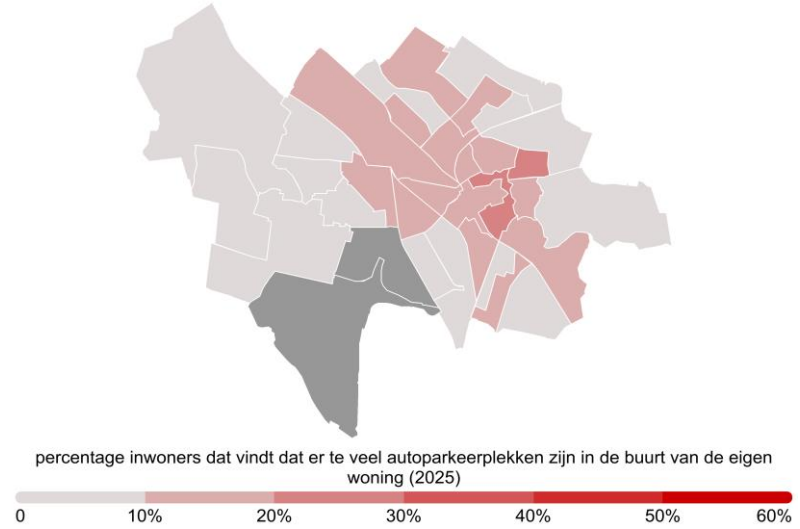
Het oordeel over het aantal autoparkeerplekken verschilt per wijk. In alle wijken is het aandeel inwoners dat het aantal parkeerplekken precies goed vindt het grootst, gevolgd door het aandeel dat vindt dat er te weinig plekken zijn.

Bewoners van Binnenstad (18%), Noordoost (15%) en West (14%) vinden het aantal parkeerplaatsen relatief vaak ‘te veel’. In Vleuten-De Meern (40% - in deze wijk is het autobezit het grootst), Zuidwest (37%) en Overvecht (37%) vinden juist relatief veel inwoners dat er te weinig autoparkeerplekken zijn in de eigen buurt.
In Noordoost en Binnenstad neemt het aandeel inwoners dat vindt dat er teveel parkeerplekken in de buurt zijn sinds 2021 toe.
In Noordwest en Overvecht neemt het aandeel inwoners dat vindt dat er te weinig parkeerplekken in de buurt zijn sinds 2021 toe. In deze gebieden wordt nog betaald parkeren ingevoerd.

Subwijken met relatief veel inwoners die het aantal parkeerplekken ‘te weinig’ vinden, zijn Kanaleneiland (51%, in Kanaleneiland noord is betaald parkeren ingevoerd na deze meting) en Zuilen-noord en -oost (beide 51%, een deel van Zuilen wordt betaald parkeren in november 2026). In beide subwijken is dit aandeel gegroeid.

Inwoners van Binnenstad, Noordoost en West vinden het aantal parkeerplaatsen relatief vaak ‘te veel’, vooral in Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (23%) en Binnenstad woongebied (20%).





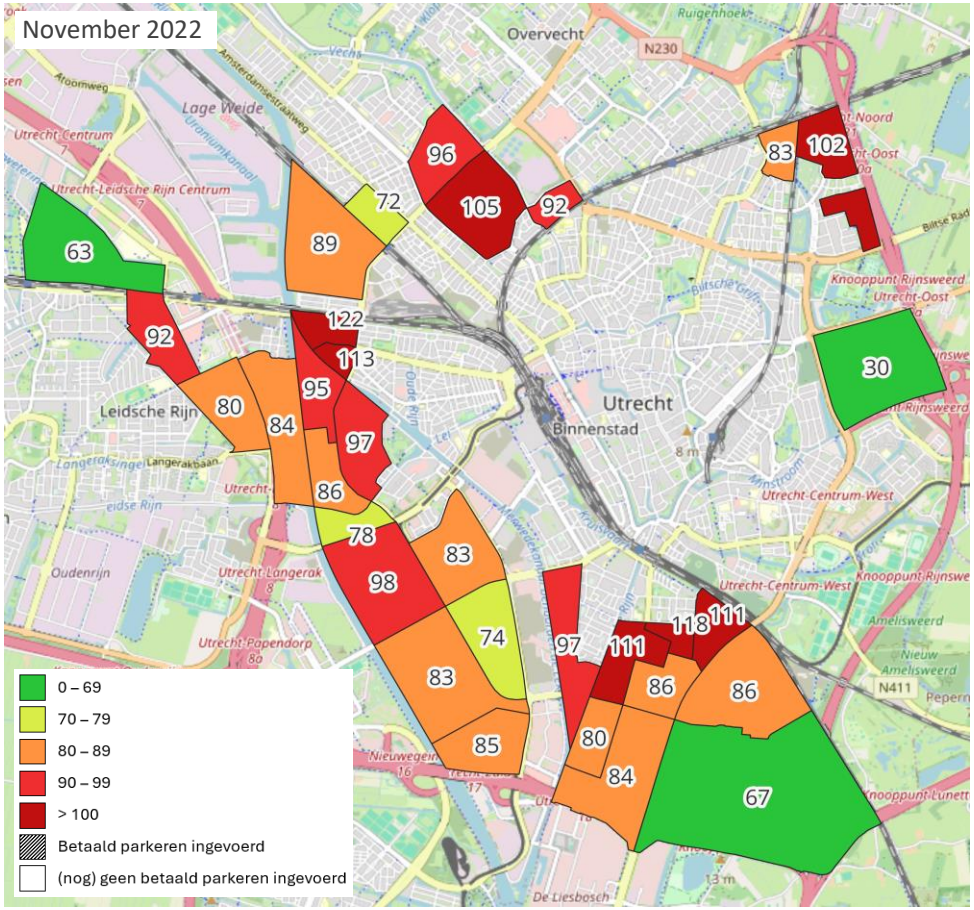
Bron: Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht, Inwonersenquête 2025. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

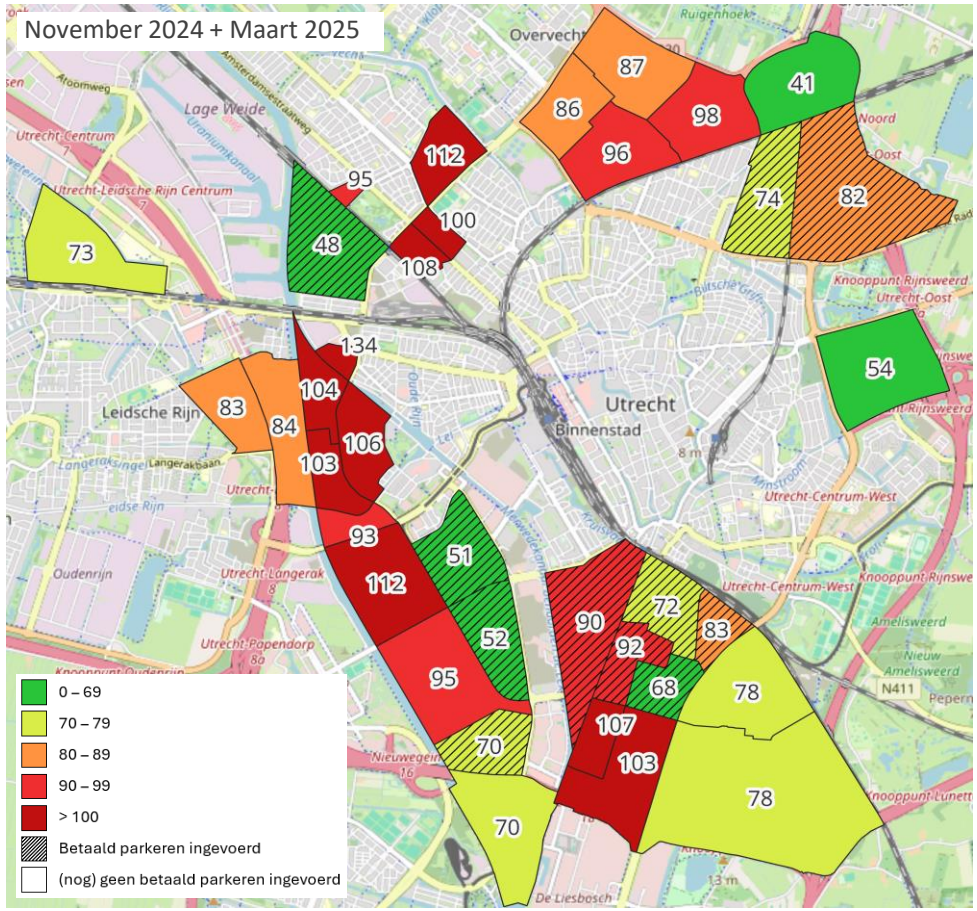
Autoparkeren

46. Autoparkeerdruk

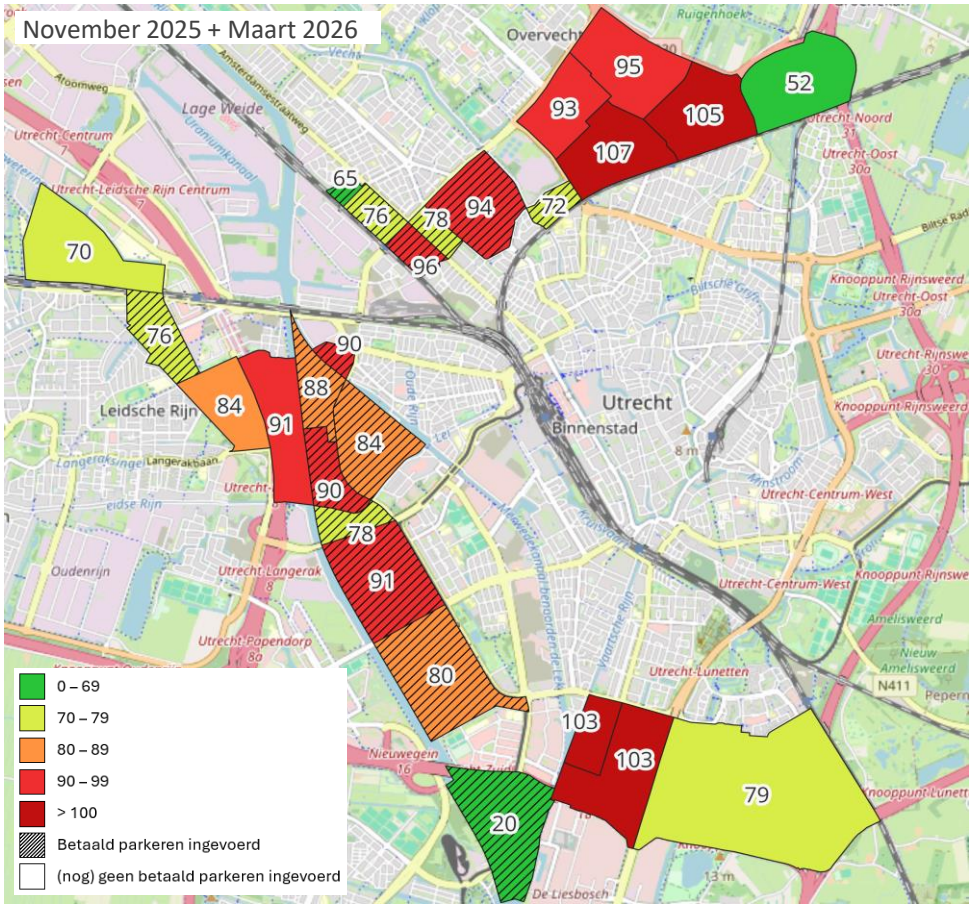
De openbare ruimte in Utrecht is schaars en geparkeerde auto's nemen veel ruimte in. Betaald parkeren vermindert parkeeroverlast en moedigt duurzame andere keuzes voor de auto aan. Als het aantal auto's op straat niet toeneemt, blijft er meer ruimte over. Bijvoorbeeld voor groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer zoals wandelen, fietsen en deelvervoer. In een groot deel van Utrecht moeten automobilisten al betalen voor het parkeren. Tot en met 2034 breiden we stapsgewijs betaald parkeren uit naar de hele gemeente. De effecten van de invoering van betaald parkeren meten we onder andere door parkeerdrukmetingen uit te voeren. De parkeerdruk is de verhouding tussen het aantal geparkeerde voertuigen en het aantal beschikbare parkeerplekken. Dit doen we in ieder geval voor en na de invoering van betaald parkeren.

De parkeerdrukmetingen voor en na invoering betaald parkeren, staan hieronder op drie kaarten weergegeven (zie ook de volgende pagina). De getoonde parkeerdruk is het percentage dat hoort bij het drukste meetmoment. De gebieden zonder arcering zijn de gebieden die op dat moment (nog) niet betaald waren, de gebieden met arcering zijn dat op dat moment wel. De belangrijkste resultaten zijn op de volgende pagina toegelicht.





Autoparkeren

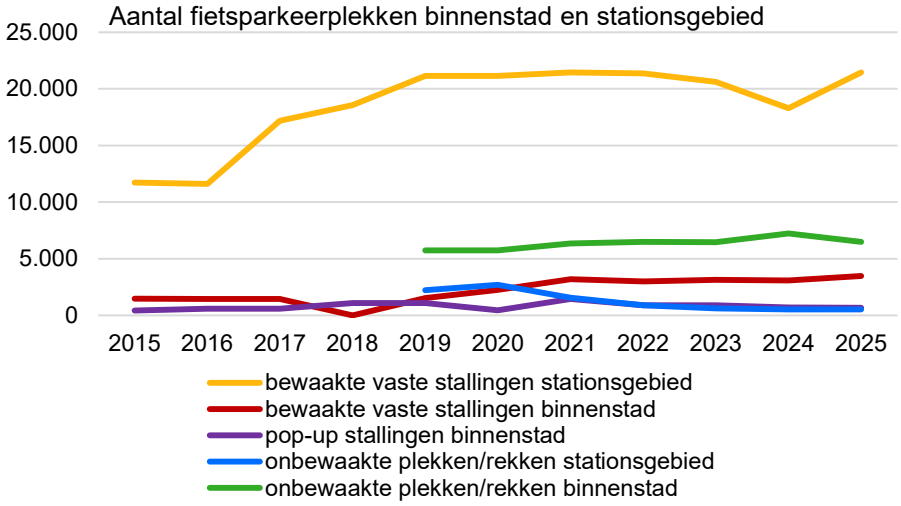


De drie voorgaande kaarten laten zien dat in alle gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, de gemeten parkeerdruk lager is dan in de laatste meting voor de invoering van betaald parkeren. In de subbuurt Schaepmanplein e.o. is vlak voor de invoering in mei 2025 geen meting gedaan, hier is de parkeerdruk gestegen ten opzichte van november 2022. Andersom stijgt de parkeerdruk vaak in de gebieden die grenzen aan gebieden waar net betaald parkeren is ingevoerd, dat heet het waterbedeffect. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar in Kanaleneiland-Noord en -Zuid (98 -> 112 en 83 -> 95), nadat er in Transwijk in mei 2024 betaald parkeren is ingevoerd. Na de invoering van betaald parkeren in Kanaleneiland-Noord (november 2025) en -Zuid (mei 2025) daalde de parkeerdruk weer naar 91 en 80.

Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk is alleen te bepalen in gebieden waar een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden voor het waterbedeffect (dus niet grenzend aan een gebied met betaald parkeren), en waar intussen betaald parkeren is ingevoerd. Ook moeten de meetgebieden gelijk aan elkaar zijn. Dat is nu in 8 gebieden het geval. In 6 daarvan is het effect dat de parkeerdruk is gedaald: Kanaleneiland-Zuid: 83 -> 80, Kanaleneiland-Noord: 98 -> 91, Halve Maan Noord: 95 -> 88, Woonboulevard: 85 -> 70, Nieuw Hoograven Noord: 86 -> 68 en Oud Hoograven Noord: 111 -> 92. In 2 gebieden nam de parkeerdruk netto toe: Schaepmanplein e.o.: 72 -> 76 en Halve Maan Zuid: 86 -> 90. Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk lijkt dus positief te zijn. Wel zijn er meer factoren van invloed op de parkeerdruk in een buurt dan alleen het invoeren van betaald parkeren. Er worden bijvoorbeeld parkeerplaatsen opgeheven voor groen, verkeersveiligheid of herinrichtingen. Ook bouwontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de parkeerdruk. We blijven de parkeerdruk de komende jaren volgen.

Fietsparkeerplekken

47. Aantal stallingsplekken

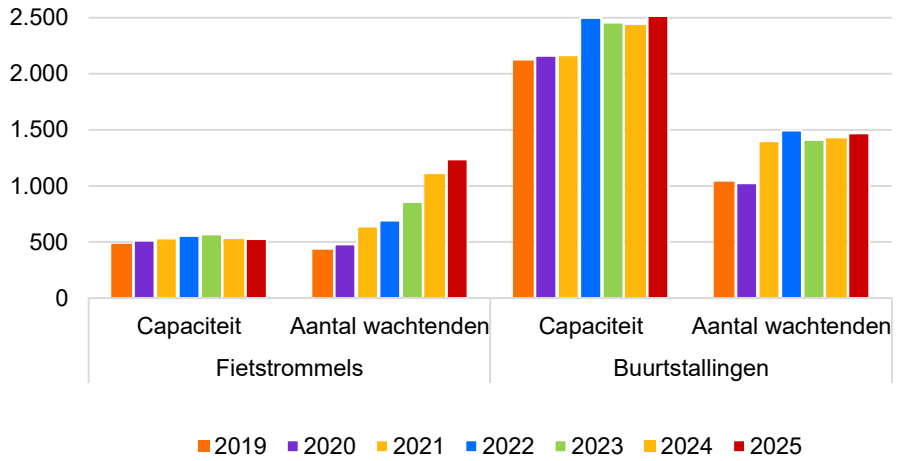


Bron: gemeente Utrecht. Als gevolg van een nieuwe meetmethode zijn er kleine afwijkingen in de aantallen ten opzichte van eerdere jaren.

In 2025 bieden de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad (excl. stationsgebied) ruimte aan ongeveer 3.500 fietsen. Op straat zijn er in de binnenstad ongeveer 7.200 plekken. Daarnaast zijn er maximaal 660 zogenaamde pop-up plekken. Deze worden alleen beschikbaar gesteld op momenten van piekdrukte. Het aantal plekken dat wordt neergezet, is afhankelijk van de hoeveelheid bezoekers.

In de bewaakte fietsenstallingen in het stationsgebied zijn ongeveer 21.500 plekken, in 2024 waren er tijdelijk minder plekken omdat de Jaarbeursplein- én Sijpesteijnstalling in het laatste kwartaal van 2024 gesloten waren. In 2025 zijn deze twee weer open. Op straat zijn er in 2025 circa 500 plekken in het stationsgebied. In eerdere jaren zijn met de invoering van het fietsparkeerverbod nabij het station en voldoende plekken in de bewaakte stallingen een aantal plekken weggehaald.

48. Capaciteit en wachtlijst buurtstallingen en fietstrommels



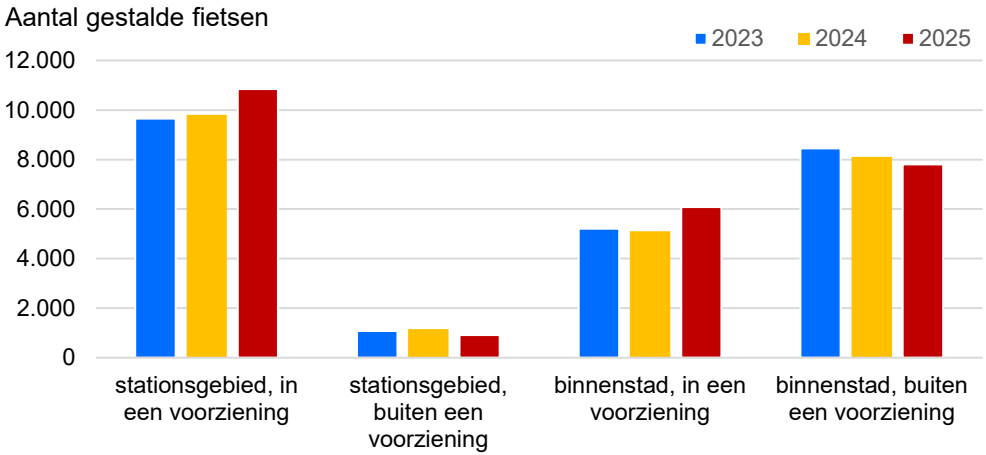
Bron: Veiligstallen.nl - CROW, betreft cijfers van december.

Buurtbewoners die zelf geen plek hebben om hun fiets veilig te stallen, kunnen tegen betaling een plaats huren in één van de 40 buurtstallingen of 123 fietstrommels. Eind 2025 waren er 527 plekken in fietstrommels (evenveel als een jaar eerder) en 2.566 plekken in buurtstallingen (130 meer dan een jaar eerder).

Voor veel van deze stallingen is er een wachtlijst. Inwoners kunnen zich gratis registreren voor deze wachtlijst. De wachtlijst voor de fietstrommels is in 2025 toegenomen met 12%. Eind 2025 stonden er 1.237 bewoners op de wachtlijst voor een plek in een fietstrommel, daarmee is de wachtlijst langer dan eerdere jaren. De toename komt door de toename van bewoners met een elektrische fiets die hun fiets in een trommel willen stallen en door extra communicatie over de trommels. De wachtlijst voor de buurtstallingen is ook toegenomen. Eind 2025 waren er 1.468 wachtenden, 3% meer dan eind 2024. We zoeken actief naar betaalbare en beschikbare locaties waar we buurtstallingen kunnen plaatsen. Buurtstallingen plaatsen we in buurten waar veel fietsen op straat worden geparkeerd. Een locatie vinden is meestal niet eenvoudig. Bewoners die in hun buurt een buurtstalling willen en daarvoor een geschikte locatie weten, kunnen een voorstel doen. De gemeente toetst deze op de geschiktheid van de locatie (zoals grootte, indeling van de ruimte, toegankelijkheid) en financiële haalbaarheid.

Fietsparkeerplekken

49. Aantal gestalde fietsen



Bron: gemeente Utrecht. Het betreft het gemiddeld aantal fietsen dat binnen en buiten een voorziening gestald staat in de binnenstad en het stationsgebied op 14 meetmomenten in juni en november van een jaar. In een voorziening betekent in dit geval in een inpandige stalling, een pop up stalling of een klem/rek/vak op straat.

In 2025 stonden er op de meetmomenten gemiddeld bijna 13.900 fietsen gestald in de binnenstad (in én buiten de voorzieningen samen). Dat zijn er 670 meer dan in 2024 (+5%) en 210 meer dan in 2023 (+2%). Hiervan staan er meer buiten een klem/rek/vak op straat (56%) dan in een stalling of klem/rek/vak (44%). De binnenstad heeft te weinig faciliteiten, met name op piekmomenten staan er veel fietsen buiten een voorziening. In 2025 hebben we daarom 820 extra plekken gerealiseerd in de binnenstad. Het aantal fietsen dat buiten een klem/rek/vak op straat gestald staat, is afgenomen en het aantal dat in een voorziening staat toegenomen. Dit draagt bij aan een meer aantrekkelijke openbare ruimte. Ook hebben we in meerdere stallingen plekken gerealiseerd voor fietsen voor mensen met een fysieke beperking. Hiermee is de toegankelijkheid van de stallingen toegenomen.

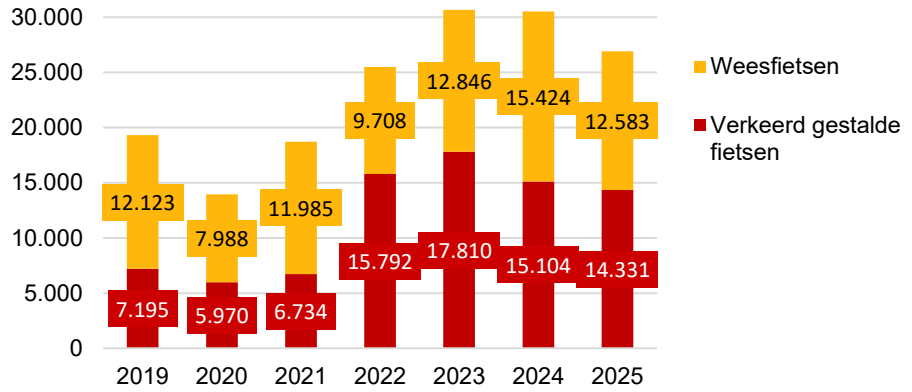
In het stationsgebied stonden op de meetmomenten in 2025 gemiddeld ruim 11.750 fietsen gestald. Dat zijn er bijna 800 meer dan in 2024 (+7%) en ruim 1.000 meer dan in 2023 (+9%). In het stationsgebied staan verreweg de meeste fietsen in een voorziening (92%). Net als in de binnenstad is het aantal fietsen dat in een voorziening gestald staat toegenomen en het aantal buiten een voorziening afgenomen.



Foto: Tom Janssen

Fietsparkeerplekken

50. Aantal verwijderde verkeerd gestalde fietsen en weesfietsen



Bron: Handhavingsverslag VTH, Gemeente Utrecht.

Fietsen die verkeerd gestald staan, kunnen gevaarlijke situaties opleveren of overlast veroorzaken. We verwijderen de gevaarlijk gestalde fietsen, vooral bij blindengeleidestroken, nooduitgangen en -routes. Ook verwijderen we fietsen die op een gereserveerde parkeerplek staan voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke beperking of taxi's. Waar een fietsparkeerverbod geldt (bijvoorbeeld rondom het Centraal Station) verwijderen we fietsen die niet op of in een fietsparkeerplek staan. Minimaal twee keer per jaar verwijderen we tijdens opruimacties fietsen die te lang op straat staan (weesfietsen) om stallingsruimte vrij te maken.

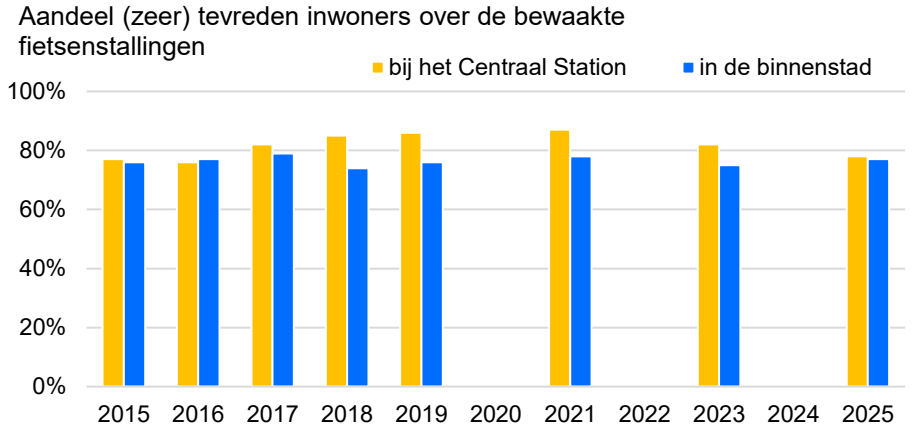
De regels die in de voorgaande jaren veranderd zijn (zoals fietsparkeerverbod rondom het Centraal Station in 2023 en uitbreiding van dit gebied met de Hollandse Toren en de Vlaamse Toren in 2024) lijken beter bekend te zijn bij fietsparkeerders. We hebben in 2025 in totaal 14.331 verkeerd gestalde fietsen verwijderd. Dit zijn er minder dan in de drie jaren ervoor.

In 2025 hebben we 12.583 weesfietsen verwijderd, ook minder dan in 2024 en 2023, meer dan in de jaren ervoor.

Verwijderde fietsen worden een paar weken bewaard in het fietsdepot. Tegen betaling van € 26,50- kan de eigenaar van de fiets zijn/haar fiets ophalen.

Handhavingsverslag VTH, gemeente Utrecht

51. Tevredenheid fietsparkeren



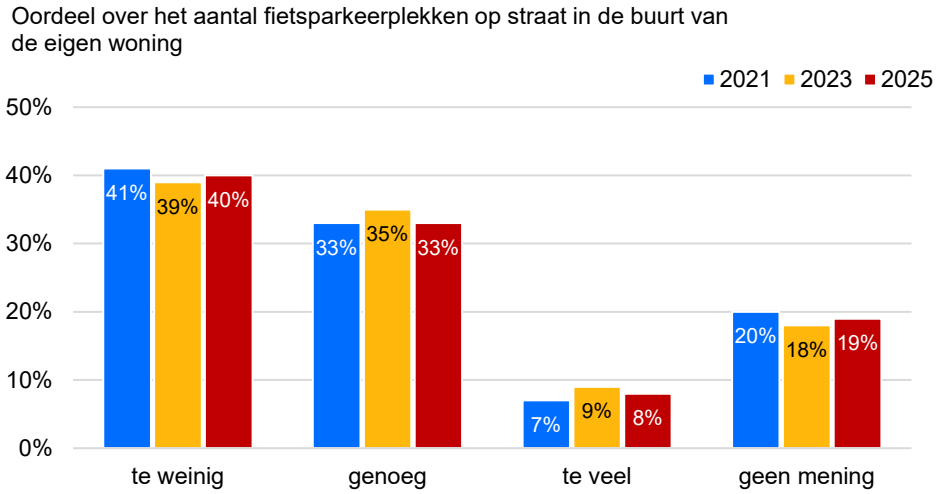
Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar.

Ruim drie kwart van de Utrechters (78%) is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen bij Utrecht Centraal Station. Sinds 2019 neemt de tevredenheid af. Mogelijk heeft de tijdelijke sluiting van de stalling aan de Van Sijpesteijnkade geresulteerd in een lagere tevredenheid. Ook was begin 2025 de Jaarbeurspleinstalling dicht. We werken plannen uit voor nieuwe gebouwde fietsenstallingen (Jaarbeurspleingebouw, Dubbele Knoopstalling en Vaartsche Rijn).

Ook ruim drie kwart van de Utrechters (77%) is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad exclusief het station. Vergeleken met 2023 is er een kleine stijging (+ 2 procentpunt). Sinds 2015 schommelt de tevredenheid tussen 74% en 79%.

Fietsparkeerplekken

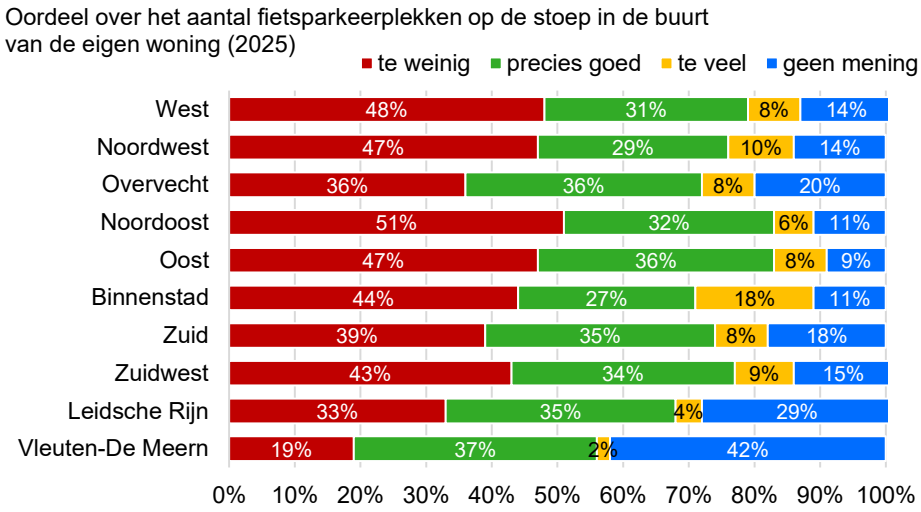
Tevredenheid fietsparkeren



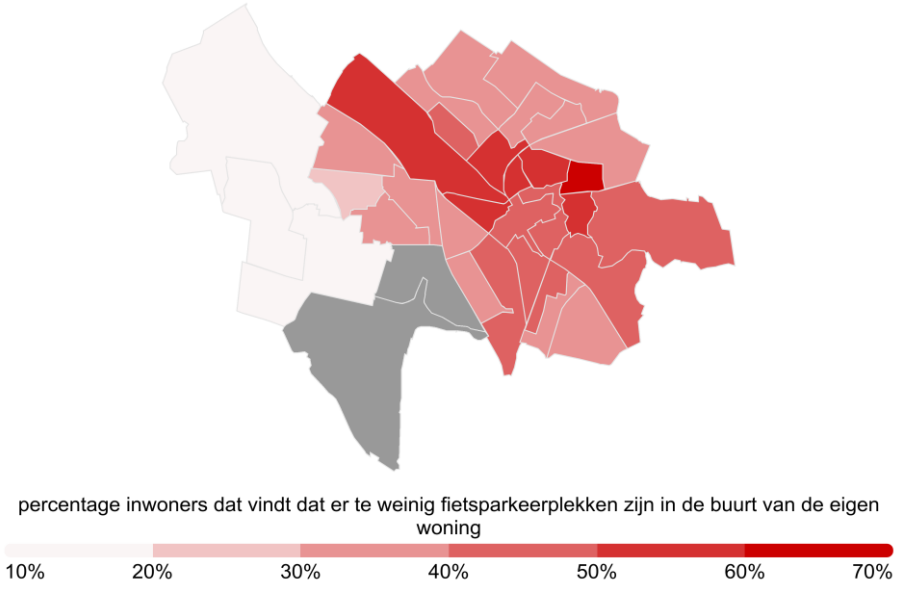
Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we elke twee jaar.

40% van de Utrechters vindt in 2025 dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 (39%) en 2021 (41%). Een derde vindt het aantal plekken precies goed. Het aandeel dat vindt dat er teveel plekken zijn, is kleiner (8%). Bijna één op de vijf Utrechters heeft geen mening over het aantal fietsparkeerplekken in de buurt van de woning.

Het oordeel over het aantal fietsparkeerplekken op de stoep in de buurt van de eigen woning verschilt per wijk.
Bewoners van de gebieden ten noorden van het centrum en de wijk West (uitgezonderd Oog in Al, Welgeleden) vinden meer dan gemiddeld dat er te weinig fietsparkeerplekken in de buurt van hun woning zijn. Net als in 2021 en 2023 vinden bewoners van de subwijk Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (63% in 2025) het vaakst dat er te weinig plekken zijn.
In de wijk Binnenstad (18%) vinden relatief veel inwoners dat er te veel fietsparkeerplekken zijn.
In Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn is het aandeel inwoners dat het aantal fietsparkeerplekken te weinig vindt, het kleinst. In deze wijken heeft een relatief groot deel van de bewoners geen mening over het aantal fietsparkeerplekken op de stoep.



Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht.



Stap 4: Slim parkeren

Conclusies

Toename aantal gestalde fietsen in een voorziening

De binnenstad heeft te weinig faciliteiten voor fietsparkeren, met name op piekmomenten staan er veel fietsen buiten een voorziening. In 2025 hebben we daarom 820 extra plekken gerealiseerd in de binnenstad. Het aantal fietsen dat buiten een klem/rek/vak op straat gestald staat, is afgenomen en het aantal dat in een voorziening staat toegenomen. Dit draagt bij aan een meer aantrekkelijke openbare ruimte.
Ruim drie kwart van de Utrechters is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen bij Utrecht Centraal Station. De tevredenheid is afgenomen, mogelijk hebben de tijdelijke sluiting van de stalling aan de Van Sijpesteijnkade en van de Jaarbeurspleinstalling de tevredenheid verminderd. Ook ruim drie kwart van de Utrechters is in 2025 tevreden over de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad, iets meer dan in 2023.

Toename wachtlijsten fietstrommels en buurtstallingen

Trommels en buurtstallingen bieden bewoners plekken om hun fiets te stallen. Er zijn ruim 2.500 plekken in buurtstallingen (130 meer dan een jaar eerder) en ruim 500 in trommels (gelijk gebleven). De wachtlijsten voor een plek zijn toegenomen naar ongeveer 1.240 wachtenden op een plek in een fietstrommel en ongeveer 1.470 wachtenden op een plek in een buurtstalling. Met de toename van het aantal elektrische fietsen neemt de vraag naar een plek in een fietstrommel toe.

Minder verkeerd gestalde fietsen verwijderd

Fietsen die verkeerd gestald staan, kunnen gevaarlijke situaties opleveren of overlast veroorzaken. In 2025 hebben we ongeveer 14.300 verkeerd gestalde fietsen verwijderd, dat zijn er minder dan de drie voorgaande jaren. Mensen weten waarschijnlijk steeds beter waar ze wel en niet hun fiets kunnen stallen op straat. Ook hebben we ongeveer 15.600 te lang gestalde weesfietsen verwijderd, ook minder dan in 2023 en 2024, maar meer dan in de jaren ervoor.

Toename betaald parkeren op straat

De ambitie is dat in 2034 in de hele gemeente betaald moet worden voor het parkeren van een auto op straat. Eind 2025 was 43% van het parkeerareaal betaald, 6 procentpunten meer dan in 2024.

Meer ruimte door weghalen parkeerplaatsen

Er zijn in 2025 ter bevordering van de leefbaarheid 132 autoparkeerplaatsen opgeheven: Sinds 2022 zijn 436 parkeerplaatsen (waarvan 132 in 2025) omgezet in ruimte voor bijvoorbeeld fietsparkeerplaatsen, groen en verblijf. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de stad.

Afname parkeerdruk in betaald parkeren gebieden, toename aan randen

In de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, is de parkeerdruk na invoering lager dan tijdens de meting ervoor. Wel neemt de parkeerdruk vaak toe in de aangrenzende gebieden waar nog geen betaald parkeren geldt: het waterbedeffect. Zodra in deze gebieden ook betaald parkeren wordt ingevoerd, wordt deze stijging teniet gedaan. Het effect van invoering betaald parkeren op de parkeerdruk kunnen we bepalen in gebieden waar ook een parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden vóórdat het waterbedeffect optrad. Op dit moment hebben we dit voor acht gebieden in beeld: in zes van deze gebieden is het effect dat de parkeerdruk is gedaald, in twee gebieden is een kleine toename te zien. Op basis van deze bevindingen is er vooralsnog sprake van een overwegend positief effect op de parkeerdruk.

Behoefte aan meer parkeerplekken voor de fiets in de buurt

40% van de Utrechters vindt in 2025 dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 (39%) en 2021 (41%). Een derde vindt het aantal plekken precies goed. Het aandeel dat vindt dat er teveel plekken zijn, is kleiner (8%).

Bijna de helft Utrechters tevreden over aantal autoparkeerplekken op straat in de buurt van eigen woning

46% van de Utrechters vindt dat er precies genoeg autoparkeerplekken op straat zijn in de buurt van de eigen woning. Dat is vergelijkbaar met 2023 en 2021 (47%). 10% van de Utrechters vindt dat er te veel autoparkeerplekken zijn en 32% vindt dit te weinig.

Vergeleken met twee jaar geleden vinden meer Utrechters het aantal parkeerplekken in de eigen buurt te weinig (30% in 2023). Vergeleken met vier jaar eerder is er juist een kleine afname (33% in 2021).

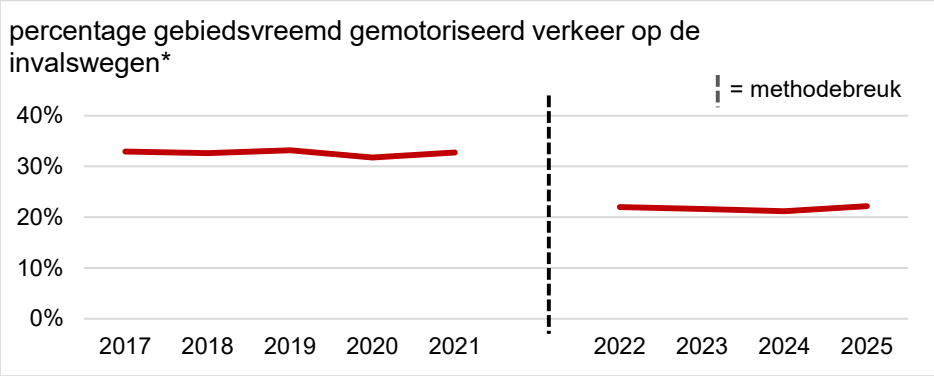
Stap 5. Slim sturen

Inleiding

Met Slim sturen willen we duurzame mobiliteitsvormen zoals de fiets, lopen en het openbaar vervoer prioriteren. Ook wordt verkeersmanagement ingezet om autoverkeer over de gewenste routes te verdelen en daarmee overlast van autoverkeer te beperken. In dit hoofdstuk volgen we daarvoor de hoeveelheid gebiedsvreemd verkeer. Dit geeft inzicht in of het lukt om autoverkeer naar de gewenste (invals)routes te geleiden.

Gebiedsvreemd verkeer

52. Gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer

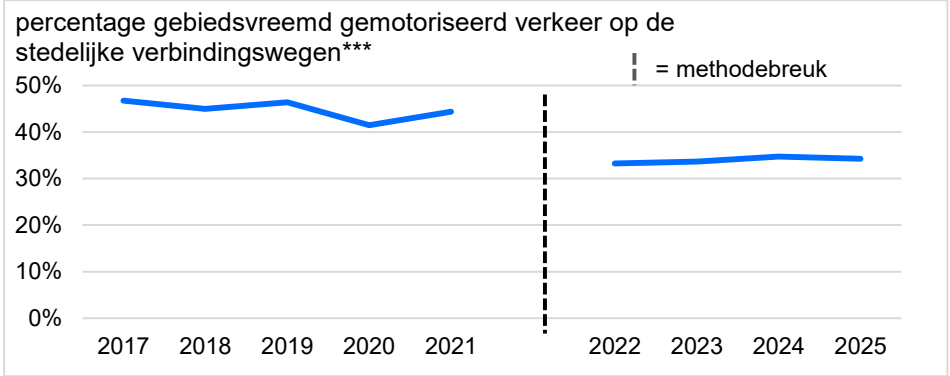


Bron: Gemeente Utrecht.

Op basis van floating car data (dit zijn gegevens op basis van onder meer navigatiesystemen en apps die via gps de locatie volgen van voertuigen) is een beeld te krijgen welk deel van het verkeer over de invalswegen rijdt zonder een bestemming te hebben in het aanliggende gebied**. Op deze manier kan gevolgd worden of de komende jaren steeds meer verkeer de juiste invalsweg kiest. Vanaf 2022 zijn gegevens beschikbaar uit een nieuwe bron die een realistischer beeld geeft. De uitkomsten zijn daardoor niet te vergelijken met de jaren voor 2022.

Uit de gegevens volgt dat de verschillen tussen de jaren klein zijn. In 2025 zien we een toename van 1% t.o.v. 2024. De grafiek laat zien dat het percentage eigenlijk sinds 2022 al schommelt rond de 22%.
Op de Einsteindreef, Biltse Rading zien we kleine afnames, wegen waar vorig jaar juist toenames zichtbaar waren door wegwerkzaamheden elders in de stad. Op de Vleutensebaan en Martin Luther Kinglaan nam het gebiedsvreemde verkeer juist toe, net als op de Amsterdamsestraatweg. Op deze wegen zagen we vorig jaar juist afnames, ook door de wegwerkzaamheden. Op de A28 zien we 5% toename. Deze heeft waarschijnlijk verband met filevorming op de A27, waardoor meer verkeer een route door de stad kiest.

* Dit betreft de Martin Luther Kinglaan, Europalaan, Waterlinieweg, de A28 binnen de gemeentegrens, Biltse Rading, Darwindreef, Moldaudreef, Einsteindreef, Franciscusdreef, Amsterdamsestraatweg en Vleutensebaan.
**Er zit een onzekerheid in floating car data, doordat het maar een beperkt gedeelte van het totaal aan voertuigen betreft.



Bron: Gemeente Utrecht.

Op de verbindingswegen zien we in 2025 een kleine afname van 0,5%. Ook hier geldt dat we niet kunnen vergelijken met de jaren voor 2022 door een nieuwe meetmethode. In de jaren ervoor zien we dat er geen stijgende of dalende trend zichtbaar was en dat is na 2022 ook niet het geval. Sinds 2022 schommelt het percentage rond de 34%

Met name op de Spinozaweg en de Waterlinieweg in zuidelijke richting (circa 55%) wordt veel gebiedsvreemd verkeer gemeten (50%). Wel was op Spinozaweg afgelopen jaar een afname te zien van 4%. Op de Kardinaal de Jongweg en de Socrateslaan liggen de percentages veel lager, rond de 20-25%. Afgelopen jaar was er met name op de Kardinaal de Jongweg een afname te zien, veroorzaakt door verschillende wegwerkzaamheden aan de westkant van de stad in 2024 waardoor er toen een juist een toename was doordat het verkeer andere routekeuzes maakte.

*** Dit betreft de Socrateslaan, Waterlinieweg, Spinozaweg en Kardinaal de Jongweg.

Stap 5: Slim sturen

Conclusies

Gebiedsvreemd gemotoriseerd neemt niet af

Door aanpassing van de meetmethode kunnen we de aandelen gebiedsvreemd verkeer in 2022 tot en met 2025 niet één op één vergelijken met de jaren ervoor.

In de jaren voor 2022 zien we op de invalswegen weinig verandering, het aandeel is vrij constant. Dat beeld zien we ook in de jaren 2022 - 2025. Het ene jaar neemt het iets toe en het andere jaar weer iets af.

Het gebiedsvreemde verkeer op de stedelijke verbindingswegen is licht afgenomen in 2025. Maar ook hiervoor geldt dat we sinds de start van de metingen geen significante stijging of daling zien. Het percentage gebiedsvreemd verkeer op deze wegen blijft dus nagenoeg constant.

Verkeersveiligheid op de Meester Tripkade.

Op donderdag 10 september 2026 biedt een bewoner uit de omgeving van de Meester Tripkade een petitie aan over ‘Verkeersveiligheid op de Meester Tripkade’ aan de raadscommissie Leefomgeving aan, mede namens buurtbewoners. De petitie vindt u in de bijlage van deze agenda.

De aanbieding vindt plaats van 8:45 tot 9:00 in de Grote Trouwzaal van het stadhuis (Stadhuisbrug 1, Utrecht). De voorzitter van de raadscommissie, Lars van Rooij, neemt de petitie namens de commissie in ontvangst. De initiatiefnemer zal de petitie tijdens de aanbieding toelichten. Ook is de raadscommissie in de gelegenheid om in gesprek te gaan en/of vragen te stellen.

Petitie

Betreft: Verkeersveiligheid en overlast Meester Tripkade, Utrecht

Aan:
Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht
en de Gemeenteraad van Utrecht

Wij, ondergetekende bewoners van de Meester Tripkade en directe omgeving in Utrecht,

constateren dat:

1. De Meester Tripkade een drukke doorgaande weg is, gelegen aan de route vanaf de Kardinaal de Jongweg richting Overvecht, met een viaduct waarover treinen rijden.
2. Op de Meester Tripkade structureel veel te hard wordt gereden. Snelheden van (ver) boven de 100 km/u zijn geen uitzondering, terwijl hier een maximumsnelheid van 50 km/u geldt.
3. De weg feitelijk is verworden tot een “racebaan” voor auto’s en motoren. Bestuurders trekken hard op, remmen laat en gebruiken het viaduct bewust om extra veel geluid te produceren, onder meer omdat het geluid in de tunnel versterkt wordt.
4. Aan de Meester Tripkade twee voetgangersoversteekplaatsen liggen, twee bushaltes gesitueerd zijn die intensief worden gebruikt, onder meer omdat zich aan de overzijde een school en een kinderopvang bevinden.
5. Voetgangers, waaronder kinderen en ouders met (kleine) kinderen, zich vaak niet veilig voelen om over te steken, ondanks dat zij formeel voorrang hebben. Door de te hoge snelheden en het rijgedrag durven mensen regelmatig simpelweg niet over te steken.
6. De combinatie van extreem hoge snelheden, het viaduct/tunnel-effect en de ligging van de voetgangersoversteekplaats(en) direct vóór/achter de tunnel zorgt voor zeer gevaarlijke situaties voor voetgangers en fietsers.
7. De huidige situatie leidt tot ernstige geluids- en leefbaarheidsoverlast voor de bewoners van de Meester Tripkade en directe omgeving, op alle momenten van de dag en vaak ook in de avond en nacht.
8. De gemeente tot op heden geen afdoende maatregelen heeft genomen om deze gevaarlijke en overlast gevende situatie structureel te verbeteren, ondanks herhaalde signalen van bewoners.

en overwegende dat:

1. De gemeente een zorgplicht heeft voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden.
2. Op een route waar veel (school)kinderen en kwetsbare verkeersdeelnemers gebruikmaken van de oversteekplaatsen, de verkeerssituatie zodanig moet zijn ingericht dat veilig oversteken de norm is, niet de uitzondering.
3. Structurele snelheidsoverschrijdingen en moedwillig asociaal rijgedrag (racen, onnodig hard optrekken, motorgeluid versterken in de tunnel) niet slechts incidentele overtredingen zijn, maar een structureel handhavings- en inrichtingsprobleem.
4. Uit ervaring elders in de stad en in andere gemeenten blijkt dat fysieke snelheidsremmende maatregelen (zoals verkeersdrempels, asverschuivingen, wegversmallingen) en gerichte handhaving (zoals vaste flitspalen, trajectcontrole, flexibele controles) aantoonbaar bijdragen aan een lagere gemiddelde snelheid en een veiliger verkeersbeeld.
5. De huidige inrichting van de Meester Tripkade tekortschiet in het beschermen van bewoners, voetgangers en fietsers tegen de risico’s van hardrijdend en luidruchtig verkeer.

verzoeken wij de gemeente Utrecht om:

1. Spoedig en aantoonbaar werk te maken van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Meester Tripkade, in nauwe samenspraak met bewoners en direct betrokken instellingen (zoals de school en de kinderopvang).
2. Een integraal pakket aan maatregelen te nemen dat hoe dan ook ten minste de volgende elementen bevat:
   a. Fysiek snelheidsremmende maatregelen, zoals:
      - verkeersdrempels of plateaus (bij voorkeur in de directe omgeving van de oversteekplaatsen);
      - wegversmallingen of asverschuivingen;
      - aanpassingen in de wegmarkering en -inrichting die de snelheid verlagen en de verblijfsfunctie van de straat benadrukken.
   b. Structurele handhaving op snelheid en overlastgevend rijgedrag, bijvoorbeeld door:
      - plaatsing van één of meerdere vaste flitspalen (flitskasten / “flitsbunkers”);
      - invoering van trajectcontrole op het relevante deel van de Meester Tripkade;
      - regelmatige gerichte controles door politie/handhaving op snelheid, geluidsoverlast en asociaal rijgedrag.
   c. Aanvullende maatregelen voor kwetsbare verkeersdeelnemers, waaronder:
      - verbetering en/of verplaatsing van de voetgangersoversteekplaatsen, zodat de locatie en Inrichting maximaal bijdragen aan de veiligheid;
      - duidelijke en goed zichtbare signalering dat er een school en kinderopvang in de directe omgeving zijn (bijvoorbeeld borden, markeringen, schoolzone-aanduiding).
3. Binnen een redelijke termijn met een concreet en openbaar actieplan te komen, inclusief tijdpad, type maatregelen en verantwoordelijken.
4. De effecten van de genomen maatregelen te monitoren en te evalueren (bijvoorbeeld via snelheidsmetingen, meldingen van bewoners en eventuele ongevalsstatistieken), en zo nodig aanvullende maatregelen te nemen als de overlast en onveiligheid niet aantoonbaar verminderen.

Ten slotte verzoeken wij de gemeente om de bewoners van de Meester Tripkade en de betrokken instellingen structureel te blijven betrekken bij de uitwerking, uitvoering en evaluatie van de maatregelen, zodat de situatie duurzaam verbetert en het vertrouwen in de gemeente wordt hersteld.

Met vriendelijke groet,

De ondertekenaars, bewoners van de Meester Tripkade en omgeving te Utrecht,

Utrecht,

Datum: ……

Naam: .....

Adres: .....

Handtekening: .....

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer 5462
Vergaderdatum 8 oktober 2026
Agendapunt 7
Titel Tuinwijkroute in breder perspectief

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	10 september 2026
Commissie Leefomgeving	**8 oktober 2026**

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	F. Schuurman	**Datum**	8 mei 2026
E-mail	tuinwijkroute@utrecht.nl	**Kenmerk**	34131378
Type brief	Voortgangsbrief	**Onderwerp**	Vaststelling Voorlopig Ontwerp Herinrichting Tuinwijkroute
Bijlage(n)	2	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Onlangs hebben wij het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de herinrichting van de Tuinwijkroute vastgesteld. Het VO is een uitwerking van het IPvE/FO dat we in mei 2025 hebben vastgesteld en het concept VO dat we in januari 2026 hebben gedeeld met de omgeving en waarover wij uw raad hebben geïnformeerd.

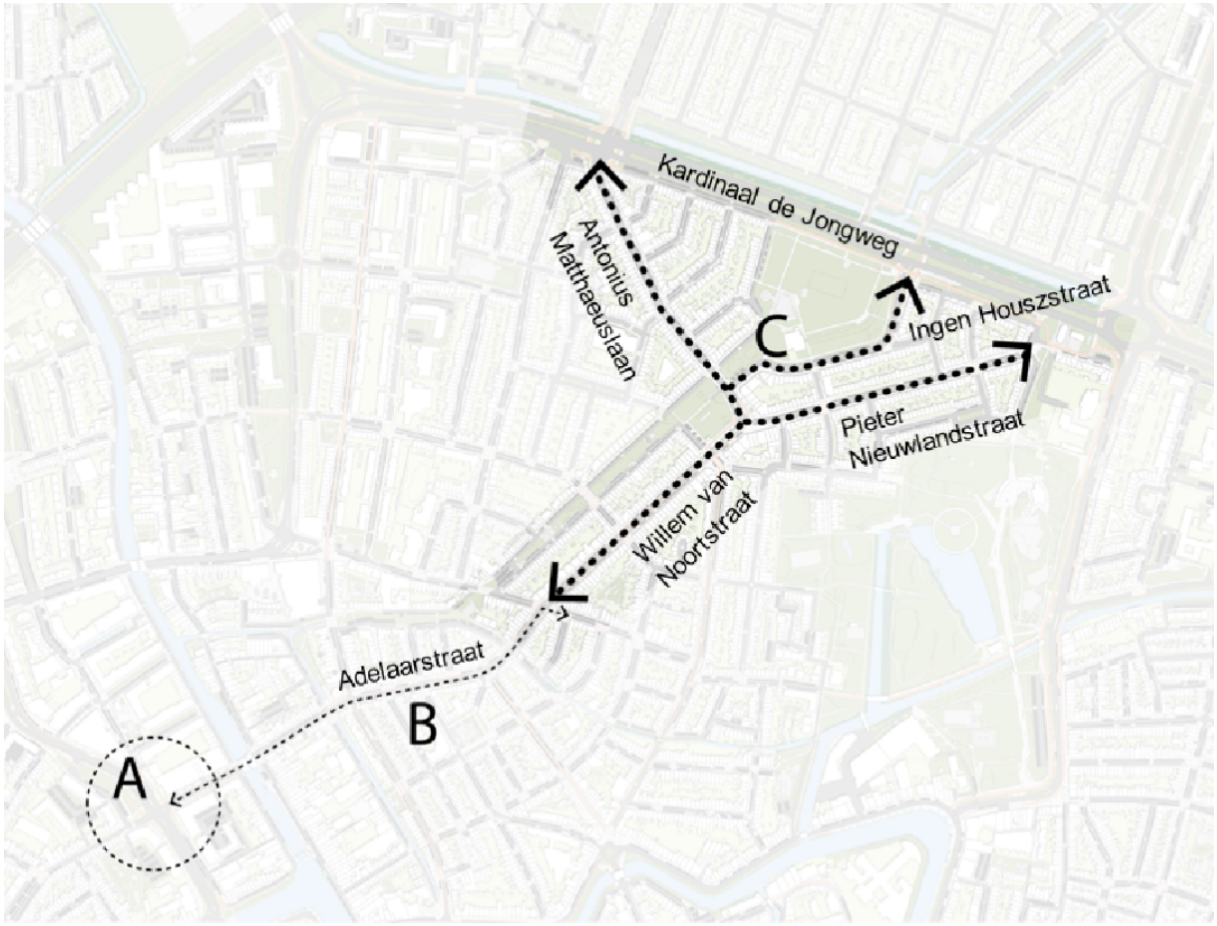
Alle straten op de Tuinwijkroute worden fietsstraten met meer ruimte voor groen en parkeerplekken voor fietsen. We vervangen het asfalt en op de busroute zorgen we ook voor een stevige onderlaag van de weg. We maken van het Willem van Noortplein weer een echt plein door het asfalt te vervangen door klinkers en het beter te verbinden met het plantsoen. Ook nemen we maatregelen om de omgeving aan te passen op het veranderende klimaat. Op verschillende plekken vervangen we het riool en/of voegen we een apart riool voor regenwater toe. We maken ook meer plantvakken zodat er meer regenwater kan worden opgevangen. We voegen ca. 3200m2 groen toe en planten 33 nieuwe bomen.
Het project is behandeld in de raadscommissie van 25 september 2025 en de raadsvergadering van 20 november 2025. We hebben u eerder geïnformeerd via de Raadsbrief Reactiemogelijkheid Voorlopig Ontwerp Tuinwijkroute over de afhandeling van toezegging ID 1056. Naar aanleiding daarvan zijn in het ontwerp extra snelheidsremmende maatregelen opgenomen in de vorm van verkeersplateaus op de Willem van Noorstraat en de Antonius Matthaeuslaan en verkeerdrempels op de Ingen Houszstraat en Pieter Nieuwlandstraat. Er was ook aandacht voor de oversteekbaarheid van de rijbaan op het Willem van Noortplein. Mede naar aanleiding hiervan leggen we het Willem van Noortplein verhoogd aan en gebruiken we klinkers op het plein in plaats van asfalt, zodat fietsers en automobilisten afremmen voordat ze het plein op komen. Ook passen we een bredere middenstrook van 1 meter toe op het plein, zodat voetgangers een rustpunt hebben tussen de twee rijstroken.



Schets van de Willem van Noortstraat nu en het nieuwe ontwerp.

Alternatief voorstel
In april is door de fietsersbond en een aantal omwonenden een alternatief voorstel voor de Tuinwijkroute aan uw raad aangeboden. In het voorstel pleiten de indieners onder andere voor een smallere rijbaan, meer middeneilanden, een verspringende wegas en het weglaten van verkeersgeen verkeersdrempels en -plateaus. Ook pleiten de indieners voor meer groen en voor een andere laad- en loslocatie op het Willem van Noortplein. De gepresenteerde voorstellen bevatten alternatieve inrichtingsmogelijkheden die bij ons bekend zijn en zijn betrokken bij de uitwerking van het ontwerp. Hierbij is echter gebleken dat deze alternatieven onvoldoende passen binnen de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte. Om die reden is gekozen voor het vastgestelde ontwerp, dat het beste aansluit bij de mogelijkheden, eisen en ambities voor de straten van de Tuinwijkroute. Op 4 juni vindt een raadsinformatiebijeenkomst plaats over de Tuinwijkroute.

Aanleiding
In het Mobiliteitsplan 2040 hebben we de ambitie beschreven om de leefbaarheid te verbeteren in een aantal straten in Tuinwijk. We zijn hier al enige tijd mee aan de slag. Sinds 2023 is het niet meer mogelijk om vanaf de Oudenoord de Kaatstraat op te rijden (zie kaart, deel A), waardoor er minder doorgaand verkeer door Tuinwijk heen rijdt. We maken nu ook de plannen voor de herinrichting van de Kaatstraat en de Adelaarstraat (deel B) als onderdeel van de ‘Fietsroute om de Noord’. De Tuinwijkroute (deel C) sluit aan op deze straten. Met de Tuinwijkroute bedoelen we de volgende straten: Willem van Noortstraat, Willem van Noortplein, Antonius Matthaeuslaan, Pieter Nieuwlandstraat, Ingen Houszstraat (deel C).



Wijzigingen ontwerp
In het concept VO waren de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het IPvE/FO als volgt:

- Alle aanvragen voor het verwisselen van groen en parkeerplekken voor auto's en fietsen zijn beoordeeld op of er ruimte voor was en waar het kon is het ontwerp aangepast;
- De inrichting van het Willem van Noortplantsoen en het Willem van Noortplein is aangepast met nieuwe plekken voor oversteken, looppaden, groen en parkeerplekken voor fietsen;
- Er zijn extra maatregelen toegevoegd om de snelheid te verlagen;
- De bushalte Willem van Noortstraat (stad uit) is verplaatst naar de Adelaarstraat. Op de plek
- van de bushalte maken we ruimte voor het parkeren van auto's en fietsen. We hebben u hier eerder over geïnformeerd via de Raadsbrief Wijziging Uitvoeringsprogramma 30 km en wijziging in haltenetwerk fietsroute om de Noord (7 jan 2026);
- We voegen een apart riool voor regenwater toe op de Ingen Houszstraat, waarmee we de omgeving klimaatbestendiger maken;
- In de Pieter Nieuwlandstraat zijn op de locaties van 18 bomen in het FO nu ‘nader in te vullen groenvakken’ ingetekend. Voor deze locaties geldt dat er nog nader onderzoek nodig is om te bepalen of er voldoende ruimte in de ondergrond is om bomen te planten.

Naar aanleiding van reacties van Utrechters (Samen stad maken) hebben we ten opzichte van het concept VO dat we in januari hebben gedeeld de volgende wijzigingen aangebracht in het ontwerp:

- Er komen twee extra bankjes in het Willem van Noortplantsoen;
- In de strook met parkeerplaatsen en bomen is ruimte gemaakt voor mogelijke terrasuitbreiding op de grens van het Willem van Noortplein en de Willem van Noortstraat;
- Een aantal parkeerplekken voor fietsen is verschoven, zodat het beter aansluit bij de wensen van bewoners over drukke parkeerlocaties, zoals studentenhuizen;
- We verschuiven twee laadplekken voor auto’s in de Pieter Nieuwlandstraat, zodat de laadpalen beter over de straat zijn verdeeld;

- Er komt een extra gehandicaptenparkeerplaats voor bewoners van één adres in de Willem van Noortstraat;
- Op de Antonius Matthaeuslaan maken we ter hoogte van nr. 27 en 29. meer ruimte voor verblijven door een parkeerplaats op te schuiven en de ruimte rond de boom te vergroten.

Samen stad maken
Ongeveer 100 mensen hebben gereageerd op het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de Tuinwijkroute. Zij hebben gereageerd per mail, via DenkMee of via een formulier op de inloopbijeenkomst van 3 februari. Veel mensen zijn positief over de fietsstraten, de nieuwe inrichting van het Willem van Noortplein en meer groen. Ook blijkt dat er nog vragen en zorgen zijn over parkeren en verkeersveiligheid, met name op het gebied van oversteken en de snelheid van verkeer. In de bijlagen is het samenwerkingsverslag te vinden. Dit verslag geeft een uitgebreider beeld van de ontvangen reacties inclusief reflectie en uitleg van de gemeente op enkele thema's. Alle Utrechters die gereageerd hebben ontvangen een reactie van ons met dit samenwerkingsverslag en een antwoord op vragen die niet zijn beantwoord in het samenwerkingsverslag.

Financiën
De totale projectkosten bedragen ongeveer 8,6 miljoen euro (exclusief kosten opheffen betaald parkeren). Dit wordt gedekt vanuit het programma Aantrekkelijke Groene Leefomgeving en Erfgoed, het programma Duurzame Bereikbaarheid en een subsidie van de provincie Utrecht. In de parkeerbegroting is vanaf 2027 rekening gehouden met de inkomstenderving als gevolg van het opheffen van 44 betaald parkeerplaatsen.

Vervolg
We werken het ontwerp nu tot in detail uit. Daarna contracteren we een uitvoerder. We verwachten in de tweede helft van 2027 te starten met de werkzaamheden op straat.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Herinrichting Tuinwijkroute

Voorlopig Ontwerp

Definitief - mei 2026



Schets nieuw ontwerp Willem van Noortstraat

Inhoud

1 Visie en proces 2

2 Reacties uit de buurt 4

3. Uitleg ontwerp Tuinwijkroute 5

4 Uitleg ontwerp Willem van Noortstraat 7

5 Uitleg ontwerp Antonius Matthaeuslaan 10

6 Uitleg ontwerp Willem van Noortplein 13

7 Uitleg ontwerp Pieter Nieuwlandstraat 17

8 Uitleg ontwerp Ingen Houszstraat, Juliusstraat en Bosschastraat 20

Bijlage 1: Bomen en planten 23

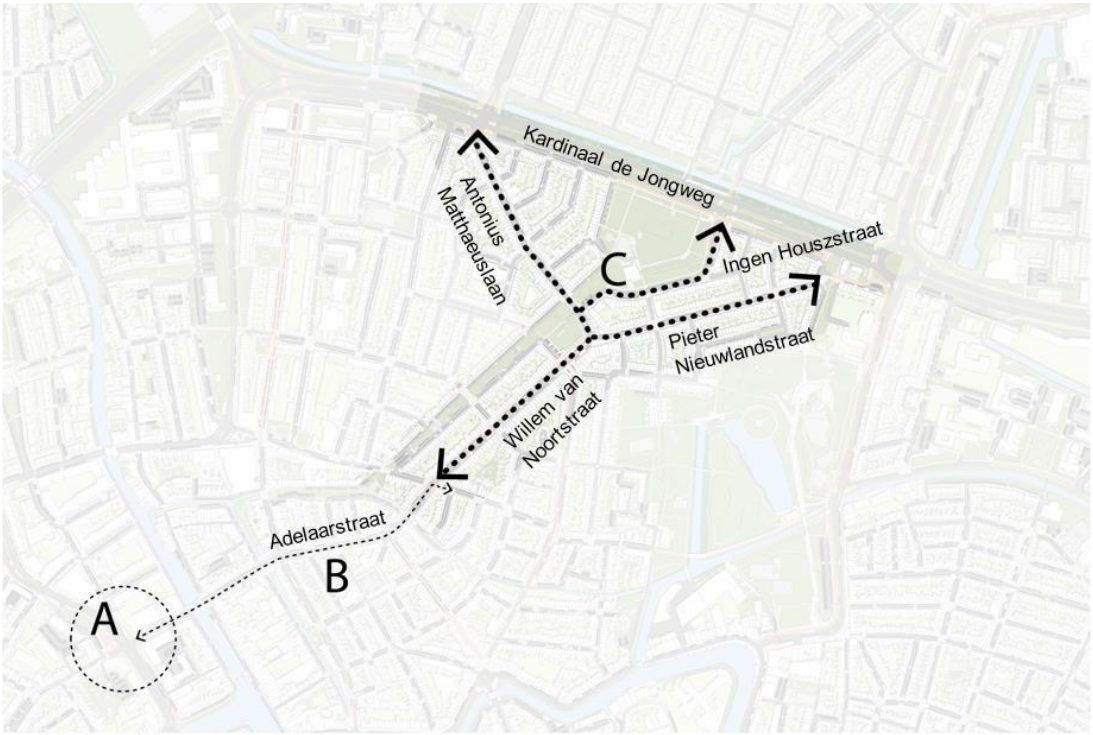
1 Visie en proces

1.1 Visie

Utrecht is een van de snelst groeiende steden van Nederland en daarmee wordt de stad steeds drukker. Om de drukte in de stad beter te verspreiden en de stad leefbaar te houden, werkt de gemeente Utrecht aan een prettige en gezonde leefomgeving met meer ruimte om te fietsen en te lopen.

Dit doen we ook op de Tuinwijkroute, waarbij de straten van de route worden ingericht als een comfortabele fietsroute waar de fietser de ruimte krijgt en de auto en bus te gast zijn. We maken fietsstraten met meer ruimte voor groen en parkeerplekken voor fietsen.

Met de Tuinwijkroute (deel C in het kaartje hieronder) bedoelen we de volgende straten: Willem van Noortstraat, Willem van Noortplein, Antonius Matthaeuslaan, Pieter Nieuwlandstraat en Ingen Houszstraat.



Kaart van de Route Votulast opgedeeld in het kruispunt Oudenoord/Kaatstraat (A), Kaatstraat-Adelaarstraat (B), en de Tuinwijkroute (C).

Met de herinrichting van de Tuinwijkroute verbeteren we ook de looproutes in de buurt. In en rond het Willem van Noortplantsoen verbeteren we routes die onderdeel zijn van de stedelijke groene wandelroute langs de Zaagmolenkade en het Majoor Bosshardtplantsoen.

Het Willem van Noortplein krijgt een uitstraling die past bij deze centrale plek in de buurt. We maken ook nieuwe looproutes naar het Willem van Noortplantsoen. Op het plein komen het groen, de verschillende fiets- en wandelroutes, winkels en horeca samen op één plek.

De Willem van Noortstraat - Antonius Matthaeuslaan blijft een belangrijke route voor bussen en voor auto's met een bestemming in de wijk.

Bij het gebruik van materialen willen we zoveel mogelijk spullen opnieuw gebruiken. Dat geldt voor de aanleg, het beheer en het onderhoud. We kiezen daarom voor de meest duurzame keuze die past binnen de voorwaarden van het ontwerp.

1.2 Proces

Wat is het Voorlopig Ontwerp?

Het Voorlopig Ontwerp (VO) is een verdere uitwerking van het eerste ontwerp van de Tuinwijkroute (het IPvE-FO) dat in mei 2025 is vastgesteld. In het IPvE/FO beschreven we de visie en de ontwerpkeuzes die we hebben gemaakt. In mei 2026 heeft het college het VO vastgesteld, dit document. Hiermee staat het grootste deel van het ontwerp vast.

Bewoners en andere belanghebbenden konden vanaf 19 januari tot en met zondag 15 februari 2026 reageren op het concept VO. Ook hebben organiseerden we op 3 februari 2026 een informatiebijeenkomst. Geïnteresseerden konden langskomen om het ontwerp te bekijken en vragen te stellen. Van alle binnengekomen reacties hebben we een verslag geschreven waarin we uitleggen welke reacties we wel en niet hebben verwerkt in het ontwerp.

Hoe gaat het verder?

Van het vastgestelde VO maken we het Definitief Ontwerp (DO). In het DO bepalen we de laatste details van het ontwerp, zoals de precieze keuze van planten en materialen. Het college neemt hier geen besluit over en alleen als er belangrijke wijzigingen zijn stemmen we dit af met bewoners en ondernemers in de buurt. Na de uitwerking van het DO contracteren we een uitvoerder. We verwachten in de tweede helft van 2027 te starten met de werkzaamheden op straat.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we de reacties uit de buurt. In hoofdstuk 3 geven we verdere uitleg over het ontwerp. In de hoofdstukken 4 tot en met 7 beschrijven we details per straat.

2 Reacties uit de buurt

Begin 2025 hebben ruim 150 mensen gereageerd op het eerste ontwerp voor de Tuinwijkroute. Waar het kon hebben we de reacties van bewoners op het eerste schetsontwerp verwerkt. Het schetsontwerp is verder uitgewerkt naar het Voorlopig Ontwerp.

Tijdens het maken van het VO hebben we met verschillende ondernemers, bewoners en andere belanghebbenden gesproken over de uitwerking van de plannen. Begin 2026 kon iedereen reageren op het concept Voorlopig Ontwerp. Ongeveer 100 mensen hebben gereageerd per mail, via DenkMee of via een formulier op de inloopbijeenkomst van 3 februari. Veel mensen zijn positief over de fietsstraten, de nieuwe inrichting van het Willem van Noortplein en meer groen. Ook blijkt dat er nog vragen en zorgen zijn over parkeren en verkeersveiligheid, met name op het gebied van oversteken en de snelheid van verkeer. Het samenwerkingsverslag geeft een uitgebreider beeld van de ontvangen reacties inclusief reflectie en uitleg van de gemeente op enkele thema's.

2.1 Aanpassingen ontwerp

Het voorlopig ontwerp lijkt veel op het eerste ontwerp (FO). Dit waren de belangrijkste verschillen tussen het eerste ontwerp (FO) en het concept VO:

- We hebben alle aanvragen voor het verwisselen van groen en parkeerplekken voor de fiets en auto bekeken. Waar het kan hebben we het ontwerp aangepast. Dit is terug te lezen bij de toelichtingen per straat verderop in het document.
- De inrichting van het Willem van Noortplantsoen en het Willem van Noortplein zijn aangepast met nieuwe plekken voor oversteken, looppaden, groen en parkeerplekken voor fietsen.
- We hebben extra maatregelen toegevoegd waardoor het verkeer minder hard kan rijden:
    - Op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan plaatsen we verkeersplateaus, langgerekte drempels, die geschikt zijn voor elektrische bussen en nood- en hulpdiensten.
    - Op de Ingen Houszstraat en Pieter Nieuwlandstraat plaatsen we verkeersdrempels.
- De bushalte Willem van Noortstraat (stad uit) verplaatst naar de Adelaarstraat. Op de plek van de bushalte maken we ruimte voor het parkeren van auto's en fietsen.
- We voegen een riool voor regenwater toe op de Ingen Houszstraat, waarmee de omgeving de gevolgen van het veranderende klimaat beter kan opvangen.
- In de Pieter Nieuwlandstraat hebben we op de locaties van 18 bomen in het FO nu 'nader in te vullen groenvakken' ingetekend. Voor deze locaties geld dat er nog nader onderzoek nodig is om te bepalen of er voldoende ruimte in de ondergrond is om bomen te planten.

2.2 Aanpassingen Voorlopig Ontwerp

Op basis van de binnengekomen reacties op het concept VO hebben we nog een aantal wijzingen aangebracht in het ontwerp:

- In het Willem van Noortplantsoen plaatsen we een tweede bankje bij de jeu-de-boulesbaan en nog een bankje bij de (bloemen)kiosk.
- Op drie plekken in de straten hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken. Bijvoorbeeld bij de Ingen Houszstraat 13/15, Willem van Noortstraat 17-23, Pieter Nieuwlandstraat 91 en 110.
- De laadplekken op de Pieter Nieuwlandstraat verplaatsen we van huisnummers 13/15 naar 27/29 voor een betere spreiding van algemene parkeerplaatsen over de straat.
- Op de Willem van Noortstraat bij huisnummer 138 komt een extra gehandicaptenparkeerplaats. Deze is in de tussentijd aangevraagd en toegewezen.
- Bij Willem van Noortstraat 180 – 186 maken we ruimte in de functiestrook die mogelijk kan worden ingevuld met terrassen voor de naastgelegen horeca.
- Op verzoek van bewoners hebben we de functiestrook ter hoogte van Antonius Matthaeuslaan 21-35 is opnieuw ingedeeld. Door het verplaatsen van een parkeerplaats naar huisnummer 67/69 en het opnieuw indelen van de fietsparkeerplekken komt er ruimte voor een brede groenstrook bij de huisnummers 21-35.

3. Uitleg ontwerp Tuinwijkroute

In dit hoofdstuk geven we uitleg over de ontwerpkeuzes in het Voorlopig Ontwerp (VO) van de Tuinwijkroute die belangrijk zijn voor de hele route. Eerder gemaakte ontwerpkeuzes staan in het IPvE-FO.

Na de algemene uitleg over het ontwerp geven we de uitleg per straat: de Willem van Noortstraat, de Antonius Matthaeuslaan, het Willem van Noortplein, de Pieter Nieuwlandstraat en de Ingen Houszstraat en Juliusstraat.

3.1 Algemene ontwerptoelichting

Fietsstraat
We maken van de straten op de Tuinwijkroute fietsstraten met rood asfalt en in het midden een strook met fietsvriendelijke klinkers of streetprint. De rijbaan op het Willem van Noortplein krijgt klinkers of asfalt met een streetprint. De fietser kan de hele weg gebruiken. De auto en andere motorvoertuigen zijn te gast. De breedte van de rijbaan geeft ruimte aan drie fietsers die naast elkaar fietsen. We verlagen op de hele route de snelheid naar 30 km/uur.

Functiestrook
De ruimte tussen de weg en de stoep noemen we de functiestrook. In deze strook plaatsen we afwisselend parkeerplekken voor fietsen en auto's, nieuwe bomen en planten. Om ruimte te maken voor meer bomen, planten en fietsenrekken komt een deel van de parkeerplaatsen voor auto's te vervallen. Bij het uitwerken van het voorlopig ontwerp hebben we de functiestrook verder ingevuld.

Zijstraten en kruispunten
Het verkeer op de Tuinwijkroute heeft voorrang op de zijstraten. De zijstraten sluiten we op de meeste plekken aan door een ‘uitritconstructie’. Bij het in- en uitrijden moeten bestuurders al het verkeer voor laten gaan, ook voetgangers.

Snelheidsremmende maatregelen
Op de Willem van Noortstraat en Antonius Mattheuslaan komen verkeersplateaus, langgerekte drempels. Op de Ingen Houszstraat en de Pieter Nieuwlandstraat leggen we verkeersdrempels aan.

- Een verkeersplateau is een verhoging in de weg die ervoor zorgt dat auto’s langzamer gaan rijden. De verkeersplateaus zijn 8 meter lang met een op- en afrit van 1,75 meter. De hoogte is 8 centimeter. Deze afmetingen zijn anders dan de standaard verkeersplateaus bij 30 km/uur. In overleg met de vervoerder is gekozen voor deze afmetingen. Er is gekeken naar een zo goed mogelijke balans tussen het remmen van gemotoriseerd verkeer en een goede berijdbaarheid door (elektrische) bussen en nood- en hulpdiensten. Met deze afmetingen wordt gemotoriseerd verkeer iets minder, maar wel voldoende, geremd in vergelijking met een standaard plateau. De plateaus liggen ongeveer 100 tot 120 meter uit elkaar.
- De verkeersdrempels in de andere straten zijn 12 centimeter hoog en zijn in totaal 4,8 meter lang.

Bij het plaatsen van plateaus en drempels hebben we rekening gehouden met bestaande trillingshinder op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan. We verwachten dat de nieuwe inrichting zal zorgen voor minder trillingshinder doordat het verkeer langzamer zal rijden en doordat we nieuw asfalt leggen met een egale basis. Daarnaast hebben we de hoogte en locaties van de drempels en plateaus gekozen op basis van advies van een extern bureau dat de impact van drempels op trillingshinder heeft onderzocht. We plaatsen de drempels en plateaus zo dat de kans op trillingshinder klein is en in ieder geval niet toeneemt.

Deze maatregelen zijn een aanvulling op de maatregelen uit het eerdere ontwerp: de maximale snelheid gaat omlaag van 50 naar 30km/u en de straten worden ingericht als fietsstraten waar auto’s te gast zijn.

Bushaltes
Met de projecten Fietsroute om de Noord en de Tuinwijkroute verlagen we de maximale snelheid in de straten naar 30 km/uur. Er is gekeken naar het effect van de invoering van 30 km/uur op de route van buslijn 1. Om te zorgen dat de bus op tijd bij de haltes is, heeft de provincie op advies van vervoerder Transdev en in overleg met de gemeente besloten om de halte Adelaarstraat weg te halen. Dit is de halte bij de molen bij de

Merelstraat. Door het weghalen van de bushalte Adelaarstraat veranderen de loopafstanden voor bewoners naar de bushaltes. Daarom verplaatsen we de halte Willem van Noortstraat (stad uit) naar een locatie in de buurt van de halte Willem van Noortstraat (stad in). Dit wordt meegenomen in het project Fietsroute om de Noord.

De ruimte die vrijkomt op de plaats van de huidige halte Willem van Noortstraat (stad uit) binnen dit project Tuinwijkroute wordt ingevuld met parkeerplekken voor auto's en fietsen.

De bushaltes op het Willem van Noortplein (tegenover de Albert Heijn en bij het Badhuis) komen tegenover restaurant Badhuis, zoals ook het in het eerste schetsontwerp staat,

De bussen stoppen, net zoals in de bestaande situatie op de weg. De haltes zijn langer dan in de bestaande situatie. Dit maakt het mogelijk om eventueel in de toekomst langere bussen op deze route te kunnen gebruiken.

Autoparkeren
Er is op de Tuinwijkroute meer ruimte nodig voor bomen, ander groen en de grote hoeveelheid aan geparkeerde fietsen. Om hier ruimte voor te maken halen we 44 parkeerplaatsen weg. Door het opheffen van parkeerplaatsen neemt de parkeercapaciteit in de rayons Tuinwijk Noord e.o. en Vogelenbuurt af. Het aantal op te heffen parkeerplaatsen ten opzichte van de totale capaciteit in de rayons is klein. Toch zal de parkeerdruk in de directe omgeving in eerste instantie waarschijnlijk iets toenemen. We dempen dit effect zo veel mogelijk door het maximale aantal vergunningen in de omgeving te verlagen. Mensen die al een vergunning hebben houden deze. Nieuwe vergunningsaanvragen worden mogelijk niet direct verleend, maar pas als bestaande vergunningen worden opgezegd.

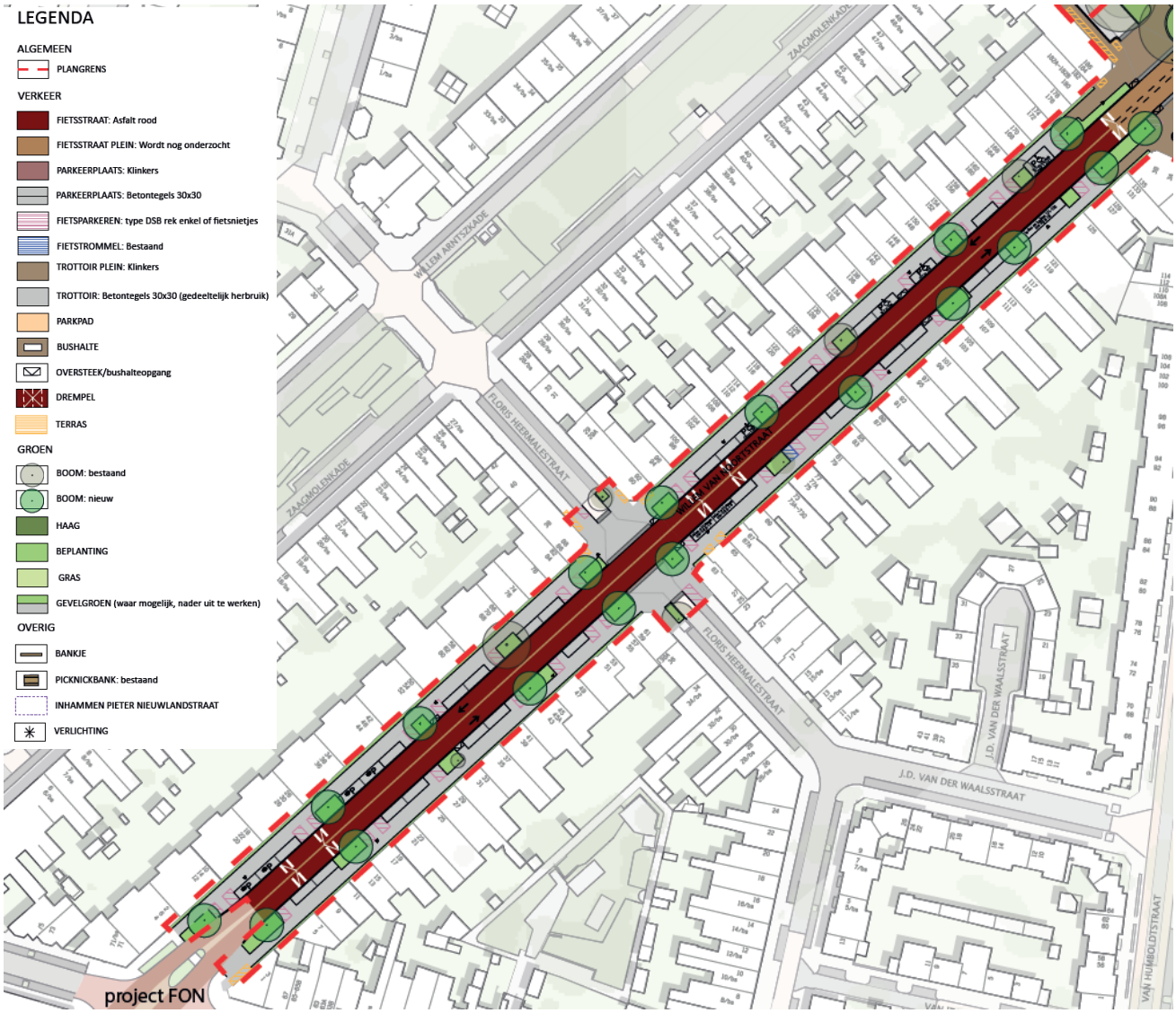
Fietsparkeren
Bij het uitwerken van het eerste ontwerp is een fietstelling gehouden. Dit hebben we gebruikt om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen voor fietsen er nodig zijn. Bij de fietstelling is geteld hoeveel fietsen geparkeerd stonden in en buiten de fietsrekken. In de bestaande situatie zijn er 645 fietsparkeerplaatsen. Dit is niet genoeg voor de ruim 1000 getelde fietsen in de straten. In het voorlopig ontwerp zijn ongeveer 780 fietsparkeerplaatsen opgenomen. Dit is ongeveer 20% meer parkeerplekken dan in de bestaande situatie. Doordat er ook ruimte nodig is voor groen en het parkeren van de auto kunnen we niet genoeg fietsparkeerplekken maken voor alle fietsen.

Groen
In het ontwerp planten we 37 nieuwe bomen. Ook komen er op veel plekken extra sierheesters. We kiezen voor verschillende soorten bomen en planten. Dat is goed voor (kleine) zoogdieren en insecten.

Op de Pieter Nieuwlandstraat is weinig ruimte in de ondergrond. Daardoor kunnen we hier misschien minder bomen planten dan in het eerste ontwerp stonden. Op 12 plekken in deze straat onderzoeken we of er voldoende ruimte is in de ondergrond om een boom te planten.

In de bestaande situatie staan 122 bomen. We hebben onderzocht wat de gezondheid en staat is van de bestaande bomen. Naast de 37 nieuwe bomen worden er 7 bomen vervangen door een nieuwe boom, omdat deze boom niet meer gezond is of gezond groeit. In de bijlage staat meer informatie over de bomen en de planten.

4 Uitleg ontwerp Willem van Noortstraat



Ontwerpkaart Willem van Noortstraat

We maken van de Willem van Noortstraat een fietsstraat met rood asfalt. Per onderwerp leggen wij uit hoe het ontwerp van de straat eruitziet.

Indeling van de weg

- De weg krijgt de uitstraling van een fietsstraat met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur.
- De weg heeft een breedte van 6,50 meter en biedt ruimte voor twee bussen die langs elkaar heen rijden. De weg is ingedeeld in twee banen van 3,00 meter breed en een middenstuk van 0,50 meter, waar je overheen kan rijden. Op de weg is ruimte voor drie fietsers naast elkaar. Fietsers kunnen elkaar inhalen op hun eigen weghelft.
- Bij de huisnummers 9-13 en 26-30 en bij de huisnummers 67-69 en 96-102 komt een verkeersplateau van 8,00 meter lang.
- De functiestrook ligt op het niveau van de stoep. In deze strook is ruimte voor het parkeren van fietsen en auto's, bomen en groenvakken. Tussen de gevel en de functiestrook ligt een stoep van minimaal 1,80 meter breed en 2,20 meter breed waar het kan. In de hele straat maken we ruimte voor een geveltuin.
- Bij de huisnummers 33 en 41, 63 en 90, 103 en 142 komen oversteekplekken. Deze zijn te herkennen aan noppentegels en een verlaagde stoeprand voor mensen met een (visuele) beperking.

Autoparkeren

- Parkeerplaatsen in de Willem van Noortstraat verhogen we naar stoephoogte. Wanneer de parkeerplek niet in gebruik is, is er meer ruimte op de stoep.
- In het voorlopig ontwerp zijn er 28 parkeerplaatsen. Vier van deze parkeerplaatsen zijn overdag bestemd voor laden en lossen. Dit zijn er 10 minder dan in de bestaande situatie.
- In het ontwerp staan 2 laad- en losplekken (bij huisnummers 65-69 en 121-125). Op deze laad- en losplekken komen venstertijden. Tussen 8.00 en 18.00 uur zijn de parkeerplaatsen voor het laden en lossen van goederen. Buiten de venstertijden kunnen de parkeerplaatsen gebruikt worden voor autoparkeren.
- Ook zijn er in de Willem van Noortstraat 4 gehandicaptenparkeerplaatsen. Ter hoogte van nummer 106, 136 en bij nummer 148 zijn dit vakken op kenteken en bij de apotheek komt een algemeen vak.
- In de Willem van Noortstraat komen 4 laadplekken bij de huisnummers 18-22 en 36-42.

Fietsparkeren

- In de bestaande situatie zijn er op de Willem van Noortstraat niet genoeg parkeerplekken voor de fietsen. Er zijn ongeveer 150 fietsparkeerplekken en er zijn ongeveer 280 fietsen geteld. Daarom plaatsen we er zoveel mogelijk fietsparkeerplekken bij. In het ontwerp staan ongeveer 190 fietsparkeerplekken.
- Bij huisnummer 77 is de fietstrommel in het ontwerp opgenomen.

Openbaar vervoer:

- De bushalte op de Willem van Noortstraat verplaatsen we naar de Adelaarstraat. Op de plek van de bushalte maken we ruimte voor auto- en fietsparkeren.

Groen

- Naast de bestaande soorten bomen planten we ook andere soorten bomen: Acer campestre (veldesdoorn), Acer rubrum (rode esdoorn) en Tilia cordata (winterlinde). Hierdoor ontstaat een mix van soorten met vergelijkbare grootte, groeivorm en herfstkleur.
- In de plantenvakken komen (sier)heesters. In de volgende fase maken we een keuze in het soort (sier)heesters dat we gaan planten. In de bijlage staat een overzicht van mogelijke soorten.

Water en riolering

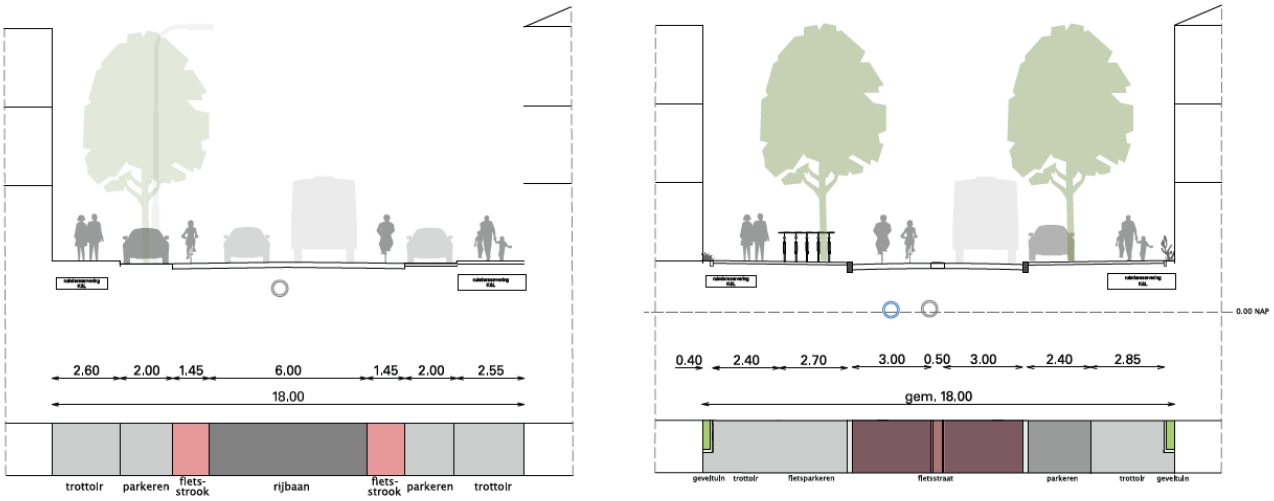
- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- In de Willem van Noortstraat leggen we een extra riool voor regenwater. Het regenwater dat in dit riool terecht komt stroomt naar de Keizersgracht.

Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties

- Bij de Willem van Noortstraat 17-23 hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken.
- Op de Willem van Noortstraat bij huisnummer 138 komt een extra gehandicaptenparkeerplaats. Deze is in de tussentijd aangevraagd en toegewezen.
- Bij Willem van Noortstraat 180 – 186 maken we ruimte in de functiestrook die mogelijk kan worden ingevuld met terrassen voor de naastgelegen horeca.

4.1 Doorsnedes Willem van Noortstraat

De Willem van Noorstraat heeft verschillende breedtes. De breedte van deze straat verschilt tussen de 18,00 en 18,15 meter. We laten hier de doorsnede van 18,00 meter zien.



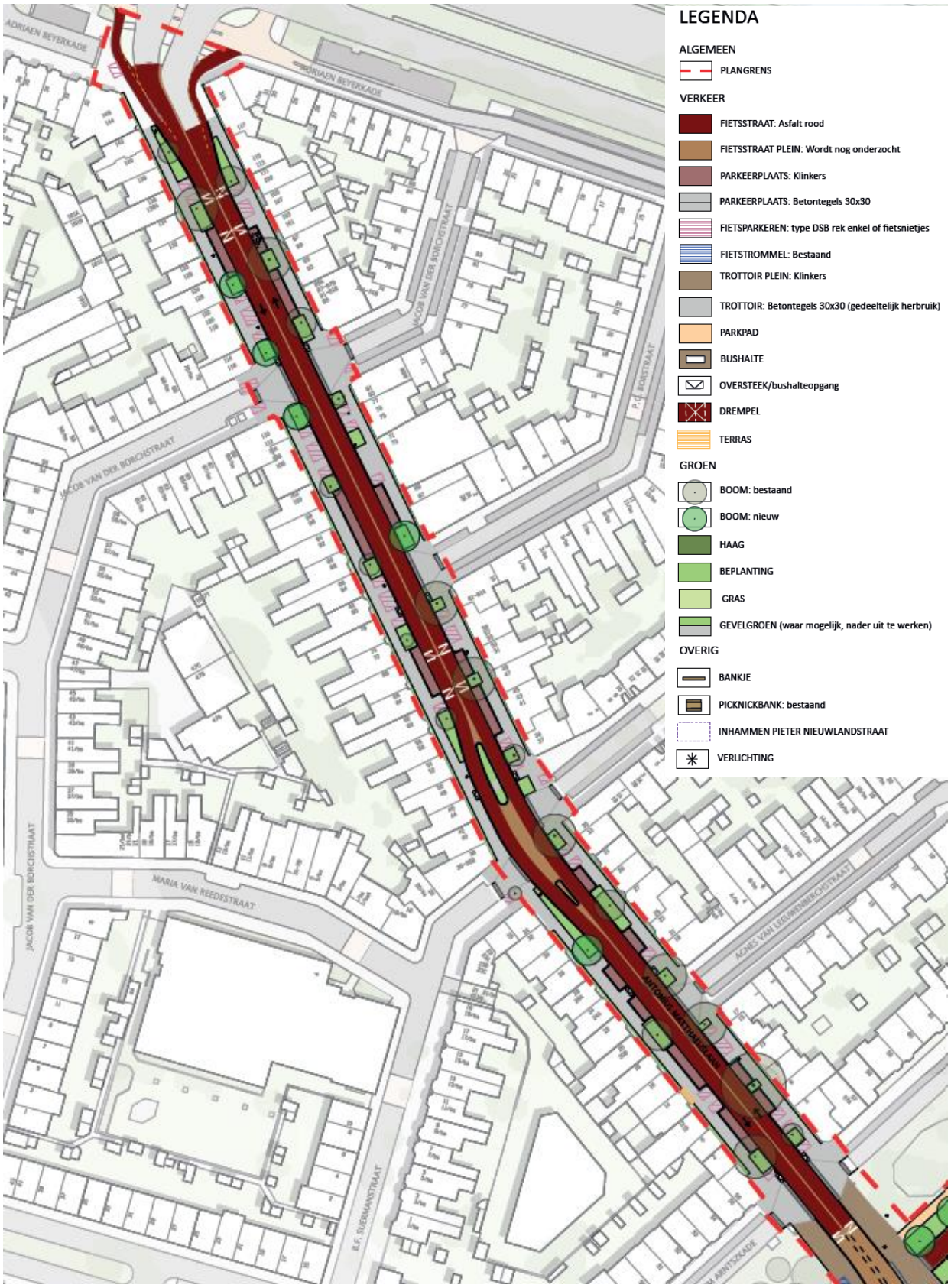
Doorsnede van de Willem van Noortstraat (ter hoogte van de nummers 11 en 26) nu en in het nieuwe ontwerp

De veranderingen in de doorsnede van de Willem van Noortstraat zijn:

- De bestaande weg is een rijbaan van 6 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,45 meter. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed.
- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Deze zijn nu 2 meter breed en worden 2,20 meter breed.
- Deze parkeervakken komen in een zogenoemde functiestrook van 2,70 meter aan de kant met de even huisnummers en 2,40 meter breed aan de kant van de oneven huisnummers. In deze strook komen ook het fietsparkeren, bomen en ander groen.

Aan beide kanten van de straat ligt een stoep. Aan de kant van de straat met de even huisnummers is deze 2,60 meter breed en aan de kant met de oneven huisnummers is deze 2,55 meter breed. De stoep wordt aan de kant met de even huisnummers iets smaller, om ruimte te maken voor geveltuinen. In het nieuwe ontwerp wordt de stoep 2,40 meter breed en is er ruimte voor een geveltuin van ongeveer 40 centimeter. Aan de kant met de oneven huisnummers wordt de stoep 2,85 meter breed en is er ruimte voor een geveltuin van 40 centimeter.

5 Uitleg ontwerp Antonius Matthaeuslaan



Ontwerpkaart Antonius Matthaeuslaan

We maken van de Antonius Matthaeuslaan een fietsstraat met rood asfalt. Per onderwerp leggen wij uit hoe het ontwerp van de straat eruitziet.

Indeling van de weg

- De weg krijgt de uitstraling van een fietsstraat met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur.
- De weg heeft een breedte van 6,50 meter en biedt ruimte voor twee bussen die langs elkaar heen rijden. De weg is ingedeeld in twee banen van 3,00 meter breed en een middenstuk van 0,50 meter, waar je overheen kan rijden. Op de weg is ruimte voor drie fietsers naast elkaar. Fietsers kunnen elkaar inhalen op hun eigen weghelft.
- Bij de kruising met de Kardinaal de Jongweg ligt de overgang van 50 km/uur naar 30 km/uur. Bij deze overgang komt een verkeersplateau van 8 meter lang. Dit is bij de huisnummers 107-111 en 132-134. Op deze plek voegt het fietsverkeer in en uit naar de fietspaden rond het kruispunt met de Kardinaal de Jongweg.
- Ook bij de huisnummers 51-57 en 62-68 komt een verkeersplateau van 8 meter lang.
- De functiestrook ligt op het niveau van de stoep. In deze strook is ruimte voor fietsparkeren, bomen en groenvakken. De autoparkeerplaatsen blijven op dezelfde hoogte als de rijbaan. Tussen de gevel en de functiestrook ligt een stoep van minimaal 1,80 meter breed. In de hele straat maken we ruimte voor een geveltuin.
- Bij de B.F. Suermanstraat komt een groot middenstuk, zodat er een plek in de straat is om rustiger over te steken. De verkeerslichten komen niet terug.
- Bij de huisnummers 85 en 114, 61 en 78, 19 en 24, 5 en 56 komen oversteekplekken. Deze zijn te herkennen aan noppentegels en een verlaagde stoeprand voor mensen met een (visuele) beperking.

Autoparkeren

- Parkeerplaatsen in de Antonius Matthaeuslaan blijven op dezelfde hoogte als de weg. Omdat deze straat laag ligt is het belangrijk om hier bij grote regenbuien zoveel mogelijk water op te vangen. Zo verminderen we de kans op wateroverlast.
- In het ontwerp zijn er 24 parkeerplaatsen. Dit zijn er 18 minder dan in de bestaande situatie, maar 5 meer dan in het eerste ontwerp.
- De gehandicaptenparkeerplaats bij nummer 103 blijft.

Fietsparken

- In de Antonius Matthaeuslaan zijn in de bestaande situatie ongeveer 165 fietsparkeerplekken. Hierin zijn ook de fietsparkeerplekken meegenomen die op de hoeken van de zijstraten staan. Er zijn ongeveer 330 fietsen geteld. In het ontwerp staan ongeveer 230 fietsparkeerplekken.
- In het ontwerp hebben we de fietsparkeerplekken meer over de straat verdeeld. Bijvoorbeeld bij winkels en de huisartsenpost komen fietsparkeerplekken.

Groen

- Op de Antonius Matthaeuslaan staan vooral esdoorns. Waar het kan planten we de Acer pseudopatatnus ‘Erectum’ (gewone zuilesdoorn) of de Tilia cordata (winterlinde).
- In de plantenvakken komen (sier)heesters. In de volgende fase maken we een keuze in het soort (sier)heesters dat we gaan planten. In de bijlage staat een overzicht van mogelijke soorten.

Water en riolering

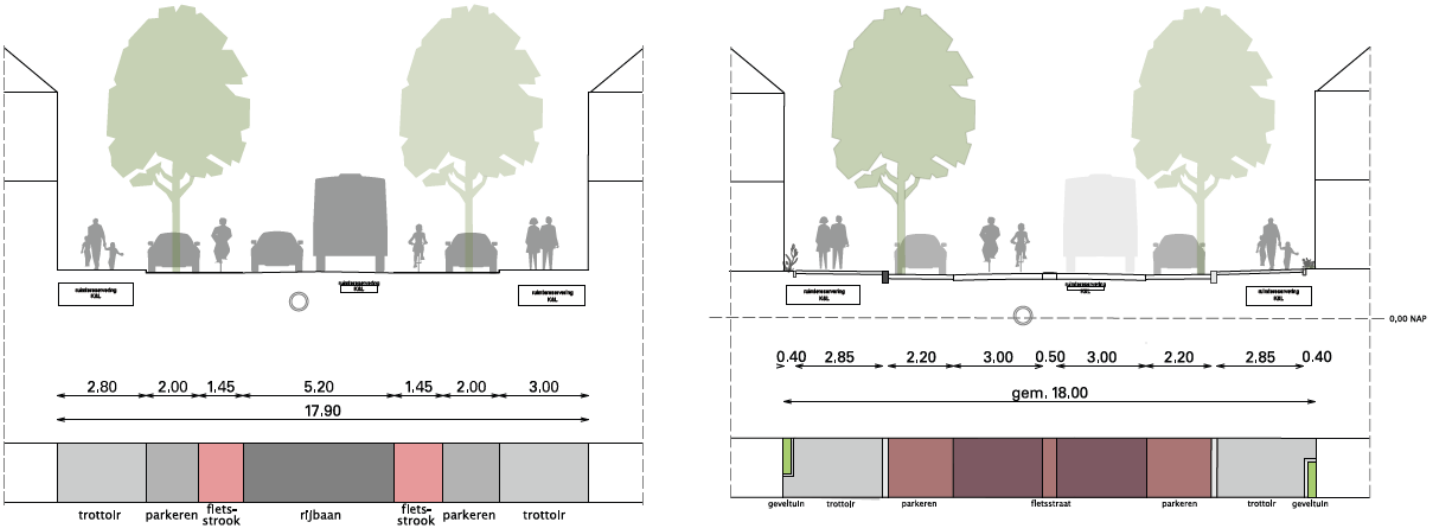
- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- We vervangen het riool.

Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties

- Op verzoek van bewoners hebben we de functiestrook ter hoogte van Antonius Matthaeuslaan 21-35 is opnieuw ingedeeld. Door het verplaatsen van een parkeerplaats naar huisnummer 67/69 en het opnieuw indelen van de fietsparkeerplekken komt er ruimte voor een brede groenstrook bij de huisnummers 21-35.

5.1 Doorsnedes Antonius Matthaeuslaan

De Antonius Matthaeuslaan heeft ook verschillende breedtes. De breedte van de straat verschilt tussen de 17,90 meter en 18,00 meter.



Doorsnede van de Antonius Matthaeuslaan (ter hoogte van nummer 101 en 128) nu en in het nieuwe ontwerp

De veranderingen in de doorsnede van de Antonius Matthaeuslaan zijn:

- De bestaande weg is nu 5,20 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,45 meter. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed.
- De parkeerplaatsen zijn nu 2 meter breed worden 2,20 meter breed.
- Deze parkeervakken komen in een zogenoemde functiestrook van 2,90meter, aan beide kanten van de weg. In deze strook komen ook het fietsparkeren, bomen en ander groen.
- Tussen de parkeervakken en de gevel aan de kant met even huisnummers ligt in de bestaande situatie een stoep van 3,00 meter breed. Aan de kant van de straat met de oneven huisnummers is de stoep 2,80 meter breed. De stoep wordt aan beide kanten van de straat 2,85 meter breed en is er nog extra ruimte voor een geveltuin van ongeveer 40 centimeter. Ter hoogte van de parkeervakken is naast nog ongeveer 80 centimeter ruimte voor de voetganger en het uitstappen van de auto’s.

6 Uitleg ontwerp Willem van Noortplein



Ontwerpkaart Willem van Noortplein en -plantsoen

Het Willem van Noortplein heeft een centrale functie in het projectgebied, maar ook in de rest van Tuinwijk. Het plein is een uitwisselpunt van verschillende verkeersstromen. Voor voetgangers is het Willem van Noortplein vooral een belangrijke bestemming met voorzieningen, zoals een supermarkt, horeca en huisartsenpraktijk. Veel mensen steken de straat over bij het plein. Aan het plein zitten ook twee bushaltes. Ook voor fietsers is het plein een bestemming.

Per onderwerp leggen we uit hoe het ontwerp van het plein eruit ziet.

Openbare ruimte

- Het Willem van Noortplein is een bijzondere plek die vraagt om een bijzondere openbare ruimte. Het is een uitzondering in het Handboek Openbare Ruimte. Omdat het een plein is, is de openbare ruimte anders dan in gewone straten. We kunnen dus afwijkende materialen gebruiken. En andere bomen en planten dan in de straten eromheen.
- Het Willem van Noortplein is een belangrijke plek in de buurt met detailhandel en horeca. Doordat de rijbaan smaller wordt gemaakt dan in de bestaande situatie, ontstaat er meer ruimte langs de winkelplinten voor fietsparkeren, inpassen van expeditieverkeer, looproutes en groen.
- We halen het hekwerk rond het plantsoen weg en voegen looppaden en groenvakken toe. Door het toevoegen van logische looproutes wordt het plantsoen beter toegankelijk en worden plein en plantsoen beter met elkaar verbonden.
- De rijbaan over het Willem van Noortplein leggen we op dezelfde hoogte als de stoep. Dit past bij de pleinfunctie. Wel blijft er een bandenlijn aanwezig om het verkeer te geleiden, samen met de omliggende objecten, zoals o.a. plantvakken en fietsenrekken. Bij het begin/einde van het plein komt een op-/afrit, zoals bij de verkeersplateau's in de andere straten. De op-/afrit op de 'voormalige' Willem van Noortbrug is onder voorbehoud van nader onderzoek naar de brug.
- De zijstraten sluiten aan met een 'uitritconstructie'. Omdat de rijbaan op dezelfde hoogte ligt als de stoep krijgt de 'uitritconstructie' een andere vorm: in plaats van een oprit komt er een brede vlakke band. Hierdoor blijft alles op hetzelfde niveau en kan de stoep door blijven lopen en blijft de situatie als uitrit herkenbaar.
- Voorgesteld wordt om het Willem van Noortplein uit te voeren in een afwijkend materiaal voor een pleinsfeer. De stenige openbare ruimte langs de winkels krijgen meer groen en verblijfskwaliteit.
- De rijbaan op het plein krijgt klinkers of asfalt met een streetprint. Op de stoep komen klinkers met een vergelijkbare uitstraling als op de rijbaan.
- De Van Humboldstraat ligt niet op dezelfde hoogte als de stoep en sluit daarmee aan op de situatie verderop in de Van Humboldtstraat. De Van Swindenstraat krijgt een uitritconstructie, zoals de andere zijstraten van de Van Humboldtstraat. De fietsstroken op de Van Humboldtstraat stoppen vóór de Van Swindenstraat. Zo sluiten ze aan op de verblijfsruimte met winkels op het stukje Van Humboldtstraat samen met het Willem van Noortplein.
- Tegenover het Badhuis houden we tussen het groen en de stoep een kleine strook open om de levendigheid van het plein te vergroten. Deze ruimte is beschikbaar voor planten, een parkeerplek voor fietsen of een kleine uitbreiding van het terras van het Badhuis.

Indeling van de weg

- Ondanks dat dit vooral een plein wordt, houden we voor de verkeersruimte wel dezelfde breedte aan als op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan. Dat betekent een breedte van 6,50 meter. Dat is breed genoeg voor twee bussen.
- Op het plein delen we de ruimte voor het verkeer wel iets anders in. In de bestrating komt een overrijdbare middenstrook van 1 meter met twee rijbanen van 2,75 meter. Deze indeling sluit goed aan bij de pleinfunctie. De middenstrook kan gebruikt worden als informeel rustpunt om over te steken. Het auto- en fietsverkeer rijdt vooral op de rijbanen. Groter verkeer zal gebruik moeten van maken van de middenstrook, echter op gepaste wijze.
- Bussen en andere grote voertuigen kunnen niet tegelijk door de bocht op het plein en moeten elkaar voor laten gaan. De combinatie van een auto en een bus is wel mogelijk.
- Bij normaal autoverkeer kunnen de fietsers vanuit de Pieter Nieuwlandstraat als het nodig is de middenstrook gebruiken als opstelruimte bij het linksafslaan.
- Bij de bushalte maken we extra ruimte, zodat een fietser de bus kan passeren.
- Met het nieuwe ontwerp komt er meer ruimte bij de winkels, waardoor we er meer een verblijfsplek met meer groen van kunnen maken. De bestaande bomen zijn leidend in de nieuwe inrichting.

Autoparkeren

- Op het Willem van Noortplein is de voetganger het belangrijkst. Daarom is parkeren op het plein niet wenselijk en verplaatsen we de parkeerplaatsen naar buiten het plein. Bestaande parkeerplaatsen voor deelauto's, gehandicaptenparkeerplaatsen en oplaadpunten (met elektrische laadpaal) komen zoveel mogelijk in de buurt van de huidige plek terug.
- De laad- en losplek voor de Albert Heijn blijft in de buurt van het magazijn. We leggen hem zo aan dat het vrachtverkeer vooruit het laad- en losvak in kan rijden. Na het lossen weg rijdt het vrachtverkeer weg naar de Antonius Matthaeuslaan.

Fietsparkeren

- Op het Willem van Noortplein zijn in de huidige situatie ongeveer 105 fietsenrekken. Er zijn ongeveer 145 fietsen geteld. In het voorlopig ontwerp zijn er ongeveer 115 fietsenrekken ingepast.
- Naast de ondergrondse containers is de fietstrommel in het ontwerp opgenomen

Openbaar vervoer

- De bushalte richting het centrum verplaatsen we, zoals ook getekend in het eerste schetsontwerp, meer richting de Willem van Noortbrug, tegenover de bestaande bushalte richting de Kardinaal de Jongweg.
- De bushaltes worden toegankelijk uitgevoerd met een (verhoogde) perronband.

Groen

- De bestaande bomen blijven grotendeels staan en we voegen groen toe. Aan beide kanten komen grote plantvakken met een mix van verschillende soorten planten. De vakken krijgen dezelfde vormen als de vakken die bij het project Fietsroute om de Noord worden gebruikt. Het extra groen zorgt voor extra belevingswaarde en hiermee maken we van het Willem van Noortplein een groen plein met verblijfskwaliteit.

Elektriciteitshuisje

- Er zijn plannen voor een elektriciteitshuisje in het Willem van Noortplantsoen. Er is meer ruimte nodig voor elektriciteit, omdat we steeds meer stroom gebruiken. Stedin werkt op dit moment aan de plannen. Op de kaart staat de plek ingetekend waar ruimte is gereserveerd voor het elektriciteitshuisje.

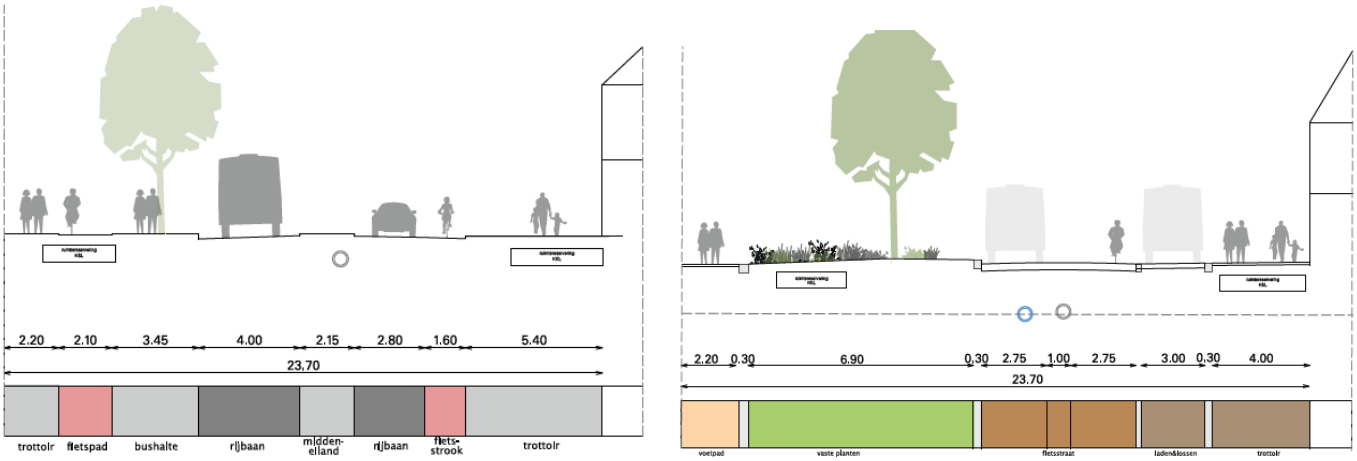
Water en riolering

- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- Op het Willem van Noortplein leggen we een extra riool voor regenwater.

Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties

- In het Willem van Noortplantsoen plaatsen we een tweede bankje bij de jeu-de-boulesbaan en nog een bankje bij de (bloemen)kiosk.

6.1 Doorsnedes Willem van Noortplein

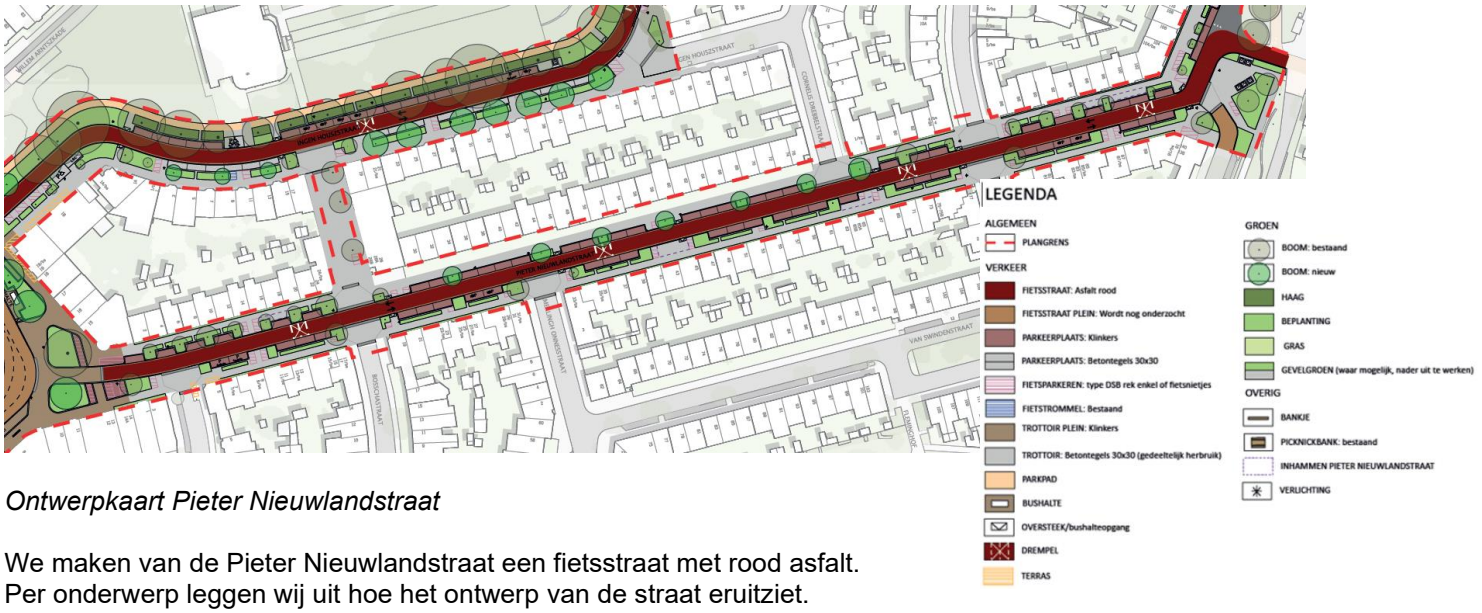


Doorsnede van het Willem van Noortplein (ter hoogte van de oversteek bij de Albert Heijn) nu en in het nieuwe ontwerp

De veranderingen in de doorsnede van het Willem van Noortplein zijn:

- De bestaande weg heeft een middenstuk van 2,15 meter. Aan de kant van de winkels is een rijbaan van 2,80 meter breed met een fietsstrook van 1,60 meter. Aan de kant van het Willem van Noortplantsoen is een rijbaan van 4 meter breed. Naast de rijbaan ligt een strook met daarin de bushalte en groen. Deze is 3,45 meter breed. Naast deze strook ligt een fietspad van 2,10 meter. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed met een middenstrook van 1 meter.
- De bushalte, het fietspad en de stoep aan de kant van het plantsoen halen we weg en daar komt een groenstrook die overgaat in het plantsoen.
- Aan de kant van de gebouwen is de stoep 5,40 meter. Dit wordt een stoep van 7,90 meter breed. Op de stoep komt er ruimte voor laden en lossen en fietsparkeren.

7 Uitleg ontwerp Pieter Nieuwlandstraat



Ontwerpkaart Pieter Nieuwlandstraat

We maken van de Pieter Nieuwlandstraat een fietsstraat met rood asfalt.
Per onderwerp leggen wij uit hoe het ontwerp van de straat eruitziet.

Indeling van de weg

- De weg heeft een breedte van 4,80 meter. Dat is ongeveer gelijk met de bestaande situatie. De weg is een rijbaan van 4,00 meter breed met rood asfalt. Aan beide kanten van de rijbaan komen 0,40 meter fietsvriendelijke klinkers.
- Omdat het verkeer op de Pieter Nieuwlandstraat voorrang heeft op de zijstraten kunnen de bestaande plateaus niet worden teruggeplaatst. Hiervoor in de plaats komen verkeersdrempels om de snelheid te remmen. Bij de huisnummers 13 en 20, 37 en 52, 71 en 80, 91 en 102 komen verkeersdrempels van 4,80 meter.
- In de functiestrook is ruimte voor parkeren van fietsen en auto's, bomen en groenvakken. De functiestrook ligt op het niveau van de stoep, alleen de parkeerplekken voor auto's blijven op dezelfde hoogte als de weg. Tussen de gevel en de functiestrook ligt een stoep van minimaal 1,80 meter breed en 2,20 meter breed waar het kan. In de hele straat maken we ruimte voor een geveltuin.
- Bewoners hebben in reacties op het eerste schetsontwerp aangegeven meer ruimte te willen voor activiteiten met de buurt. Na overleggen met een groep bewoners van de Pieter Nieuwlandstraat hebben we op een aantal plekken in de functiestrook hiervoor ruimte gemaakt. Deze plekken (inhammen) liggen bij de huisnummers 14 tot 18, 43 tot 45, 63 tot 67 en 96 tot 102.
- Bij de huisnummers 19 en 26, 33 en 46, 45 en 60, 69 en 78, 77, 91 en 104 komen oversteekplekken. Deze zijn te herkennen aan noppentegels en een verlaagde stoeprand voor mensen met een (visuele) beperking.

Autoparkeren

- Parkeerplaatsen in de Pieter Nieuwlandstraat blijven op dezelfde hoogte als de weg. Omdat deze straat laag ligt is het belangrijk om hier bij grote regenbuien zoveel mogelijk water op te vangen. Zo beperken we de kans op wateroverlast.
- De auto- en fietsparkeerplekken zijn op een aantal plekken verplaatst, meestal om de bestaande bomen genoeg ruimte te geven. Bij de huisnummers 2 tot 24 en de huisnummers 86 tot 104 komen de autoparkeervakken tussen de groenvakken zodat de bomen voldoende groeiruimte krijgen.
- In het voorlopig ontwerp zijn er 58 parkeerplaatsen. Dit zijn er 22 minder dan in de bestaande situatie.
- In de Pieter Nieuwlandstraat komen 4 laadplekken. Twee komen bij de huisnummers 13 en 15 en twee bij de huisnummers 83 en 85.
- De bestaande parkeerplaatsen voor deelauto's verplaatsen we naar de huisnummers 7 en 9 en naar het parkeerterrein ter hoogte van Pieter Nieuwlandstraat nr. 107-113.

Fietsparkeren

- In de bestaande situatie zijn er op de Pieter Nieuwlandstraat niet genoeg fietsparkeerplekken. Er zijn 154 fietsparkeerplekken en er zijn ongeveer 260 fietsen geteld. Daarom plaatsen we er zoveel mogelijk fietsparkeerplekken bij. In het ontwerp staan ongeveer 180 fietsparkeerplekken.

Groen

- Naast de bestaande soorten bomen planten we ook andere soorten bomen zoals de Acer rubrum (rode esdoorn) en Malus toringo (sierappel).
- Op de Pieter Nieuwlandstraat is weinig ruimte in de ondergrond. Daardoor kunnen we hier misschien minder bomen planten dan in het eerste ontwerp stonden. Op 12 plekken in deze straat onderzoeken we of er voldoende ruimte is in de ondergrond om een boom te planten.
- In de nieuwe plantvakken komen (sier)heesters. De soorten worden bepaalde in de volgende fase. In de bijlage staat een overzicht van mogelijke soorten.

Water en riolering

- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- In de Pieter Nieuwlandstraat vervangen we het huidige riool en leggen we een extra riool voor regenwater.

Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties

- Bij de Pieter Nieuwlandstraat 91 en 110 hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken.
- De laadplekken op de Pieter Nieuwlandstraat verplaatsen we van huisnummers 13/15 naar 27/29 voor een betere spreiding van algemene parkeerplaatsen over de straat.

7.1 Doorsnedes Pieter Nieuwlandstraat



Doorsnede van de Pieter Nieuwlandstraat (ter hoogte van nummer 9) nu en in het nieuwe ontwerp

De veranderingen in de doorsnede van de Pieter Nieuwlandstraat zijn:

- De weg is een rijbaan van 3,00 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,00 meter. De weg wordt een fietsstraat van 4,80 meter breed. De weg is een rijbaan van 4,00 meter breed met rood asfalt. Aan beide kanten van de rijbaan komen 0,40 meter fietsvriendelijke klinkers.
- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Deze zijn nu 2,00 meter breed en worden 2,20 meter breed.
- Op de plek van de doorsnede is er aan de oneven kant van de straat (de rechterkant van de doorsnede) een stoep tussen de parkeervakken en de gevel van 4,60 meter breed. In het nieuwe ontwerp komt er tussen de parkeervakken en de stoep een groenstrook. Er komt laag groen in de

groenstrook. Deze groenstrook is 1,15 meter breed. Tussen de groenstrook en de gevel komt een stoep van 2,10 meter breed.

- Aan de even kant van de straat (de linkerkant van de doorsnede) is de stoep in de bestaande situatie 4,50 meter breed. Op de plek waar de doorsnede is getekend komt aan de even kant van de straat een inham. In het nieuwe ontwerp wordt de stoep 3,85 meter breed.
- Aan beide kanten van de straat is ruimte voor een geveltuin van 0,40 meter.

8 Uitleg ontwerp Ingen Houszstraat, Juliusstraat en Bosschastraat

8.1 Ontwerp Ingen Houszstraat en Juliusstraat



Ontwerpkaart Ingen Houszstraat en Juliusstraat

Ook van de Ingen Houszstraat en Juliusstraat maken we een fietsstraat met rood asfalt. Omdat we aansluiten op het bestaande kruispunt met de Kardinaal de Jongweg, is de Juliusstraat voor het grootste deel geen onderdeel meer van dit project. Wel gaan we in de Juliusstraat het riool vervangen, maar het ontwerp van de Juliusstraat blijft gelijk met de bestaande situatie.

Indeling van de weg

- De weg krijgt de uitstraling van een fietsstraat met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur.
- De weg wordt versmald naar 4,80 meter. De weg is een rijbaan van 4,00 meter breed met rood asfalt. Aan beide kanten van de rijbaan komen 0,40 meter fietsvriendelijke klinkers.
- Bij huisnummers 21 en bij de Juliusstraat nummer 1 komen verkeersdrempels van 4,80 meter.
- De functiestrook aan de kant van de woningen ligt op dezelfde hoogte als de stoep. In deze strook is ruimte voor het parkeren van fietsen en auto's, bomen en groenvakken. Tussen de gevel en de functiestrook ligt een stoep van minimaal 1,80 meter en waar het kan breder.
- Om de voetganger meer ruimte te geven en de looproute tussen het Willem van Noortplantsoen en het Majoor Bosshardtplantsoen te verbeteren, halen we de (haakse) parkeerplaatsen aan het begin van de Ingen Houszstraat weg. Hiervoor komt een looppad terug.
- De stoep aan de kant van het Majoor Bosshardtplantsoen wordt een wandelpad in halfverharding.
- Bij de huisnummers 1A, 17 en 49 komen oversteekplekken. Deze zijn te herkennen aan noppentegels en een verlaagde stoeprand voor mensen met een (visuele) beperking.

Autoparkeren

- Parkeerplaatsen in de Ingen Houszstraat verhogen we aan de kant van de woningen naar stoephoogte. De parkeerplaatsen aan de kant van het Majoor Bosshardtplantsoen blijven op de hoogte van de weg.
- In het voorlopig ontwerp zijn er 34 parkeerplaatsen. Eén van deze parkeerplaatsen is overdag bestemd voor gehandicaptenparkeren. Dit zijn er 8 meer dan in de bestaande situatie.
- In het ontwerp staat 1 laad- en losplek bij de huisnummers 1A-1B.

- In de Ingen Houszstraat zijn 2 gehandicaptenparkeerplaatsen. Eén naast de inrit bij de bibliotheek en 1 bij huisnummer 1B. Op de gehandicaptenparkeerplaats naast de inrit van de bibliotheek komen venstertijden. Tussen 8.00 en 18.00 uur is de parkeerplaats een gehandicaptenparkeerplaats. Buiten de venstertijden kan de parkeerplaats gebruikt worden voor autoparkeren.
- In de bestaande situatie zijn er 6 laadplekken voor elektrische auto's. In het voorlopig ontwerp komen er 5 terug. Alle plekken komen in de parkeerstrook aan de kant van het Majoor Bosshardtplantsoen. Vier plekken komen bij de huisnummers 19-21 en één bij huisnummer 39.
- Bij huisnummer 37 komt aan de kant van het Majoor Bosshardtplantsoen een parkeerplaats voor een deelauto.

Fietsparkeren

- In de bestaande situatie zijn er op de Ingen Houszstraat 72 fietsenrekken en er zijn 74 fietsen geteld. In het voorlopig ontwerp staan er ongeveer 90 fietsenrekken ingepast. Deze staan vooral bij het restaurant Badhuis.
- Bij huisnummer 11 is de fietstrommel in het ontwerp opgenomen.

Groen

- De Ingen Houszstraat ligt langs het Majoor Bosshardtplantsoen en heeft daardoor een groen en parkachtig karakter. Waar het kan versterken we de parksfeer. De nieuwe bomen die we planten passen bij de soorten die in het Majoor Bosshardtplantsoen staan. Daarom planten we de Tilia heterophylla (Amerikaanse linde) en de Tila cordata (winterlinde).
- In de plantenvakken komen (sier)heesters. De soorten worden in de volgende fase bepaald. In de bijlage staat een overzicht van mogelijke soorten.

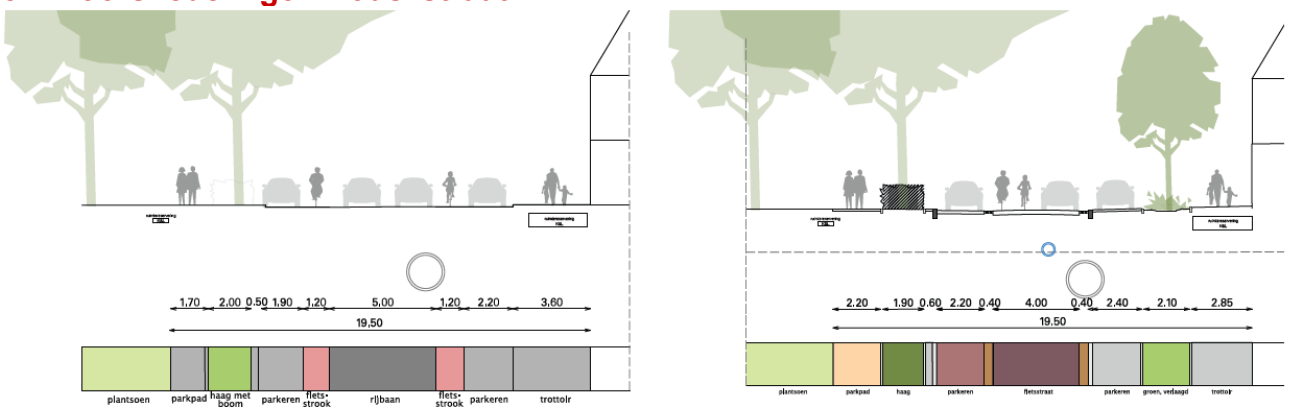
Water en riolering

- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- In de Ingen Houszstraat en Juliusstraat leggen we een extra riool voor regenwater.

Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties

- Bij de Ingen Houszstraat bij huisnummer 13-15 hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken.

8.2 Doorsnede Ingen Houszstraat



Doorsnede van de Ingen Houszstraat (ter hoogte van nummer 33) nu en in het nieuwe ontwerp

De veranderingen in de doorsnede van de Ingen Houszstraat zijn:

- De weg is een rijbaan van 5 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,20 meter. De weg wordt een fietsstraat van 4,80 meter breed. De weg is een rijbaan van 4,00 meter breed met rood asfalt. Aan beide kanten van de rijbaan komen 0,40 meter fietsvriendelijke klinkers.

- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Aan de kant van het plantsoen zijn deze 1,90 meter breed en aan de kant van de woningen 2,20 meter breed. Deze worden aan beide kanten 2,20 meter breed.
- Aan de kant van de woningen is tussen de gevel en de parkeervakken een stoep van 3,60 meter breed. Naast de parkeervakken aan de kant van de woningen komt een strook van 2,10 meter breed. In deze strook is ruimte voor laag groen, bomen en fietsparkeren. Tussen deze strook en de gevels komt een stoep van 2,85 meter breed.
- Naast de parkeervakken aan de kant van het plantsoen is een groenstrook van 2 meter breed en daarnaast een stoep van 1,70 meter breed dat overgaat in het plantsoen. Er komt naast de parkeervakken een strook met bomen en planten van 1,90 meter breed. Dit zijn vooral bestaande bomen en planten. Daarnaast komt een wandelpad van 2,20 meter breed dat overgaat in het plantsoen.

8.3 Bosschastraat (noordelijk deel)

In de Bosschastraat vervangen we de riolering. De inrichting van de straat blijft gelijk aan de bestaande situatie. Aan de kant van de Pieter Nieuwlandstraat plaatsen we een extra fietsparkeerplek.

Bijlage 1: Bomen en planten

Bomenbeleid en groenstructuur

De bomen in het projectgebied komen niet voor op de stedelijke (ecologische) groenstructuurkaart en maken ook geen deel uit van de hoofdboomstructuur. Geen van de bomen heeft een speciale beleidsstatus toegewezen gekregen.

Nieuwe bomen

Bomen en groen zijn belangrijk in woonstraten voor de beeldkwaliteit, gezondheid en leefbaarheid. Groen heeft een positief effect op de gezondheid en het voorkomen van hittestress. Bomen zijn nuttig bij klimaatadaptatie en verminderen van CO2. Bovendien dragen bomen en groenvakken bij aan het opvangen en bufferen van hemelwater, zodat er minder water afgevoerd hoeft te worden via het riool.

Langs de route kiezen we voor overwegend inheemse soorten die een bijdrage leveren aan de biodiversiteit. Bestaande gezonde bomen blijven staan. Bij het aanplanten van nieuwe bomen wordt gekozen voor soorten die een goede schaduw werpen op de fietsroute.

Willem van Noortstraat

We planten een mix van bomen die ook langs de Adelaarstraat (project Fietsroute om de Noord) geplant zullen worden. De bestaande bomen vullen we aan met duurzame inheemse boomsoorten:

- Acer campestre (veldesdoorn)
- Tilia cordata ‘Rancho’ (winterlinde)

Willem van Noortplein en -plantsoen

De bestaande bomen blijven staan.

Antonius Matthaeuslaan

De bestaande bomen blijven staan. Op de Antonius Matthaeuslaan staan nu vooral esdoorns en die vullen we aan met een nieuwe cultuurvariant op de originele esdoorn:

- Acer pseudoplatanus ‘Erectum’ (gewone zuilesdoorn)

Pieter Nieuwlandstraat

We voegen hier sierwaarde toe doormiddel van bloeiende bomen met een helder frisgroen blad:

- Malus toringo

Ingen Houszstraat en Juliusstraat

We willen de sfeer van het Majoor Bosshardtplantsoen doortrekken de straat in. Daarom planten we bomen die passen bij de bomen in het plantsoen:

- Tilia heterophylla ‘Prestige’ (Amerikaanse linde)
- Tila cordata ‘Rancho’ (winterlinde)



Acer campestre



Tilia cordata ‘Rancho’



Acer pseudoplatanus ‘Erectum’



Tilia heterophylla ‘Prestige’



Acer rubrum ‘Brandywine’



Malus toringo

Verslag voor samenwerking met Utrechters

Opsteller: projectteam Tuinwijkroute

Projectnaam: Herinrichting Tuinwijkroute – fase Voorlopig Ontwerp

Algemene indruk

Ongeveer 100 mensen hebben gereageerd op het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de Tuinwijkroute. Zij hebben gereageerd per mail, via DenkMee of via een formulier op de inloopbijeenkomst van 3 februari. Veel mensen zijn positief over de fietsstraten, de nieuwe inrichting van het Willem van Noortplein en meer groen. Ook blijkt dat er nog vragen en zorgen zijn over parkeren en verkeersveiligheid, met name op het gebied van oversteken en de snelheid van verkeer.

Wie hebben er gereageerd?
De ingediende reacties zijn voornamelijk van bewoners van de straten die we opnieuw gaan inrichten en van straten daar vlakbij die vaak gebruik maken van de straten op de Tuinwijkroute. Ook hebben verschillende ondernemers die een onderneming hebben in het projectgebied gereageerd. Verder heeft de Fietsersbond een reactie ingediend en hebben we een gesprek gehad met de provincie en de busvervoerder.

Thema's
Dit samenwerkingsverslag geeft een globaal beeld van welke reacties er zijn binnengekomen en hoe wij deze als gemeente hebben beoordeeld en verwerkt in het ontwerp. Een totaaloverzicht van de binnengekomen reacties staat op DenkMee. Omdat het samenwerkingsverslag geen ruimte biedt om op alle reacties in te gaan beantwoorden we specifieke vragen per e-mail naar de vraagstellers.

De binnengekomen zijn hieronder samengevat in de volgende 5 thema's:

1. Groen
2. Auto- en fietsparkeren
3. Snelheidsremmende maatregelen
4. Oversteken
5. Stoepen en functiestrook

Aanpassingen in het ontwerp
Op basis van de binnengekomen reacties zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp:

1. In het Willem van Noortplantsoen plaatsen we een tweede bankje bij de jeu-de-boulesbaan en nog een bankje bij de (bloemen)kiosk.
2. Op drie plekken in de straten hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken. Bijvoorbeeld bij de Ingen Houszstraat 13/15, Willem van Noortstraat 17-23, Pieter Nieuwlandstraat 91 en 110.
3. De laadplekken op de Pieter Nieuwlandstraat verplaatsen we van huisnummers 13/15 naar 27/29 voor een betere spreiding van algemene parkeerplaatsen over de straat.
4. Op de Willem van Noortstraat bij huisnummer 138 komt een extra gehandicaptenparkeerplaats. Deze is in de tussentijd aangevraagd en toegewezen.
5. Bij Willem van Noortstraat 180 – 186 maken we ruimte in de functiestrook die mogelijk kan worden ingevuld met terrassen voor de naastgelegen horeca.
6. Op verzoek van bewoners hebben we de functiestrook ter hoogte van Antonius Matthaeuslaan 21-35 is opnieuw ingedeeld. Door het verplaatsen van een parkeerplaats naar huisnummer 67/69 en het opnieuw indelen van de fietsparkeerplekken komt er ruimte voor een brede groenstrook bij de huisnummers 21-35.

Vervolg
Na het vaststellen van het voorlopig ontwerp, werken we het ontwerp verder uit tot een Definitief Ontwerp (DO). Bij het verder uitwerken van het ontwerp vragen we de bewoners van de straten naar hun wensen voor het aanleggen van geveltuinen en het afkoppelen van regenwater.

1. Groen

Via DenkMee en op de inloopbijeenkomst van 3 februari konden bewoners en andere belanghebbenden aangeven welke voorkeur ze hebben voor de sfeer van het groen in hun straat. In de bijlage staan de uitkomsten van deze peiling. We nemen deze voorkeuren zo veel mogelijk mee in de uitwerking van het beplantingsplan.

2. Autoparkeren en fietsparkeren

Autoparkeren

Reacties
In veel reacties uiten bewoners hun zorgen over het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor auto's. Met name op en rond de Antonius Matthaeuslaan en de Pieter Nieuwlandstraat, maar ook in de omliggende straten maken bewoners zich zorgen over de toename van zoekverkeer. Uit andere reacties blijkt dat er ook bewoners zijn die achter de keuze staan om minder plek voor autoparkeren te maken, zodat er meer ruimte komt voor groen en fietsparkeren.

Verder vragen sommige bewoners zich af waarom de parkeervakken breder worden dan de huidige parkeervakken. Dit gaat ten koste van de breedte van de stoep. Ook vragen enkele bewoners om groene waterdoorlatende parkeervakken.

Keuzes en uitleg
In het ontwerp hebben we keuzes moeten maken tussen groen, fietsparkeren en autoparkeren. Hiervoor is bijna alleen ruimte in de functiestrook en deze ruimte is beperkt. In lijn met ons beleid zorgen we voor meer fietsparkeerplekken en meer groen. In de vorige fase hebben we ten opzichte van het concept van het eerste ontwerp 5 parkeerplaatsen teruggebracht in het ontwerp. We verwijderen over de gehele route ongeveer 44 autoparkeerplaatsen. Dit is binnen de twee parkeerrayons waarin de Tuinwijkroute valt een heel klein percentage van het totale aantal parkeerplaatsen. Doordat we parkeerplaatsen verwijderen kan het toch zo zijn dat men verder moet lopen naar een parkeerplek of langer moet zoeken. Binnen de twee parkeerrayons blijft er echter voldoende ruimte om auto's te parkeren. Er worden niet meer vergunningen toegekend dan dat er ruimte is op straat.

Voor de autoparkeervakken kiezen we voor een breedte van 2,20m, omdat de parkeervakken langs een fietsstraat liggen. Voor de veiligheid van fietsers is het belangrijk dat er voldoende ruimte is bij het in- en uitstappen. Bij smallere parkeervakken is het risico groter op onveilige situaties.

We passen geen waterdoorlatende verharding toe omdat de open stukken snel vol komen te zitten met gruis. De verharding laat daardoor geen/minder water meer door. In plaats daarvan gebruiken we waterpasserende verharding op de plekken waar de parkeervakken op dezelfde hoogte als de rijbaan liggen. Dit is verharding waarbij het water door de stenen zelf heen gaat, doordat de stenen van doorlatend materiaal zijn gemaakt.

Fietsparkeren

Reacties
Sommige bewoners geven aan dat er op een paar plekken langs de Tuinwijkroute te weinig fietsparkeren is ingetekend. Bijvoorbeeld bij studentenhuizen op de Willem van Noortstraat en Pieter Nieuwlandstraat. Ook zijn er suggesties gedaan voor het verplaatsen van fietsparkeerplekken naar

locaties waar meer vraag is om fietsparkeerplekken. Verder vragen bewoners of er ruimte is voor grotere fietsen, zoals bakfietsen, die niet in de rekken passen.

Keuzes en uitleg
In het ontwerp is het aantal fietsparkeerplekken een stuk hoger dan in de huidige situatie. Toch zullen het er niet overal genoeg zijn om voor alle fietsen een plek te bieden. Bij het bepalen van het aantal fietsparkeerplekken hebben we gezocht naar de juiste balans tussen autoparkeren, groen en fietsparkeren. Op verschillende plekken in de straat komt er ruimte voor grotere fietsen, zoals bakfietsen naast de fietsenrekken.

Op de volgende vier plekken hebben we wijzigingen doorgevoerd in de locaties van de fietsparkeerplekken naar aanleiding van de reacties:

- Ingen Houszstraat: fietsparkeerplaats verplaatst van nr. 15 naar nr. 11
- Willem van Noortstraat: fietsparkeerplaats verplaatst van nr. 19 naar nr. 29
- Pieter Nieuwlandstraat: fietsparkeerplaats bij nr. 91 verschoven naar de kant gevel
- Pieter Nieuwlandstraat: fietsparkeerplaats verschoven van nr. 108 naar de hoek van de straat.

3. Snelheidsremmende maatregelen

Reacties
Een belangrijk deel van de reacties vraagt men aandacht voor de snelheidsremmende maatregelen. Ook de fietsersbond heeft hier expliciet aandacht voor gevraagd. Mensen maken zich zorgen over de snelheid en de verkeersveiligheid en denken dat de ingetekende drempels het autoverkeer niet tegenhouden om harder te rijden dan 30 km/uur. In de reacties vraagt men zich af of het mogelijk is hogere verkeersplateaus te plaatsen en de weg te versmallen.

Bewoners op de Pieter Nieuwlandstraat en Antonius Matthaeuslaan geven aan dat er eerder drempels zijn weggehaald i.v.m. trillingen in de woningen. Zij maken zich zorgen over een toename van trillingen door het toevoegen van verkeersplateaus. Bewoners vragen om geen drempels op te nemen of andere maatregelen waardoor de snelheid van het verkeer omlaag gaat.

Keuzes en uitleg
In het ontwerp zijn verschillende snelheidsremmende maatregelen opgenomen:

- De vier de straten krijgen een fietsstraatinrichting met rood asfalt, waarbij fietsers centraal op de rijbaan fietsen;
- Alle straten krijgen een maximale snelheid van 30km/h (op de Pieter Nieuwlandstraat is dit nu al het geval). Dit geven we aan met borden.
- We plaatsen meer bomen langs de weg; verticale elementen, zoals bomen, dragen bij aan het verminderen van de rijsnelheid;
- We plaatsen drempels op de Ingen Houszstraat en de Pieter Nieuwlandstraat en verkeersplateaus die geschikt zijn voor busroutes op de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan;
- We maken een middeneiland halverwege de Antonius Matthaeuslaan die ervoor zorgt dat de straat minder recht is.

De hoogte van de verkeersplateaus in het ontwerp op de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan is zorgvuldig gekozen met het oog op de afmetingen van de bussen en mogelijke trillingshinder. We zorgen met een stevige ondergrond en een glad wegdek, waarmee het mogelijk is om deze verkeersplateaus te plaatsen. Het toepassen van hogere plateaus vergroot de kans op trillingshinder en is daarom onverantwoord. De plateaus zijn anders ontworpen dan de ‘buskussens’ die ongeveer 10 jaar geleden zijn weggehaald en passen daarom goed in deze omgeving.

Het versmallen van de weg kan ervoor zorgen dat fietsers en auto’s/bussen sneller met elkaar in de knel komen. Dit verlaagt de veiligheid en het fietscomfort in deze straten.

4. Oversteken

Reacties
In de reacties vraagt met aandacht voor de oversteekbaarheid van de straten. Voor het Willem van Noortplein bij de Albert Heijn zijn meerdere voorstellen binnengekomen om een zebrapad te plaatsen, zodat mensen veilig over kunnen steken. Ook op andere plaatsen langs de route vraagt men aandacht voor de oversteekbaarheid. Bijvoorbeeld voor schoolgaande kinderen bij de Floris Heermalestraat en de B.F. Suermanstraat.

Keuzes en uitleg
Het Willem van Noortplein richten we in met klinkers waarbij de stoepen en de rijbaan op dezelfde hoogte liggen. Een van de doelen van deze uitstraling is om ervoor te zorgen dat automobilisten en fietsers hun snelheid op het plein aanpassen en dat zij zich bewuster zijn van hun omgeving. Ook maken we een bredere middenstrook van 1 meter op het plein die kan worden gebruikt als rustpunt tussen de twee verkeersstromen. Het toevoegen van een zebrapad kan voor veiligere oversteekplekken zorgen maar heeft ook nadelen. Een zebrapad op één locatie kan ervoor zorgen dat de automobilisten en fietsers op andere plekken op het plein juist minder goed opletten. Daarnaast zien we dat met name fietsers zebrapaden vaak negeren, zeker op drukkere fietsroutes. Zebrapaden maken oversteken daarmee niet veiliger.

Bij de B.F. Suermanstraat is ruimte gemaakt voor een middeneiland. Via dit middeneiland kan men in twee delen oversteken. Bij de Floris Heermalestraat plaatsen we geen middeneiland, omdat er één kruispunt verder bij de Johannes de Bekastraat ook al een middeneiland komt. Een extra middeneiland bij de Floris Heermalestraat gaat ten koste van bomen, fietsparkeren en autoparkeren.

5. Stoepen en functiestrook

Reacties
Verschillende bewoners vragen zich af of de stoepen in de nieuwe situatie breed genoeg zijn. Ze vragen zich af of er nog voldoende ruimte over blijft om er met kinderwagens, rolstoelen of rollators gebruik van te maken en elkaar te passeren. Veel bewoners zetten fietsen tegen de gevel en ook terrassen zorgen in de huidige situatie voor een smalle doorgang.

Keuzes en uitleg
Bij de afmetingen van de stoepen hebben we rekening gehouden met het nieuwe voetgangersbeleid. In de straten houden we zo veel mogelijk een breedte van 2,20 meter aan. Dit is breed genoeg voor kinderwagens, rolstoelen en rollators. Bij stoepen naast terrassen zorgen we dat er voldoende ruimte blijft op de stoep voor voetgangers.

Het aantal fietsparkeerplekken wordt hoger dan in de huidige situatie. Doordat er ook ruimte nodig is voor groen en autoparkeren zal het aantal fietsparkeerplekken mogelijk niet overal voldoende zijn en kan het voorkomen dat mensen hun fiets op de stoep parkeren. Helaas kunnen we dit niet helemaal voorkomen doordat er maar beperkt ruimte is voor alle wensen in de straat.

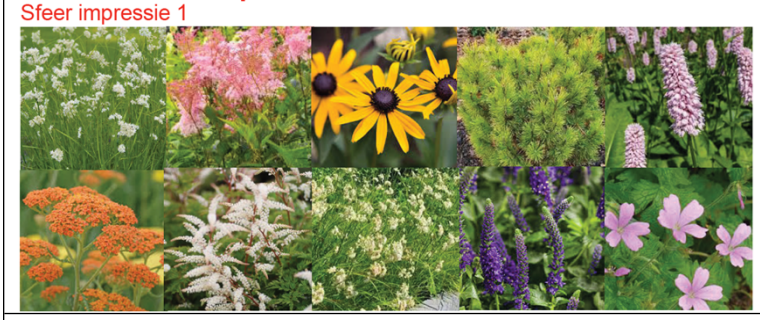
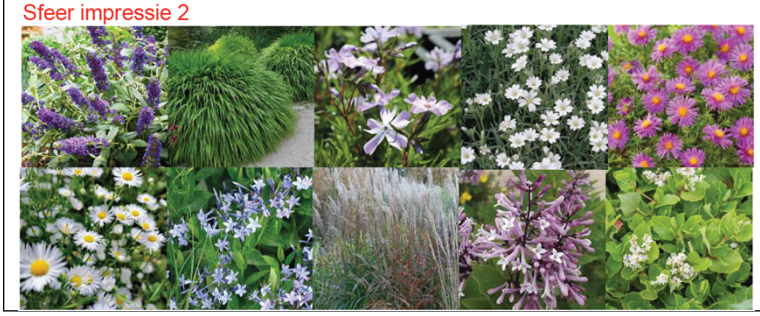
Bijlage 1 Reacties sfeerimpressies groen

Bewoners hebben tijdens de inloopbijeenkomst van 3 februari stickers kunnen plakken bij de sfeer van het groen die zij graag terugzien in hun straat. Als extra opmerking geven bewoners mee dat ze graag inheemse en bij-vriendelijke planten terug willen zien in het beplantingsplan. Dit voorstel wordt door meerdere bewoners ondersteund (10x). Ook geven bewoners aan dat ze meer kleur willen. Hieronder een overzicht van de opgehaalde stemmen per straat.

Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan

Sfeer impressie 1 	*DenkMee: 16x* *Inloopbijeenkomst: 8x*
Sfeer impressie 2 	*DenkMee: 15x* *Inloopbijeenkomst: 20x*

Willem van Noortplein

Sfeer impressie 1 	*DenkMee: 19x* *Inloopbijeenkomst: 9x*
Sfeer impressie 2 	*DenkMee: 11x* *Inloopbijeenkomst: 20x*

Pieter Nieuwlandstraat en Ingen Houszstraat

Sfeer impressie 1 	*DenkMee: 16x* *Inloopbijeenkomst: 15x*
Sfeer impressie 2 	*DenkMee: 19x* *Inloopbijeenkomst: 26x*

De herinrichting van de Tuinwijkroute moet veiliger

Kies voor veiligheid en leefbaarheid ipv doorstroming



De werkelijkheid van vandaag





De werkelijkheid van nu met links de Willem Van Noortstraat en rechts de Antonius Matthaeuslaan.

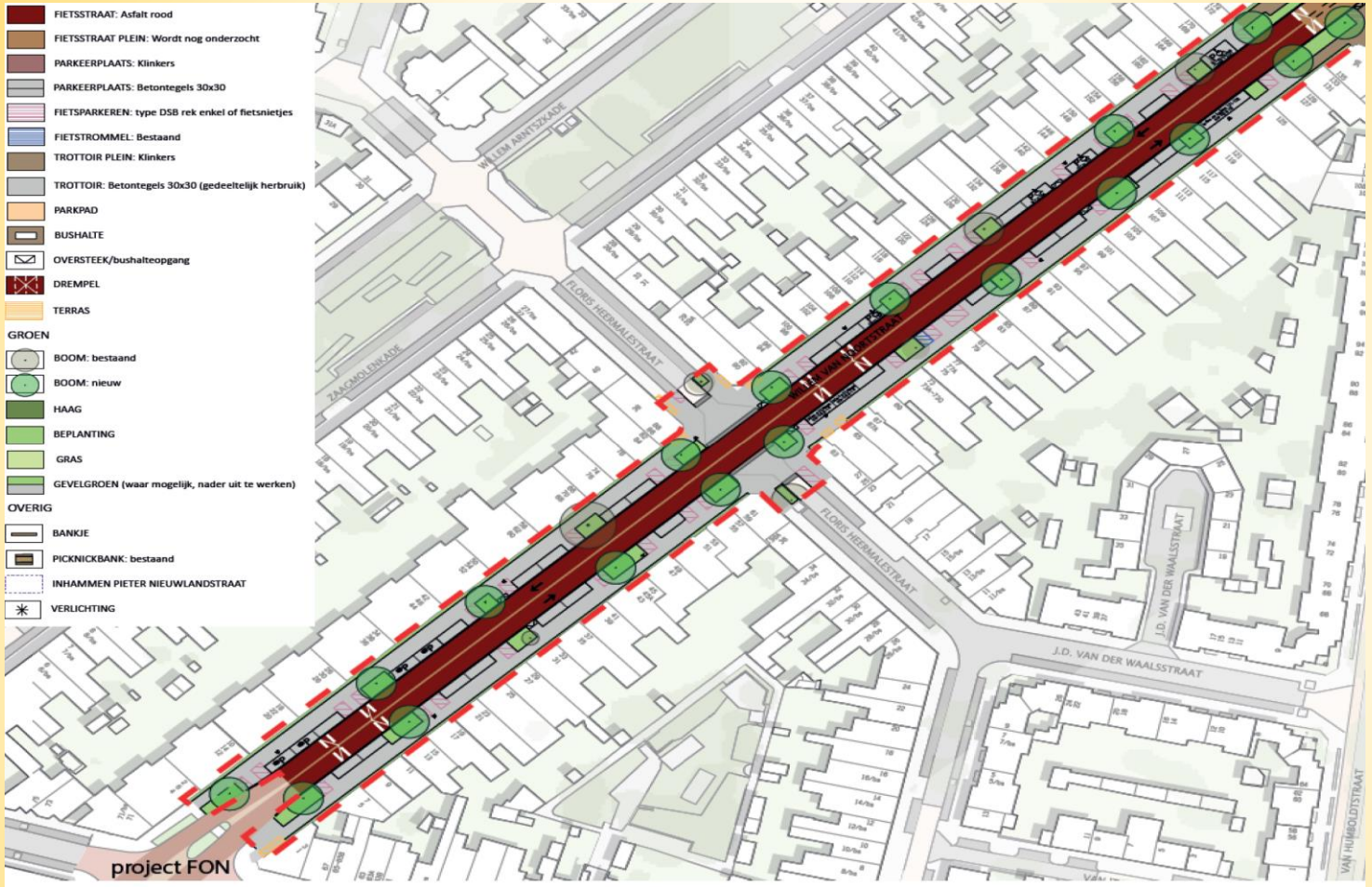
Lange rechte stroken asfalt die uitnodigen tot gasgeven..

Het nieuwe ontwerp van de gemeente



- Brede rijbanen waar bussen elkaar kunnen passeren met de suggestie dat ze fietsers op een veilige manier kunnen passeren.
- Voetgangers kunnen door het ontbreken van een middeneiland niet veilig oversteken.

Willem van Noortstraat



Weer één lange strook asfalt zonder oversteekplaatsen met middeneiland.

- Moeders met kleine kinderen en mensen die slecht ter been zijn kunnen hier niet veilig oversteken.
- Schoolklassen uit de buurt die gezamenlijk naar de bibliotheek of naar het Griftpark gaan, kunnen hier niet veilig oversteken.

Antonius Matthaeuslaan



Weer één een lange strook asfalt met hier slechts één oversteekplaats met middeneiland

Bovendien: de oversteekplaats heeft voor jongere kinderen geen goede zichtlijn richting Willem Van Noortplein.

Was vroeger alles beter?



De Antonius Matthaeuslaan eind jaren 70 op de locatie waar volgens het ontwerp een oversteekplaats met middeneiland komt. Destijds hadden we klaar-overs (verkeersbrigadiers).
De flauwe bocht en geparkeerde auto’s belemmeren de zichtlijn voor kleinere kinderen.
Moeten we weer terug naar klaar-overs of moeten kinderen ook zelfstandig over kunnen steken?

Het huidige ontwerp heeft de uitstraling van een busbaan waar gemotoriseerd verkeer gas kan geven en fietsers en voetgangers worden gedoogd.



RTV Utrecht Nieuws Radio Kijk Meer

Boeteregen door flitsers op 30 km/u-wegen in Utrecht: 'Ze staan er niet voor niks'

Rood asfalt en 30 km/u verkeersborden zijn niet voldoende

DTV Expertises Diensten Actueel Over ons Contact

'30 km/h geen bordendiscussie, maar een ontwerpopgave'

De bewoners van de Tuinwijkroute willen:

- **Geen gebiedsvreemd verkeer, maar** een SLUIPSTOP op doorgaand verkeer (dit is ook gunstig voor de doorstroming van het OV).
- **Geen lange rechte asfaltstroken met (te) lage verkeersplateaus, die bestuurders ‘smeken’ om flink gas te geven,** maar een wegindeling die past bij een echte fietsstraat en 30 km/u.
- **Meer oversteekplaatsen met middeneiland** om veilig over te kunnen steken.

Onze stad groeit, dus groeit ook de mobiliteit

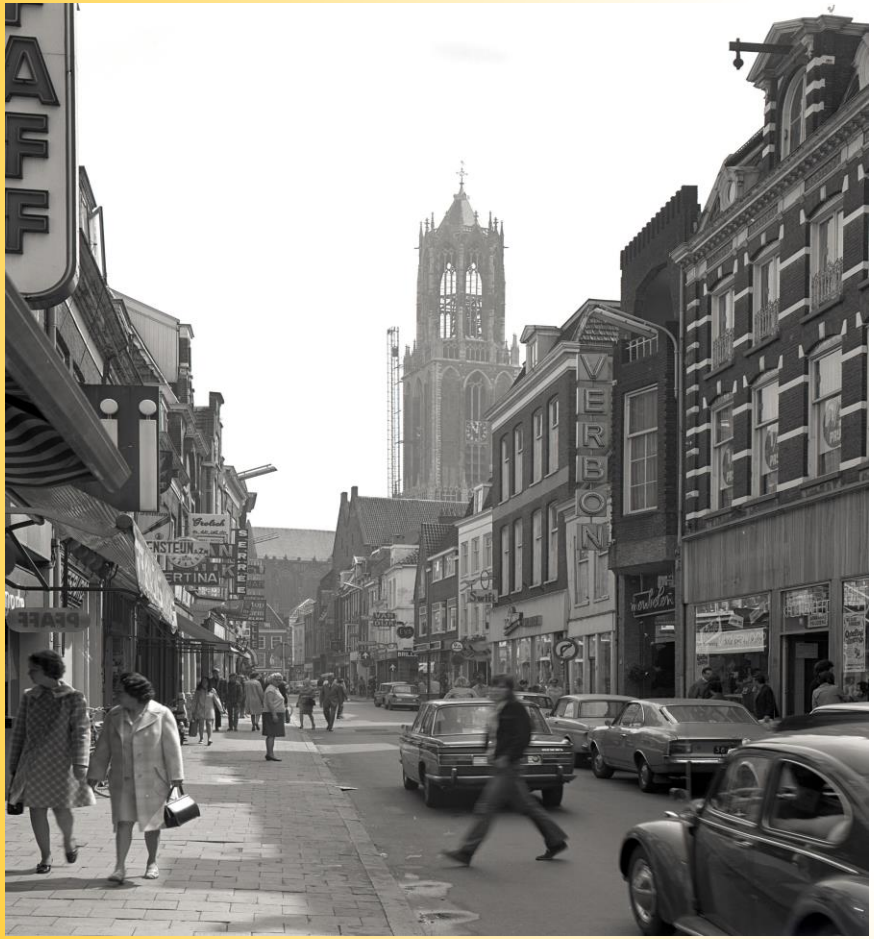
maar

de straten in onze onze vooroorlogse wijken zijn nooit gebouwd voor zoveel verkeer (en huizen slopen tbv mobiliteit doen we uiteraard ook niet meer).

We hebben gelukkig in het verleden meer scherpe keuzes gemaakt en andere prioriteiten gesteld.

WANT

We rijden niet meer op de Steenweg



maar planten een boom op wat ooit de rijbaan was



We parkeren niet meer op de Neude maar zitten er op een terras





We rijden niet meer over de Catharijnebaan, maar recreëren op en langs de Catharijnesingel





Nu zijn de vooroorlogse wijken rond het centrum aan de beurt



Het kan wél veilig voor fietsers en voetgangers!

Kies op de Tuinwijkroute voor veiligheid en leefbaarheid



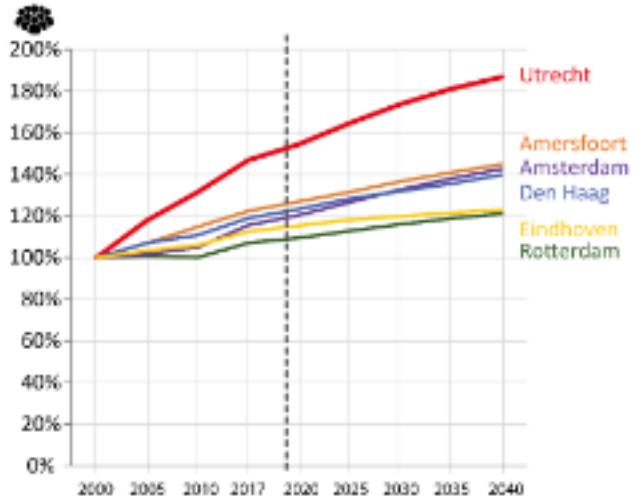
Tuinwijkroute

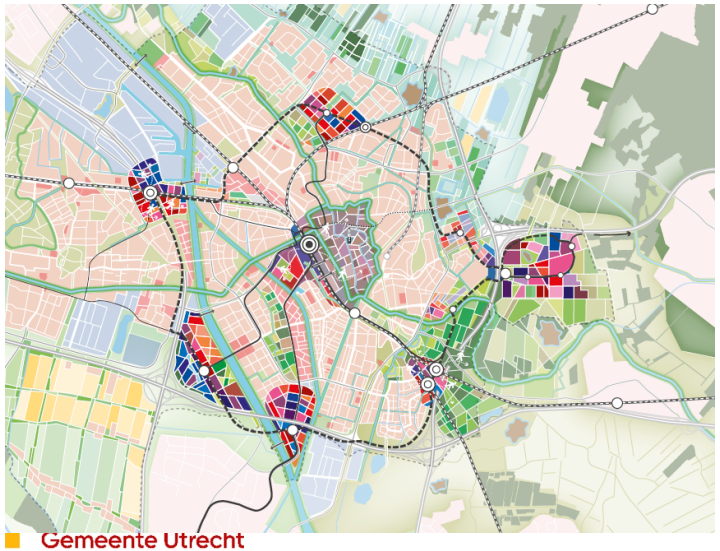


Dimitri van Veen

Gemeente Utrecht

Leefbaarbaarheid en bereikbaarheid onder druk















Integrale aanpak openbare ruimte

opgaven:

mobiliteitstransitie
- stimuleren fietsgebruik
- 30 km/h zones
- OV als volwaardig alternatief
- parkeren en P+R
- deelmobiliteit

groenprogramma
- extra gebruiksgroen
- groene routes
- biodiversiteit
- groene straten

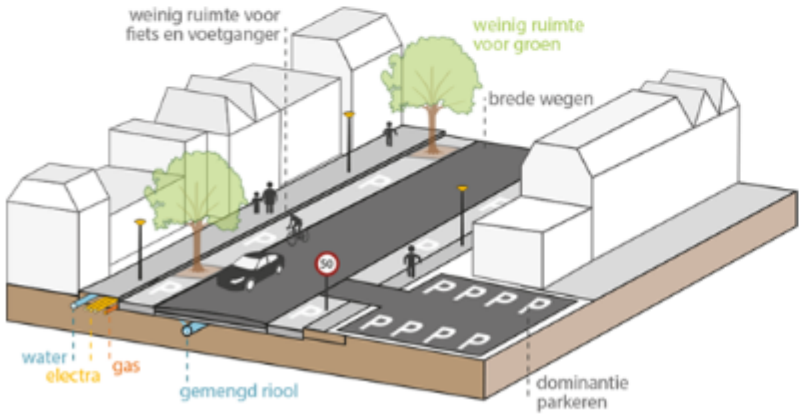
klimaatadaptatie
- hittestress
- wateroverlast
- watertekort

inclusiviteit
- toegankelijkheid
- ontmoeting
- bereikbaarheid
- veiligheid

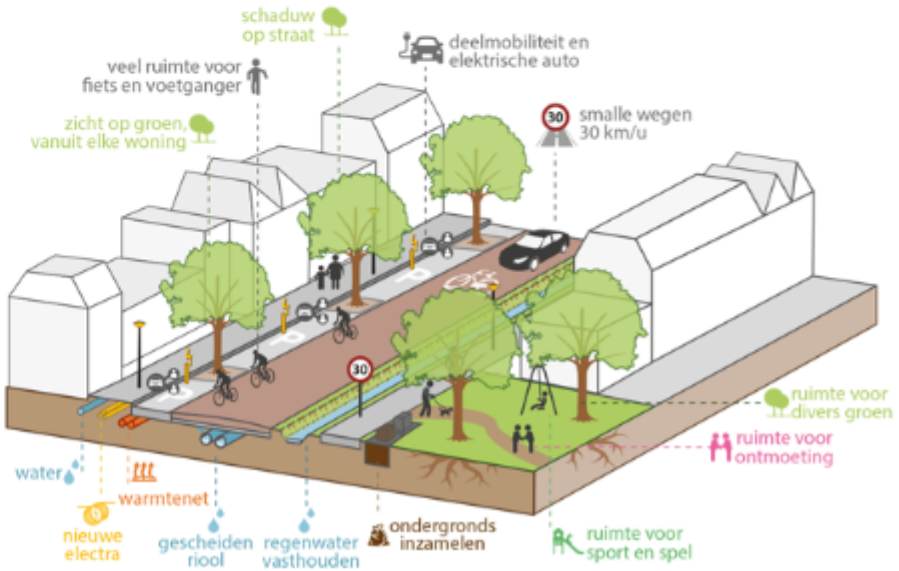
energietransitie
- elektrische auto
- opwekking huishoudens
- opslag
- aardgasvrij

aanpassen straatmeubilair
- ondergronds inzamelen
- duurzame verlichting
- smart cities
- meer zitgelegenheden

2021



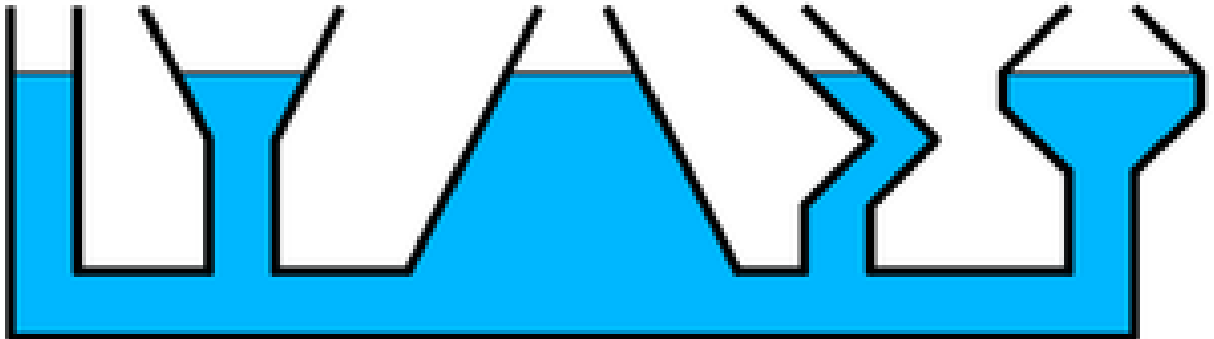
2040

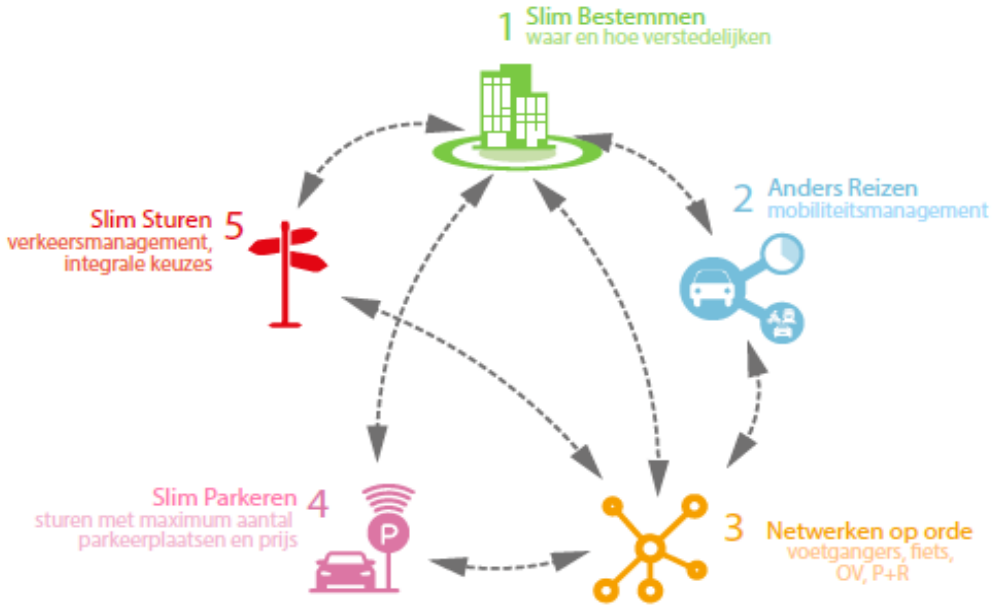


Gemeente Utrecht

Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

- Groeiende stad Utrecht staat voor grote opgaven en ambities
- Integrale aanpak openbare ruimte vereist
- Uiteenlopen belangen *tussen* thema's, maar ook *binnen* thema's
- Geldt ook voor mobiliteit
- Mobiliteit is een communicerend vat
- Met vele verschijningsvormen
- Algemeen belang vs. lokaal belang
- Gelijkmatige verdeling lusten en lasten





De Tuinwijkroute…

- is nu 50 km/uur en 9,00 meter breed
- is al stuk minder druk geworden sinds afslagverbod Kaatstraat
- heeft wijkfunctie qua voorzieningen, zoals de AH en diverse horeca, maar ook voor bereikbaarheid wonen en werken
- is en blijft buurtontsluitingsweg, geen woonstraat
- is onderdeel belangrijke (hoofd)fietsroute(s)
- En ja, er rijdt ook busverkeer. Route is in Mobiliteitsplan 2040 opgenomen in het *‘basisnetwerk voor OV’*
- is gevoelig voor trillingen
- heeft Willem van Noortplein als ‘hart’
- kent veel kriskras oversteekbewegingen: veel zijstraten en functies

Alternatief Fietsersbond

- Gaat uit van het *“veiligste ontwerp”*
- Focust zich op optimale verkeersveiligheid, maar heeft minder oog voor andere belangen *binnen* Mobiliteit
- Houdt minder goed rekening met de integrale belangenafweging *tussen* thema’s onderling en met verdeling van de lasten waar de gemeente voor staat.
- Onderschat het benodigde ruimtebeslag stevig
- Onderschat de functie van de Tuinwijkroute als buurtontsluitingsweg
- Stelt een wegbreedte en inrichting voor die minder goed tegemoet komt aan het OV en aan de functie van buurtontsluitingsweg

Alternatief Fietsersbond

- **Wegbreedte**: 6,00 meter is erg krap voor het passeren van 2 grote voertuigen zoals bussen.
- **Fietsstraat**: glas halfvol / halfleeg. Bovenkant bandbreedte → mobiliteitstransitie
- **Versmallingen**: fietsers en auto's/bussen sneller met elkaar in conflict. Verlaagt ipv verhoogt de veiligheid en het fietscomfort.
- **Verhoogde middeneilanden**: gaan ten koste van bomen en parkeerplaatsen. En hebben een associatie met 50 km/uur.



Gemeente Utrecht

Wat kan wél?

Extra busvriendelijk plateau tussen de Johannes de Bekastraat en de Van Humboldtraat.

- Houd qua locatie rekening met trillingsonderzoek.

Middeneiland Floris Heermalestraat

- Gaat ten koste van bomen, fietsparkeren en autoparkeren
- Waak voor 50 km/uur uitstraling
- Niet per se nodig

Wat kan wél?

Oversteekbaarheid Willem van Noortplein

- Hart van de wijk met grootste aantal oversteekbewegingen
- Pleinfunctie met middenstrook van 1 meter waar vrijelijk kan worden overgestoken.
- Middeneilanden doen ontwerp teniet, vergen bovendien meer ruimte dan ingetekend
- Ter overweging kan zebrapad worden aangebracht (vgl. Adriaen van Ostadeplein).

<u>Let op: zebrapad niet altijd beter!</u>

- Zebrapad op één locatie kan ervoor zorgen dat automobilisten en fietsers op andere plekken juist minder goed opletten.
- Fietsers negeren zebrapaden vaak, zeker op drukkere fietsroutes. Zie casus Everard Meijsterlaan.
- Soms beter af zonder zebrapad

Einde

Ontwerp gemeente

- Dat gebalanceerd en verkeersveilig is
- Dat conform de mobiliteitsprofielen uit het Handboek Openbare Ruimte is
- Dat rekening houdt met algemeen belang, met alle modaliteiten en met uiteenlopende belangen.
- Maar ook met gelijkmatige verdeling van de lusten en de lasten over de wijk.
- Dat sober en doelmatig is, zonder al te veel infrastructurele ingrepen die meer passen bij 50 km/uur.
- Met voldoende ruimte voor bus en fietsverkeer, zonder de wijkfunctie voor de auto uit het oog te verliezen.
- Dat ondanks de 6,50 meter compact is en daardoor ruimte biedt voor andere belangen zoals groen en autoparkeren.

- Van 6,50 meter met middenstrook waarbij:
  - een fietser twee naast elkaar fietsende fietsers kan inhalen op eigen helft
  - bussen en vrachtwagens op eigen helft kunnen blijven en elkaar veilig kunnen passeren.
  - parkeervakken breder worden dan nu, zodat er wat extra schrikruimte is.
  - de middenstrook kan dienen als steunpunt voor dwarsrelaties fiets en voetganger.

- Waarbij veel aandacht is voor het voorkomen van trillingen. O.a. extern onderzoek uitgevoerd.
- Veel energie is gestopt in participatie.
- Waarbij nog aanpassingen zijn gedaan en maatwerk geleverd n.a.v. reacties

Wegbreedte

- 6,00 meter is erg krap voor het passeren van 2 grote voertuigen zoals bussen.
- Bij 6,00 meter zijn auto’s inderdaad minder snel geneigd fietsers in te halen.
- Echter, de middenstrook in het ontwerp van de gemeente zorgt daar ook voor.
- En die biedt bovendien dan een steunpunt voor oversteekbewegingen.

Fietsstraat

- Aantal auto’s is voor een fietsstraat aan bovenkant van bandbreedte, maar niet over hele traject.
- Richtlijnen zijn bovendien landelijk, in Utrecht veel meer fietsers dan elders.
- Vrijwel geen fietsstraten in Utrecht met minder dan 1.500 mvt/etmaal. Zitten vaak rond 4.000.
- Bovendien voert gemeente succesvol mobiliteitsbeleid / -transitie gericht op minder autoverkeer.
- Glas halfvol / halfleeg



Gemeente Utrecht

Versmallingen

- Geen voorstander van. Fietsers en auto’s/bussen sneller met elkaar in conflict.
- Auto’s willen ‘als eerste’ bij versmalling zijn.
- Verlaagt de veiligheid en het fietscomfort ipv dat het die verhoogt.
- Zijn ook niet per se veilig: er zijn genoeg automobilisten die bij een breedte van 3,00 meter nog een fietser gaan inhalen / opjagen. Of zelfs via de andere zijde van het middeneiland inhalen
- En als je kiest voor 4,00 meter betekent dat meer verharding. En dat gaat weer ten koste van andere belangen.

Verhoogde middeneilanden

- Kosten heel veel schaarse ruimte.
- Gaan ten koste van bomen en parkeerplaatsen.
- Gaan ten koste van eenduidigheid.
- Hebben associatie met 50 km/uur.
- En zijn ook niet nodig. Op 30 km/uur weg kun je in principe overal vrijelijk oversteken.

Snelheidsremmer en 30 km/uur

- Max 30 km/uur is voor sommige automobilisten sowieso een uitdaging, ongeacht hoe de straat is vormgegeven
- Maar zeker in straten waar ook bussen rijden een uitdaging. Zien we elders in de stad ook.
- Het volledig afdwingen van 30 km/uur is niet mogelijk. Het blijft de verantwoordelijkheid van bestuurders om zich aan de verkeersregels te houden.
- In praktijk vast iets harder rijden (ca. 35-40 km/uur) maar minder hard dan huidig.
- Hogere drempels kan niet ivm combinatie bussen en trillingen. Dat is hier een bekend probleem.
- Méér plateaus zou wel kunnen.

Netwerk

- Wordt inderdaad onderzoek uitgevoerd naar maatregelen op netwerkniveau in de zgn. ‘Noordpoortstudie’.
- Die zouden een gunstig effect kunnen hebben op intensiteiten van de Tuinwijkroute.
- Bussen en vrachtverkeer blijven echter. En bestemmingsverkeer, wat het overgrote deel is, ook.
- Echter, het is zeer complex om in te grijpen in het netwerk. Leidt tot andere (lasten)verdeling over netwerk die heel goed afgewogen moet worden.
- Wachten/ uitstellen kan niet. Moet nu. Want riolering moet nu en bovendien nu subsidie.
- Doel en ambitie van ons beleid dat autoverkeer in toekomst afneemt. Succesvol daarin.

Laden en lossen

- Keren vrachtverkeer AH is inderdaad niet wenselijk. Maar niet verboden.
- Locatie laden en lossen wijzigen is een optie, maar betekent dat vrachtverkeer via de smalle Pieter Nieuwlandstraat wijk verlaat.
- Dat is niet wenselijk. Huidige routes geschikter.



Tuinwijkroute

De “2e Jan van Scorelstraat” of een fijne fietsroute?

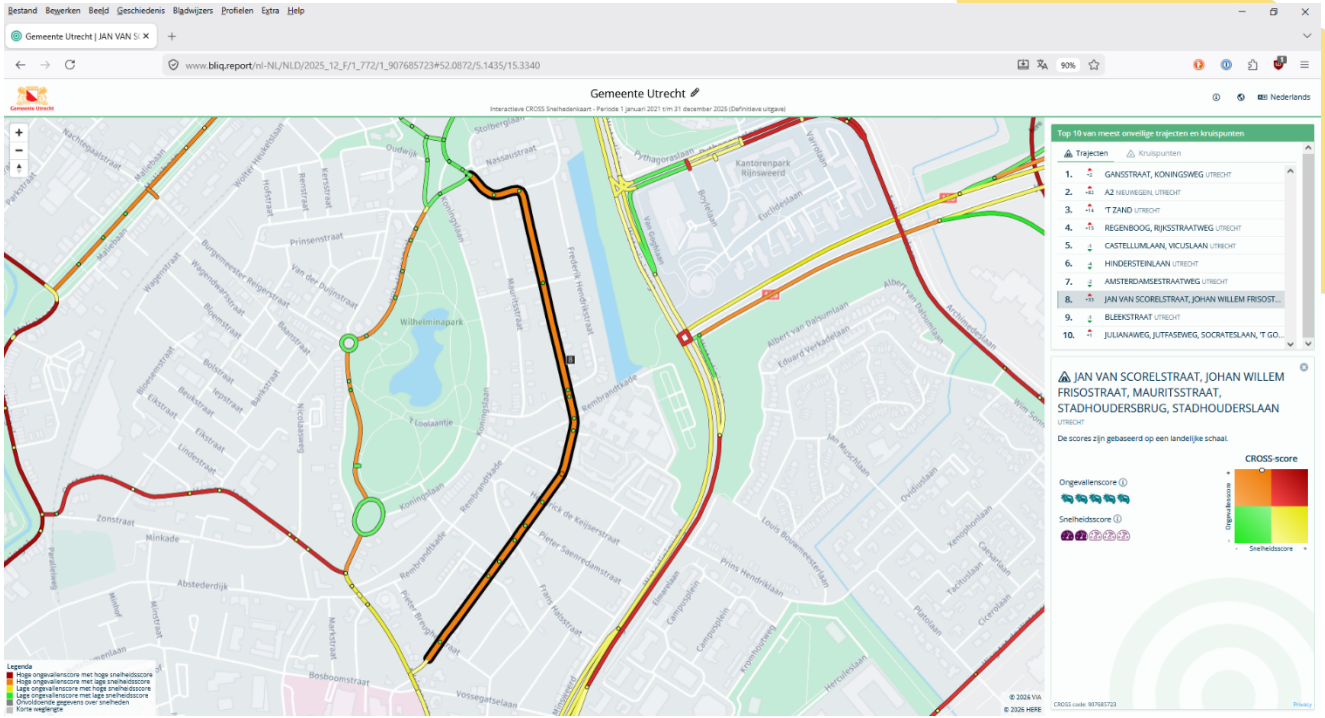
Fietsersbond

Wat zijn de problemen?

1. Er rijdt teveel verkeer voor een fietsstraat
2. Lange rechtstanden, onvoldoende snelheidsremming
3. Hierdoor wordt het onveilig
4. Laad/losverkeer moet capriolen uithalen

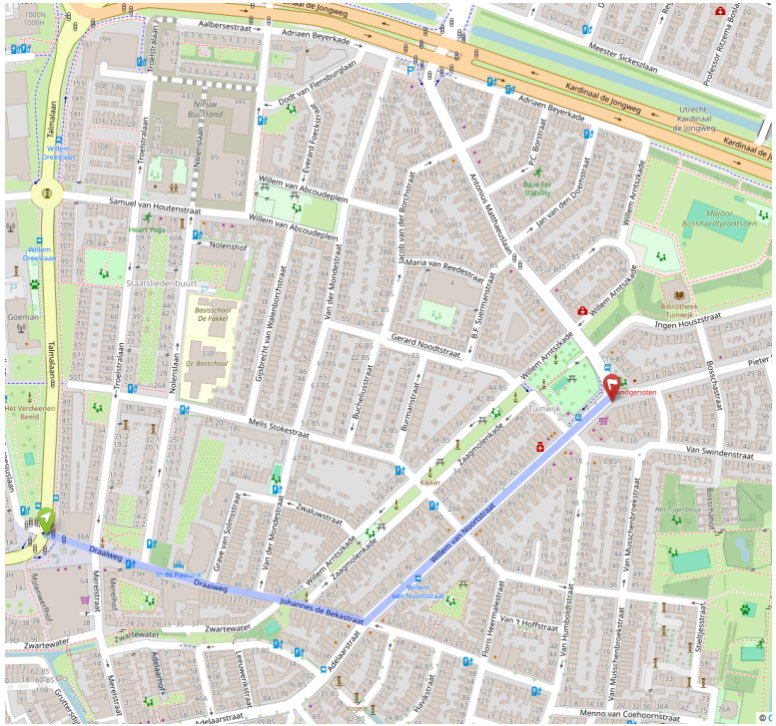
Fietsersbond

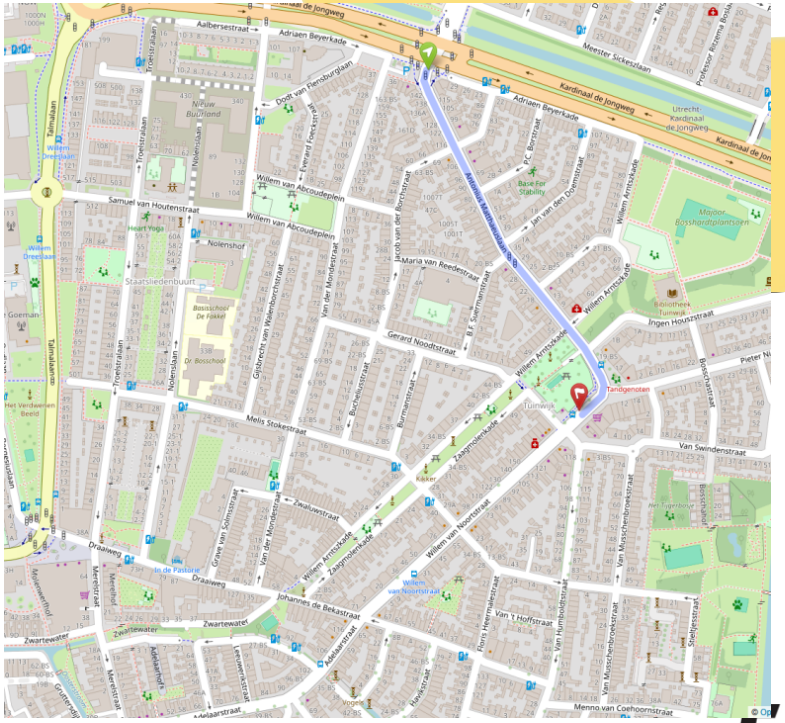
Te hard - Jan van Scorelstraat



Fietsersbond

Via AM-laan moet vrachtwagen keren





Fietsersbond

Wat wel? Jazzsingel, 6 m breed



Fietsersbond

Extra groenstrook, stalling, terras



Foto's gemeente Utrecht



Voorbeelden van beplanting in de wijk Ondiep, Utrecht

Fietsersbond

Eilandjes in fietsroute Om de Noord



Fietsersbond

Nachtegaalstraat





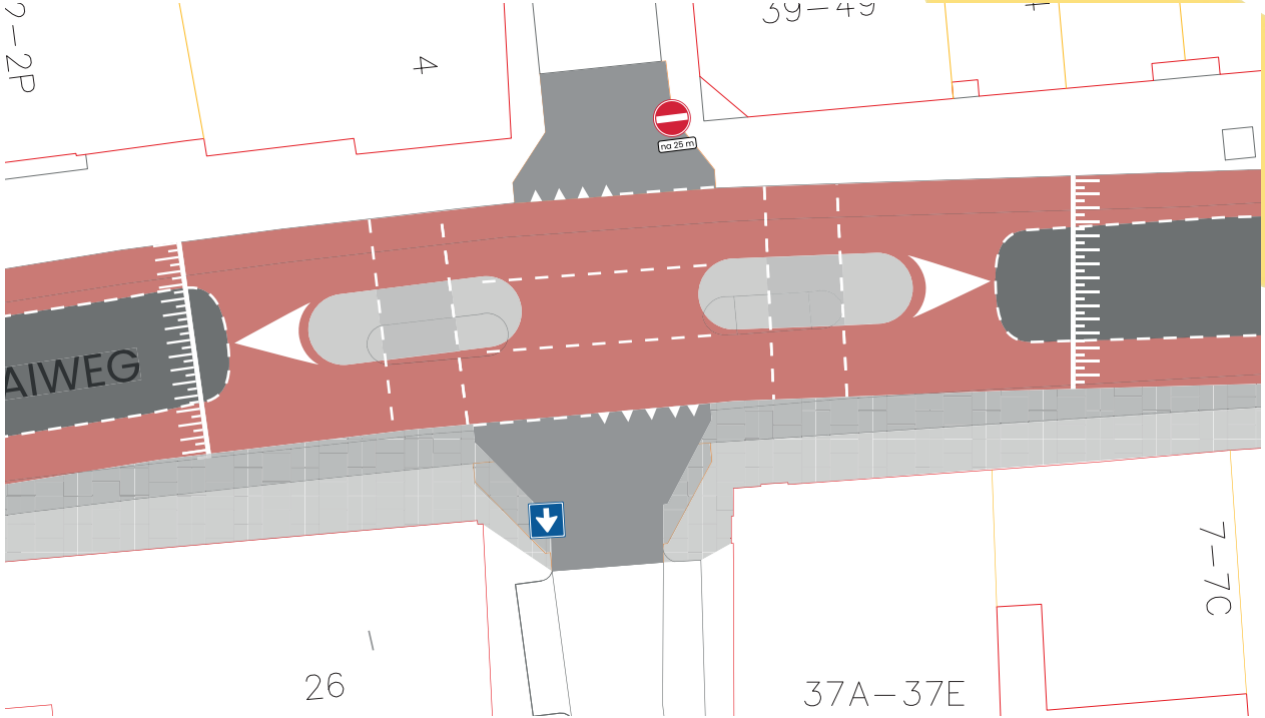
Fietsersbond

Draaiweg – uit DTV-rapport:

- In variant 1 (zie figuur 6.2 en bijlage D) zijn alle kruispunten voorzien van brede middengeleiders, zijn de rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer smal gehouden en gaat het fietsverkeer voor het gemotoriseerd verkeer. Door de smallere rijbaan ontstaat meer zicht voor kruisende fietsers en voetgangers op naderend gemotoriseerd verkeer. **Alleen met deze variant kan de inrichting voldoen aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en de CROW-richtlijnen, en wordt de veiligheid van (kwetsbare) weggebruikers substantieel verbeterd. Echter is hierbij een forse afname van gemotoriseerd verkeer essentieel.**

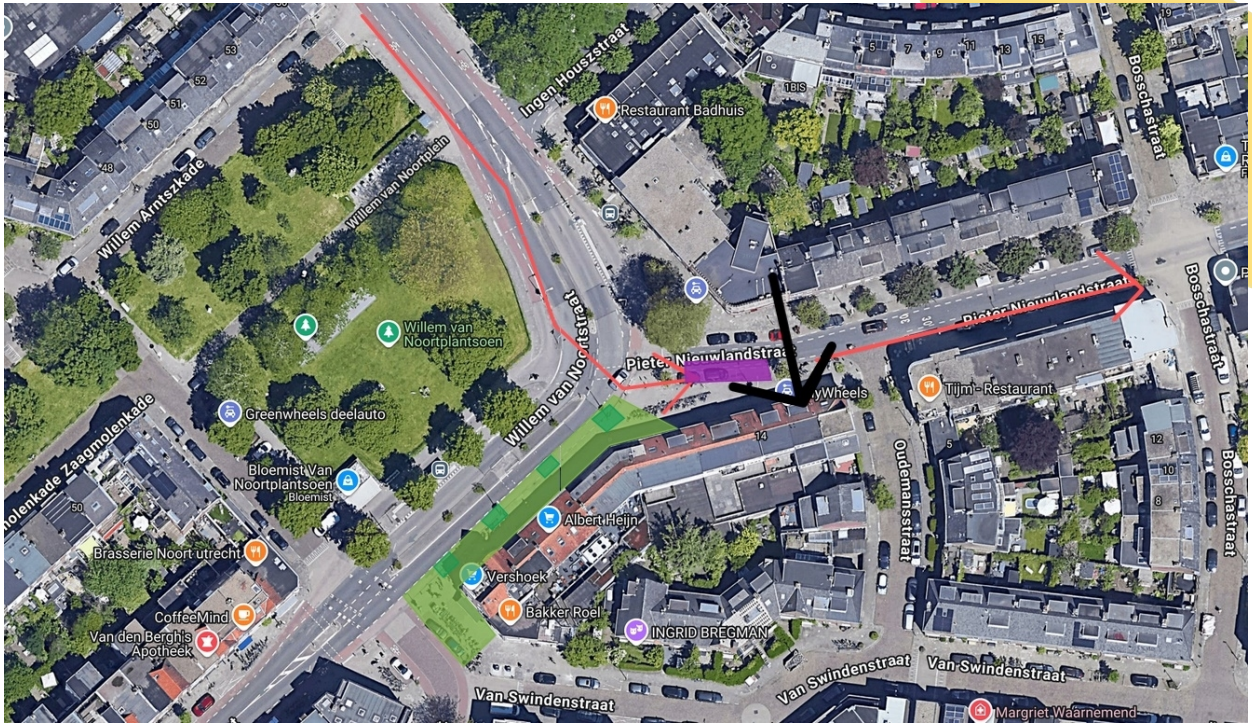
Fietsersbond

Voorstel DTV voor de Draaiweg



Fietsersbond

Laadlosplek verplaatsen



Fietsersbond

Reactie gemeente - wegbreedte

- “Bij 6 m wegbreedte komen auto’s bij inhalen op de weghelft voor tegemoetkomend verkeer”
- Wij: Dat is te hopen, op een rijstrook + middenstrook kun je fietsers niet veilig passeren!

Fietsersbond

Reactie gemeente - middeneilanden

- “We maken geen eilanden, maar om linksafslaan te faciliteren maken we een brede middenstrook van 1 m op het Willem van Noortplein”
- Wij: Op 1 m past geen fiets. Een ander wegdek geeft nul bescherming als je staat te wachten

Fietsersbond

Reactie gemeente - snelheid

- De vorm van de plateaus hangt samen met de elektrische bussen en trillingshinder.
- Het is een gebiedsontsluitingsweg (GOW), drempels niet vanzelfsprekend. Snelheid wordt bepaald door wegbeeld
- Wij: zorg dan voor een snelheidsremmend wegbeeld! Met eilanden en verspringingen!

Fietsersbond

Waar de gemeente niet op ingaat

- Het “afwegingskader verhardingen hoofdfietsroutes” én de “kadernota kwaliteit openbare ruimte” vragen om asfalt op het Willem van Noortplein

Fietsersbond

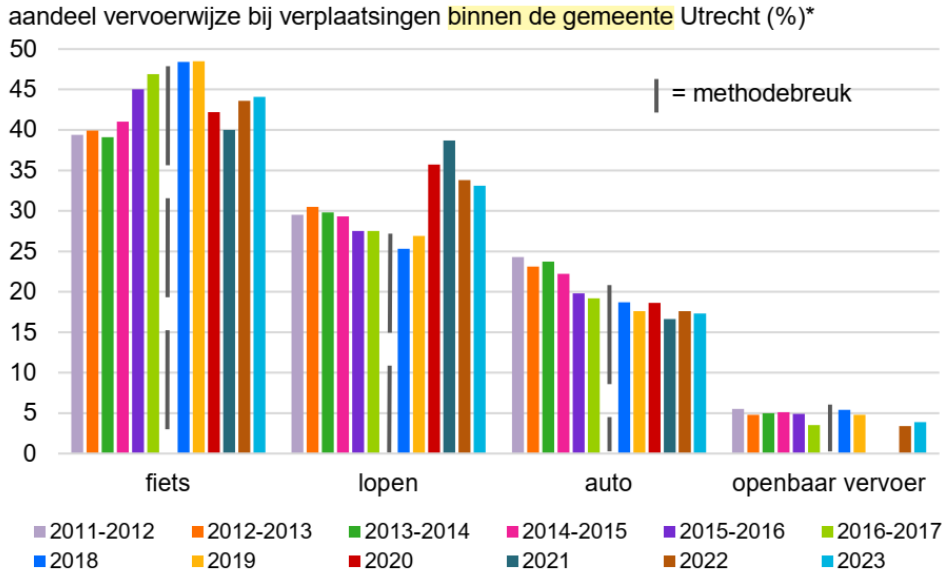
Trage bus? Fietspad om halte heen!



Fietsersbond

Fietsen of OV belangrijkst?

7. Modal split (t/m 2023)



Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Tot en met 2017: OViN. 2018-2022: ODiN.
Het betreft gemiddelde weekdagen.

Fietsersbond

Reconstructie Oudwijkerdwarsstraat





Fietsersbond

Spijt en duur herstel

Utrechters verbijsterd over reconstructie Oudwijkerdwarsstraat

‘Vóór de reconstructie was het hier veiliger’

Een dode onder het asfalt? Heel interessant vonden ze de vondst van een skelet in november in de Oudwijkerdwarsstraat. Maar nu proberen bewoners te voorkomen dat er ‘doden vallen óp het asfalt’. Hun woonstraat is opnieuw ingericht en ze zijn verbijsterd over het resultaat.

Wim Langejan

Utrecht

Het was een beetje een rommelige buurtstraat met op gezette afstanden een verkeerssluis. Nu lijkt de Oudwijkerdwarsstraat een landingsbaan. Glimmend zwart asfalt zover het oog reikt. „Dit moet een straat zijn waarin maximaal 30 kilometer per uur mag worden gereden”, zeggen René Kruip (57) en Wouter Hilhorst (47) vol verbazing. „Maar het is echt een racebaan geworden.”

Ze maken zich grote zorgen en staan niet alleen. Hilhorst is een petitie begonnen, die al bijna vier-



▲ Bewoners Wouter Hilhorst (links) en René Kruip zijn niet blij met de herinrichting van de Oudwij-



Fietsersbond

Daarom:

- Smallere rijbanen van 6 m breed
- Extra groenstrook die wisselt van weghelft
- Middeneilanden
- Laad-losplek verplaatsen naar Pieter Nieuwlandstraat
- Rood asfalt op hele route
- Eventueel fietspad om bushalte heen

Fietsersbond

Herinrichting Tuinwijkroute

Basisinformatie

Datum	4 juni 2026
Gespreksleider	Matthijs Kleij
Tijd	19:30-20:30
Zaal	Stadhuishal
Werkvorm	Regulier
Portefeuillehouder	Wethouder Senna Maatoug
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Leefomgeving De raad besluit hier in principe over tijdens de eerstvolgende raadsvergadering. / Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad. Wilt u nog informatie delen met raadsleden? Stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl
Links	Website gemeente en Facebook-pagina 'Gemeenteraad Utrecht'
Deelnemers	25 deelnemers.

Programma

Opening bijeenkomst.
1. Henri Koopman - kort filmpje
2. Presentatie van Coriet Klooster en Rene Ritzen
3. Presentatie van Ria Glas van de Fietserbond
4. Korte reacties van Jurriaan Kamer, Matthijs Moeken, Frans de Jong.
5. Inbreng Dimitri van Veen

Vragenronde.

Motivatie

Naar aanleiding van de op 16 april door de commissie Leefomgeving in ontvangst genomen petitie over de 'Alternatieve Tuinwijkroute' is een raadsinformatiebijeenkomst geagendeerd over de beoogde maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid. De raadsleden van de uitnodigende partijen gaan daarbij in gesprek met de aanbieders van de petitie (Fietsersbond en inwonersgroep) en een deskundige op het gebied van verkeersveiligheid, met als doel te verkennen in hoeverre elementen uit het bewonersplan kunnen bijdragen aan verbetering van het reeds door het college in ontwikkeling gebrachte plan.

Agendeerders

Fred Claasen (GroenLinks/PvdA)
Liesbeth Potters (JA21)
Gijs Toussaint (D66)
Jan Baijens (Partij voor de Dieren)
Job van den Broek (CDA)
Richard Nijhoff (VVD)
Gert Dijkstra (EenUtrecht)
Kirsten Alblas (ChristenUnie)
David Bosch (UtrechtNu!)

Bijdrage

1 bijdrages

Inbreng Fietsersbond RIB Tuinwijkroute, 4 juni 2026

Geachte Raadsleden.

De Fietsersbond heeft ernstige bezwaren tegen het door de gemeenten opgestelde ontwerp voor de Tuinwijkroute. Onze bezwaren richten zich op vier punten:

1. Er rijdt **teveel autoverkeer** om het een veilige fietsstraat te kunnen maken.
2. Het autoverkeer **rijdt te hard**, in het ontwerp van de gemeente wordt de snelheid onvoldoende afgeremd,
3. Door de **combinatie** van teveel autoverkeer en te hoge snelheid **wordt de weg onveilig**
4. Het laad-losverkeer voor de winkels moet nare capriolen uit blijven halen.

Daarom hebben we, samen met de bewoners, een alternatief ontworpen. Dat heeft u inmiddels gelezen.

Ik ga nu eerst in op de problemen in het gemeentelijke ontwerp, vertel daarna per punt iets over ons ontwerp en ga in op de bezwaren die de gemeente over die punten heeft. Ook geef ik aan wat wij van die reactie van de gemeente vinden.

Problemen met het gemeentelijk ontwerp

1. Er rijdt teveel autoverkeer om het een veilige fietsstraat te kunnen maken.
   Er rijden volgens het IPVE op dit moment zo'n 4.400 – 5.000 auto's per dag. Volgens het verkeersmodel VRU 3.5, stijgt dat in 2035 naar 5.200 - 7.300 auto's per dag. Dat is teveel voor een veilige fietsstraat

Voor het Ledig Erf vindt de gemeente 5.000 – 6.000 auto's teveel om er een fietsstraat te maken, daarom heeft de gemeente voor het Ledig Erf gekozen voor een knip. Op De Tuinwijkroute rijden nog meer auto's dan op het Ledig Erf, daarom kan de Tuinwijkroute geen fietsstraat worden. Daarnaast kan een fietsstraat volgens het CROW alleen in een Erftoegangsweg, dus een woonstraat zonder doorgaand verkeer. De Tuinwijkroute is een "Gebiedsontsluitingsweg", met doorgaand verkeer. Die kunnen volgens het CROW in principe geen Fietsstraat worden. Met een overmacht aan fietsers in verhouding tot het aantal auto's kun je daar nog van mening over verschillen, zoals in de Kaatstraat of de Nachtegaalstraat. Maar in de Tuinwijkroute bepalen auto's het wegbeeld, het is geen fietsstraat. Het zou alleen een fietsstraat kunnen worden als de Noordpoortstudie een succes is en het doorgaande verkeer verdwijnt.

2. Het autoverkeer rijdt te hard.
   Er komen onvoldoende snelheidsremmers, het wegbeeld bepaalt de snelheid. Dat wegbeeld is een lange rechte weg, zonder obstakels en met voorrang op zijstraten. De weg lijkt straks enorm op de Jan van Scorelstraat. De tuinwijkroute wordt een halve meter smaller dan de Jan van Scorelstraat, maar hij is net zo recht en heeft plateaudrempels.
3. De combinatie van hoge verkeersdruk en hoge snelheid maakt de weg onveilig. Er is een website waarop de geregistreerde verkeersongevallen staan, samen met de halfjaarlijks via telefoondata gemeten rijsnelheid. Op basis van drukte, snelheid en ongevallen krijgen die

wegen een score. In gemeente Utrecht staat de Jan van Scorelstraat op de 8e[1]de ongevallen-top-10. De maximumsnelheid van 50 km wordt niet veel overschreden. Maar de remmen de snelheid niet bepaald tot 30 km/uur. Daarom geloven we er niet in dat De Tuinwijkroute daadwerkelijk een 30-km weg wordt, ondanks een 30-km-bord .Het wordt een soort "2e Jan van Scorelstraat".

4. Verkeer voor de laad-losplek kan vanaf de Draaiweg de laad-losplek op het Willem van Noortplein bereiken. Als het verkeer via de Antonius Matthaeuslaan komt, moet het keren op het plein. Niet fijn, want de vrachtwagen moet meerdere keren steken. Wat doet dat voor de veiligheid?

Ons ontwerp

Breedte van de weg wordt 6 meter

Wij hebben de gemeente rondgekeken hoe op ándere plekken wordt omgegaan met fietsers en bussen op dezelfde weg en wat we daarvan kunnen leren voor wat kan werken in de Tuinwijkroute. Een vergelijkbare straat is de Jazzsingel in Leidsche Rijn.

De gemeente kiest in het ontwerp van de Tuinwijkroute voor een breedte van 6,5 meter, vanwege de bus. De Jazzsingel is 6 m breed. Er rijdt, zonder problemen, al vele jaren een bus. Tegenwoordig hebben bussen kleine camera's i.p.v. grote zijspiegels, een 6 m brede weg is voor de bus nu nog minder een probleem dan het in het verleden was.

Doordat de Jazzsingel 6 m breed is, passen twee auto's niet naast een fietser. Als er tegemoetkomend verkeer is, word je níet ingehaald door achteropkomend verkeer. Dat wacht met passeren tot de tegemoetkomende auto voorbij is. Zie dit filmpje op de Jazzsingel. Volgens de tabellen zou een auto je in dit soort situaties moeten kunnen inhalen, maar de auto's zijn veel dikker geworden. Het past tegenwoordig niet meer. Bij 6,5 m word je juist rákelings gepasseerd.

De Columbuslaan in Kanaleneiland, eveneens een busrouote, wordt pleksgewijs zelfs maar 5,8 m breed. De Columbuslaan krijgt ook groenvakken die wisselen van zijde van de weg. Zodat de weg wat gaat meanderen.

Als een weg smaller is, wordt er ook wat minder hard gereden. Daarom willen we voor de Tuinwijkroute een wegbreedte van 6 meter

Groen

Met die halve meter minder wegbreedte plus wat we "schrapen" door voetpaden etc. niet breder te maken dan de norm, kan er een groenstrook komen van 2 m breedte. Die kan verspringen van weghelft, dat draagt ook bij aan lagere snelheden. Het wordt minder een lange rechte weg. De ruimte kan ook gebruikt om het aantal stallingen voldoende te maken, of een klein terrasje.

Middeneilanden – Dat is echt het minimale dat moet verbeteren!

Op het stuk Kaatstraat – Adelaarstraat komen op 4 plekken middeneilanden. Ze liggen al op de Nachtegaalstraat. Het mengen van auto's en fietsers bij de eilanden is geen enkel probleem. De moeder van dat kleintje links durft hier met haar te fietsen

DTV heeft een studie gedaan om de Draaiweg veiliger te maken. Daarin stelt DTV middeneilanden voor als énige mogelijke Duurzaam-Veilige oplossing. DTV stelt dat middeneilanden daar kunnen

[1] https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2025_12_F/1_772/1_907685723#52.0872/5.1435/15.3340

worden toegepast áls de Draaiweg net zo "rustig" wordt als de Tuinwijkroute. Zo'n veilige oplossing willen we hier ook!

Laad-losplek in de Pieter Nieuwlandstraat.

Kerende vrachtwagens bij het Willem van Noortplein willen we voorkomen. Door de laad-losplek in het begin van de Pieter Nieuwlandstraat te plaatsen, kan het vrachtverkeer altijd makkelijk de laad-losplek bereiken. De ingang van het magazijn van de supermarkt ligt in de Pieter Nieuwlandstraat.. Ze rijden weg via de Pieter Nieuwlandstraat. Bovendien komt er zo ruimte vrij op het Willem van Noortplein, dat biedt mogelijkheden om extra bomen te planten en het plein zo meer bij het park te trekken.

Welke reactie kregen we op deze voorstellen?"*We kiezen voor een rijbaanbreedte van 6,5 meter, zodat er ruimte blijft voor auto's en bussen om fietsers veilig in te halen. Bij een smallere rijbaan is het risico groter dat auto's en bussen bij inhaalmanoeuvres op de andere weghelft terechtkomen. De inrichting van de weg heeft niet als doel dat auto's en bussen altijd achter de fietsers moeten blijven. Zeker voor de bus is het wenselijk als deze op sommige momenten fietsers kan inhalen, zodat de dienstregeling niet te erg wordt verstoord."*

Onze reactie hierop: Hopelijk gebruikt het verkeer de andere weghelft bij inhalen, anders worden fietsers geplet tussen rijdende en geparkeerde auto's! Ook op de Jazzsingel halen bussen fietsers in , dat is daar geen probleem. Alleen doen ze dat niet bij tegemoetkomend verkeer.

"*We maken geen middeneilanden, maar om fietsers te faciliteren in het linksafslaan op het Willem van Noortplein naar zijstraten maken we een bredere middenstrook van 1 meter. Dit geeft fietsers extra ruimte om midden op de rijbaan stil te staan en te wachten tot er goed moment is om over te steken."*

Onze reactie hierop: die middenstrook wordt door het verkeer gebruikt om fietsers te passeren. De strook is te smal voor een fiets. Een andere kleur klinkers geeft geen bescherming zoals een middeneiland doet.

Snelheidsremming:

Commentaar [R.G.1]: Dia 14

"*De vormgeving van de verkeersplateaus hangt samen met de elektrische bussen en de kans op trillingshinder.*

Wat betreft de afstand tussen de plateaus. De Willem van Noorstraat en Antonius Matthaeuslaan functioneren als gebiedsontsluitingswegen (GOW). Op dit type weg zijn drempels/plateaus minder vanzelfsprekend. De genoemde richtafstanden tussen plateaus door het CROW zijn hier dan ook niet van toepassing, omdat deze zijn bedoeld voor erftoegangswegen. Op gebiedsontsluitingswegen wordt de rijsnelheid primair beïnvloed door het wegbeeld en niet door herhaalde snelheidsremmende maatregelen op het wegvak."

Onze reactie hierop: Als de snelheid moet worden geremd door het wegbeeld, zorg dan voor een wegbeeld dat de snelheid remt: smal, geen lange rechtstanden.

Dit worden welles-nietes situaties. We willen daarom een verkeersveiligheidsaudit van het plan voordat het wordt uitgevoerd. We zijn blij dat Adriaan Walraad nu aanwezig is en zijn licht over beide voorstellen kan laten schijnen.

Waar de gemeente niet op ingaat:

Er is een afwegingskader asfalt versus klinkers voor hoofdfietsroutes vastgesteld door de Raad[2]. In dat afwegingskader en in een tweede document staan de locaties waar klinkers mogen komen[3], als uitzondering voor het principe dat hoofdfietsroutes in asfalt moeten worden uitgevoerd. Het Willem van Noortplein hoort daar niet bij. Ook in de Kadernota kwaliteit openbare ruimte hoort het Willem van Noortplein níet bij de plekken voor klinkers. Daarom willen we dat het plein, zoals in alle beleidsstukken staat, in rood asfalt wordt uitgevoerd.

Met al deze maatregelen zal het verkeer rustiger rijden, maar het OV zou trager kunnen worden. Bij 30 km/uur kost de rit 84 seconden, als de bus achter een e-bike blijft en 25 rijdt, kost het 100 seconden. Dat is zestien seconden langer.

Een fietspad óm de bushalte heen, draagt aantoonbaar bij aan een vlottere rit voor het OV. In onderzoek in Nieuwegein scheelde het 10 seconden per halte[4].Bij zes van deze haltes wint de bus een minuut in de dienstregeling.

Om autogebruik vanaf Overvecht naar het centrum te verminderen, mag een snelle rijtijd van de bus niet ten koste van de fietsroute gaan. Het fietsgebruik in Utrecht is ongeveer 45% van alle reizen binnen de gemeente. Het OV haalt de 5% niet. Als het fietsgebruik een klein beetje zou dalen doordat de bus de route onveilig maakt, verliezen we meer schone mobiliteit dan we kunnen winnen door flink meer gebruik van de bus. Zie de modal split in de mobiliteitsmonitor.

Waarom is het wijs om zelfs op dit late moment van de planvorming nog in te grijpen? In 2021 heeft de Oudwijkerdwarsstraat een nieuwe inrichting gekregen. Alle obstakeltjes waren verwijderd, waardoor de bus in deze rustige straat door kon rijden. "Het asfalt was nog warm" toen de hele buurt in opstand kwam, want er werd veel harder gereden dan vroeger. Na veel gedoe en flinke extra kosten zijn er alsnog versmallingen aangebracht, helaas zonder fietsdoorsteek. De weg is nog steeds niet fijn, ondanks dat het er heel weinig verkeer rijdt.

We willen graag dat de Tuinwijkroute direct een fijne weg wordt om te fietsen. Achteraf is het erg lastig om de weg alsnog veilig te maken. Net zoals u nu van de Jan van Scorelstraat geen fijne weg kunt maken, zonder dat het enorm in de papieren loopt. De stoepranden verplaatsen is enorm duur.

Kort en goed: we willen dat de Tuinwijkroute een veilige fietsroute wordt. Daarvoor is het nodig dat er minder autoverkeer rijdt en dat het autoverkeer minder hard rijdt. Wij hebben er geen vertrouwen in dat het ontwerp van de gemeente dat voldoende voor elkaar krijgt. Daarom stellen wij een alternatief voor met een breedte van 6 meter, asverspringing en middeneilanden, een betere laadlosplek, uitgevoerd in rood asfalt. Voor een snelle busregeling kan het fietspad desnoods om de halte geleid.

Dank voor uw aandacht.

---

[2] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/cc440385-7d53-4d6c-b469-2b751719ad17?documentId=e98678c5-243b-4ff5-9f26-cd0899dfb39f&agendaItemId=e0d24a79-aaad-41be-af52-c606e8044afb

[4] https://kdrive.infomaniak.com/app/share/1813274/54a5883d-cfc4-4d11-8f59-6f3aa23344da



Fietsersbond Utrecht

Samenvatting

Tuinwijkroute – Meer veiligheid door meer groen

Bij de vorige behandeling in de commissie[1] is toegezegd dat snelheidsremmende maatregelen toegevoegd zouden worden in het voorlopig ontwerp van de Tuinwijkroute. Een welkom signaal, er zijn echter alleen 'busvriendelijke plateaus' toegevoegd in de Antonius Matthaeuslaan en Willem van Noortstraat.

Uit beantwoording van de recente raadsvragen[2] lijkt deze keuze te worden doorgezet. Daarom hebben de Fietsersbond en bewoners in gezamenlijkheid een alternatief ontwerp gemaakt. Een veiliger ontwerp door meer groen, waar kinderen weer zelfstandig naar school kunnen fietsen, waar gezondheid voorop staat en waar buren elkaar weer kennen.

Door slimmere inrichtingskeuzes ontstaat over het gehele traject ruimte voor een brede groenstrook. Deze groenstrook verspringt van de linkerkant naar de rechterkant van de weg, waardoor het gevoel van een lange brede weg verdwijnt en dat de snelheid reduceert.

De rijbaan wordt hierdoor een stukje smaller en het draagvlak wordt stukken breder! Kortom, meer veiligheid door meer groen.

In het kort

- **Echte 30 km/u-inrichting** met échte snelheidsremming door een smallere rijbaan (6 m), lokale wegversmallingen bij middeneilanden en een verspringende wegas. Automobilisten rijden rustiger en blijven vaak vanzelf even achter fietsers.
- **Meer groen** zodat ruimte ontstaat voor een groenstrook van 1,5 meter over het gehele traject. Dit draagt bij aan klimaatadaptatie, de 'groen, tenzij' doelstelling
- **Minder trillingshinder** omdat verkeersdrempels/plateaus niet meer nodig zijn door de combinatie van de verspringende groenstrook en wegversmallingen.
- **Veiliger vrachtverkeer** en meer ruimte op het Willem van Noortplein door de laad-losplek direct naast het magazijn te plaatsen in plaats van midden op het plein.

Ons verzoek
Wij stellen voor dat dit ontwerp door een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor wordt vergeleken met het huidige ontwerp van de gemeente. Het is onze wens dat het veiligste ontwerp wordt uitgevoerd.

---

[1] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/00656dd2-acff-4e10-b5c4-da0739c86057#4229d05a-4d4f-4c12-8da0-cd40ed2bfc40

[2] https://ureka.utrecht.nl/app/document?url=https:%2F%2Fapi1.ibabs.eu%2Fpublicdownload.aspx%3Fsite%3DUtrecht%26id%3D3c073045-170a-47ab-9a57-1e7821eaf779



Fietsersbond Utrecht

No regret maatregel
De plaatselijke wegversmallingen kunnen ook in het huidige VO worden toegevoegd. De versmallingen verdienen de voorkeur boven de 'busvriendelijke plateaus' waardoor we deze zien als een 'no regret maatregel'.

Inhoudsopgave:

Samenvatting	1
Inleiding	3
Het huidige ontwerp	3
De problemen in het huidige ontwerp	4
Ons voorstel	9
Beschrijving van de route	11
Antonius Matthaeuslaan	11
Willem van Noortplein	12
Willem van Noortstraat	14
Aansluiting op de Fietsroute om de Noord	16



Fietsersbond Utrecht

Tuinwijkroute

Meer veiligheid door meer groen.

Veiligheid voorop en groen als middel.

Inleiding

Zowel de omwonenden als de Fietsersbond maken zich grote zorgen om het ontwerp voor de herinrichting van de Tuinwijkroute.

In dit stuk geven wij eerst aan welke problemen wij zien in het huidige ontwerp en waarom het volgens ons te onveilig wordt. Vervolgens doen wij voorstellen per route-onderdeel om het ontwerp te verbeteren. Tenslotte gaan we in op de aansluiting op de Fietsroute om de Noord.

Een deel van de uitleg over dit voorstel is vrij technisch van aard. Dat is nodig om precies uit te kunnen leggen waar de pijn zit en hoe wij denken dat het beter kan. Omdat raadsleden in de regel geen verkeerskundigen zijn, lijkt het ons ook daarom verstandig als een verkeersveiligheidsauditor zijn oordeel geeft over beide ontwerpen. Dan is er een onafhankelijk oordeel hoe deze belangrijke fietsroute veilig kan worden ingericht.

De Tuinwijkroute is een hoofdfietsroute, het is de bedoeling dat mensen uit Overvecht de route zo fijn vinden fietsen, dat ze op de fiets i.p.v. met de auto naar het centrum van Utrecht gaan. Wij vinden dat u als gemeente het zich niet kunt permitteren dat deze weg niet veilig wordt en, net als de Oudwijkerdwarsstraat, direct na oplevering veilig moet worden gemaakt door de afdeling verkeersveiligheid. De maatregelen die dan nog te treffen zijn, zullen immers beperkt zijn en "binnen de banden" moeten worden uitgevoerd. Daarnaast is dat zonde van het geld.

Wijzigingen voordat de route is aangelegd kunnen veel ingrijpender zijn dan de dingen die na aanleg nog mogelijk zijn. Wij verzoeken u om beide ontwerpen, dat van de gemeente en dat van ons, te laten beoordelen door een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor en op basis van dat oordeel en zijn eventuele andere suggesties het ontwerp aan te passen.

Het huidige ontwerp.

Volgens de projectomschrijving wordt de Tuinwijkroute een veilige en leefbare fietsstraat, want:

1. De weg krijgt een fietsstraat-inrichting
2. In de functiestrook komen bomen en fietsparkeren, er worden een aantal parkeerplaatsen opgeheven.



Fietsersbond Utrecht

3. De Tuinwijkroute krijgt voorrang op de zijstraten d.m.v. een uitritconstructie. Daardoor hebben ook voetgangers voorrang op verkeer uit de zijstraten
4. Er komen snelheidsremmende plateaus van 8 cm hoog en 8 m lang. De op- en afritten zijn 1,75 m lang. Deze zijn goed passeerbaar voor de elektrische bussen nood- en hulpdiensten. Ze komen op 100 tot 120 m uit elkaar te liggen.
5. Er wordt minder trillingshinder verwacht, omdat de fundering van de weg zal worden verbeterd.
6. De maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur
7. Om de bus rijtijden niet toe te laten nemen vervalt er een bushalte. De halte die er wel komt is langer dan de bestaande halte, zodat ook extra lange bussen hier kunnen gaan rijden.
8. Er worden 41 parkeerplaatsen opgeheven
9. Er komen 135 extra stallingen, in totaal 780.
10. Er komen 33 nieuwe bomen, zeven slechte bomen worden vervangen. Op veel plekken komen extra planten.

De problemen in het huidige ontwerp

Waarom vinden de omwonenden en de Fietsersbond dit onvoldoende? De pijnpunten zijn punt 1, 4, 5, 6, 9 en 10 in het huidige ontwerp.

Ad 1. Wegprofiel.

De weg is (veel) te druk voor een fietsstraat. In het IPVE wordt uitgegaan van 4.400 m.v.t./e op de Antonius Matthaeuslaan en zo'n 5.000 m.v.t./e op de Willem van Noortstraat. Normaal gesproken is het drukste spitsuur 10% van het aantal auto's per etmaal, dus 440 tot 500 m.v.t./uur in het drukste spitsuur. De recente SWOV-brochure[3] over de veiligheid van fietsstraten heeft onderzoek gedaan aan 111 fietsstraten. Hiervan had er één meer dan 4.000 auto's per etmaal en twaalf meer dan 1.500 auto's per etmaal. Het leeuwendeel had minder dan 1.500 auto's per etmaal. Er is in Nederland geen ervaring met "fietsstraten" met deze hoeveelheid autoverkeer. De ontbrekende ervaring op dit soort fietsstraten maakt dat dit in deze vorm een soort experiment wordt.

Ook aan de andere eis, tweemaal zoveel fietsers als auto's, wordt in de huidige opzet niet voldaan. Het IPVE gaat uit van 3.500 fietsers op de Antonius Matthaeuslaan en 5.000 op de Willem van Noortstraat. Dat aantal is op zijn best even groot als het aantal auto's.

Fietsstraten zijn bedoeld als "fietspad, auto's toegestaan, mits ze zich als gast gedragen". Fietsstraten hebben een "stroomfunctie" voor het fietsverkeer en zijn voor het autoverkeer een erftoegangsweg. Voor het autoverkeer mag er geen stroomfunctie zijn. Wegen die wél zo'n stroomfunctie hebben, dienen volgens het CROW als "gebiedsontsluitingsweg – 30 km/uur" te worden ingericht. Dat wil zeggen: twee brede fietsstroken plus één smalle rijloper in het midden.

[3] https://swov.nl/nl/publicatie/veiligheid-van-fietsstraten



Op deze route zou eigenlijk gekozen moeten worden:

- Ofwel het wordt een fietsstraat waar ook een bus rijdt. De verkeersintensiteit moet dan worden verlaagd tot duidelijk onder de 2.500 auto's per etmaal, zeker omdat er (wegens de bus) onvoldoende snelheidsremming is.
- Ofwel het autoverkeer blijft. Dan is het noodzakelijk om ofwel:
    - vrijliggende fietspaden aan te leggen (maar daar is geen ruimte voor)
    - de hoofdfietsroute te verleggen naar een andere route. Maar dat maakt het fietsnetwerk onlogisch.

De Tuinwijkroute wordt al opnieuw ingericht, voordat duidelijk is of de verkeershoeveelheid sterk kan worden verminderd door maatregelen uit de Noordpoortstudie. De combinatie van busroute, fietsroute én veel verkeer kan mogelijk blijvend zijn. Daarom is het randvoorwaardelijk dat er voldoende effectieve snelheidsremmers zijn.

Daarnaast wordt in het ontwerp de weg breder dan strikt noodzakelijk is. De weg wordt 6,5 m breed, wegens de busroute. Die breedte is voor fietsers uiterst onplezierig: als een auto je tegemoet komt, kan een achteropkomende auto je nog passeren door zich tussen jou en de tegemoetkomende auto te wringen. Bij een wegbreedte van 6 meter, zoals op de Jazzsingel, gebeurt dat niet. De auto wacht dan tot de tegemoetkomende auto voorbij is voor hij je inhaalt. De weg kan dus, net als op de Jazzsingel, 6,0 m breed worden. De Columbuslaan, ook een busroute, krijgt op een aantal plekken zelfs een wegbreedte van 5,7 m breed. Smaller dan 6,5 meter is dus goed mogelijk en komt de veiligheid ten goede.

In het ontwerp is gekozen voor parkeerplaatsen op de Willem van Noortstraat van 2,4 meter worden en in de Antonius Matthaeuslaan 2,2 m breed. In het IPVE of VO komen we geen verklaring tegen voor dit verschil. Voor de parkeerplaatsen volstaat 2 meter, er is een uitstapstrook van 40 cm nodig. De parkeerplaatsen hebben dan wel een witte rand nodig, zodat er daadwerkelijk binnen het vak wordt geparkeerd.



Fietsersbond Utrecht

Ad 4. Snelheidsremmers.

CROW adviseert elke 75 m een drempel die het verkeer afremt tot daadwerkelijk 30 km/uur. Deze CROW-richtlijn voor drempels is al vele jaren oud. De vering en het acceleratievermogen van auto's is sindsdien flink verbeterd, waardoor zelfs volgens de richtlijn geplaatste drempels de snelheid op de weg niet altijd tot 30 km/uur verlagen.

Het CROW adviseert "SVT-30-drempels". Bij zo'n drempel van 8 cm hoog moeten de op- en afritten ook 1,75 m zijn, maar er mag géén plateau tussen liggen. Bij een drempel gaat de voorkant van een auto alweer omlaag als de achterkant nog omhoog komt. Door dat "wipwap-effect" remt de drempel erg goed. Bij plateau's verdwijnt dat wipwap-effect. Daarom moeten plateaus steiler zijn voor dezelfde snelheidsremming. Volgens de CROW richtlijn[4] moeten de op- en afrit dan 1 m lang zijn om daadwerkelijk tot 30 km/uur te remmen. Maar dat is voor de bus en de nood- en hulpdiensten te steil en het levert trillingen op in de woningen eromheen.

De geplande busvriendelijke plateaus remmen tot ongeveer 40 km/uur. Ten tijde van de introductie van deze drempel-richtlijn door CROW. Wij doen voorstellen hoe de snelheid wél voldoende omlaag kan worden gebracht.

	Drempel		Plateau	
Ontwerpsnelheid (km/uur)	**8 cm hoog**	**12 cm hoog**	**8 cm hoog**	**12 cm hoog**
20	1	1,7	-	-
30	1,75	2,4	1	1,5
50	3	4,7	2,4	3,5
60	4	6	3,2	4,5

Figuur 1: aanbevolen lengtes van op/afritten bij drempels en plateaus in meters. Bron: toelichting verkeerskunde Fietsersbond

Een weg waar daadwerkelijk 30 km per uur wordt gereden is veel veiliger dan een weg waar 50 km per uur wordt gereden. Bij 30 km/uur is de reactie-afstand + remweg ongeveer 10 meter. Als er 10 meter voor een auto iets gebeurt, kan hij op tijd stil staan en kom je met de schrik vrij. Bij 50 km zit de chauffeur na 10 meter nog in de reactietijd. De klap komt dan met 50 km/uur aan, dat kan dodelijk zijn. Het verschil tussen 30 km/uur en 50 km/uur kan het verschil tussen flink schrikken en een dodelijke klap, of een klap die levenslang gevolgen voor iemand heeft. Ook bij 40 km/uur zit de chauffeur na 10 meter nog in de "reactieseconde" en is hij nog niet begonnen met remmen. Daarom is écht 30 km/uur belangrijk.

De plateaus remmen dus tot zo'n 40 km/uur de plateaus liggen te ver uit elkaar. Tussen de plateaus wordt er harder gereden, waardoor het min of meer een 50-km-weg wordt. Dan horen er vrijliggende fietspaden te komen. Daar is geen ruimte voor, dus moeten er goede en voldoende snelheidsremmers komen.

[4] de CROW richtlijn 244 "verkeersplateaus", als aanvulling op publicatie 172 Verkeersdrempels



Fietsersbond Utrecht

Ad 5. Trillingshinder

In het IPVE wordt vermeld wat Sweco adviseert tegen trillingshinder: weglaten van drempels, middengeleiders goed vormgeven, langzamer rijden stimuleren en een homogene wegfundering over de hele lengte van de straat. Op dit moment wordt er veel trillingshinder ervaren in de straten en dat is natuurlijk niet fijn. Er zijn mensen die dagelijks wakker worden van de eerste langsrijdende bus. De woningen zijn gebouwd rond 1910 en 1930 en mogelijk niet onderheid, waardoor het effect van de trillingen beter voelbaar is. . De woningen aan de Japuradreef zijn wél onderheid en dateren uit de jaren 1968 - 1970. Er zijn juist vorige week schriftelijke vragen gesteld over trillingshinder door "zwaar verkeer" in deze straat[5]. Dat zou kunnen samenhangen met de staat van het wegdek, maar ook het wegdek op de tuinwijkroute zal slijten in de loop der tijd. Het vertrouwen is daarom niet groot, dat de huidige trillingshinder (vooral door de zware elektrische bussen) na herinrichting vermindert.

Tevens maken we ons zorgen over het effect van de middenstrook (klinkers of streetprint) op trillingshinder is. Elke keer als een auto of bus een fietser inhaalt, moet het voertuig in elk geval met de linker wielen deze strook passeren. Dit kan resulteren in extra trillings- en geluidsoverlast.

Ad 6. De maximumsnelheid wordt 30 km/uur

Er komen borden dat de maximumsnelheid 30 km/uur wordt. Er komen, op de plateaus na, geen snelheidsremmers. Alle dingen die op de route nu aandacht vragen (en daardoor de snelheid remmen) zoals middeneilanden, oversteekplaatsen, korte stukjes fietspad en busdrempels, die verdwijnen met de herinrichting. Er komt slechts één middeneiland bij de B.F. Suermanstraat. In de huidige situatie zijn de middeneilanden de plekken waar mensen zich veilig voelen bij het oversteken. Met een onveranderde verkeersintensiteit moeten mensen verder lopen naar zo'n veilige oversteekplek, of oversteken wordt risicovoller.

Het wordt verder een lange rechte weg met alleen een bocht bij het Willem van Noortplein. Een beetje zoals de Jazzsingel, maar die heeft veel meer plateaus, 12 stuks op 870 meter. Of de Jan van Scorelstraat, maar die heeft minder verkeer. Die beide wegen zijn echt geen 30-km-wegen. Met een rood wegdek zou niemand het fietsstraten noemen.

De Jan van Scorelstraat staat daarnaast in de top-10 van onveilige wegen in Utrecht[6]. In de afgelopen 5 jaar zijn hier 12 geregistreerde ongevallen gebeurd, waarvan 6 slachtofferongevallen. De maximumsnelheid wordt niet erg overschreden, (gemeten met telefoondata van Flitsmeister e.d.) maar die maximumsnelheid is nu 50 km/uur. De Jan van Scorelstraat is nog een halve meter breder dan het plan voor de Tuinwijkroute, maar ook als hij 6,5 meter was zou niemand dit een fietsstraat durven noemen als het wegdek rood was met een rand streetprint in het midden. De Jan van Scorelstraat is in het zuidelijk deel ongeveer even druk als de Tuinwijkroute. In het noordelijk deel is hij rustiger, volgens verkeersmodel VRU 3.5.

[5] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item//773e92a7-5b36-4b77-ad50-81e6b6a0090b
[6] https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2025_12_F/1_772/1_907685723#52.0872/5.1429/15.0000



Fietsersbond Utrecht

De Jan van Scorelstraat heeft vergelijkbare plateaus als de Tuinwijkroute gaat krijgen. Dat leidt in de Jan van Scorelstraat niet tot een daadwerkelijke maximumsnelheid van 30 km per uur. De plateaus remmen onvoldoende.

We zijn daarom bevreesd voor een herhaling van het debacle van de Oudwijkerdwarsstraat. Die is in 2020 heringericht, waarbij alle versmallingen en verspringingen verdwenen. Het werd een lange rechte weg met voorrang op alle zijstraten. "Het asfalt was nog warm" toen de bewoners enorm boos werden over de toegenomen onveiligheid. Stukken in de krant, behandeling van het probleem in raadscommissies. De afdeling verkeersveiligheid heeft toen in 2021/2022 wat aanpassingen aan de straat gedaan, waardoor het iets minder onveilig werd.

Maar de oude inrichting van de Oudwijkerdwarsstraat was, zeker voor fietsers, veel beter. Nu is de Oudwijkerdwarsstraat geen hoofdfietsroute én de weg is erg rustig. Volgens VRU 3.5 rijden er maar zo'n 1.000 m.v.t./etmaal.

Maar een herhaling hiervan moet worden voorkomen. Verander een weg met allemaal obstakeltjes niet in een lange rechte weg waar het verkeer voorrang heeft op alle zijstraten. Dan rijdt het verkeer veel te hard.

We willen een veilige weg waar kinderen zelfstandig over kunnen fietsen. Een weg die goed oversteekbaar is voor schoolkinderen, moeders met kleine kinderen en oudere, minder mobiele bewoners. Een weg waar je voor je plezier fietst.

Ad 9. Fietsparkeerplekken

Er komen 135 extra fietsparkeerplekken, in totaal 780 plekken. Het aantal fietsen op straat is geteld, in de huidige situatie is er een tekort van tussen de 400 en 500 fietsparkeerplaatsen, er zijn ruim 1.000 gestalde fietsen geteld. Wegens de behoefte aan groen en autoparkeerplaatsen komen er onvoldoende rekken bij. Dat betekent dat voetgangers blijven struikelen over fietsen die lukraak aan van alles en nog wat zijn vastgemaakt. Meer fietsparkeerplaatsen levert minder hinder voor voetgangers op. Fietsen in een rek vragen minder ruimte dan fietsen die op hun standaard zijn gestald.

Ad 10. Groen.

De gemeente gaat bij herinrichtingen in principe uit van "groen tenzij". Er komen weliswaar een aantal bomen en stukken groen bij, wij denken dat er meer mogelijkheden zijn om groen toe te voegen. Ook zien we kansen om groen te gebruiken om de inrichting veiliger te maken.



Fietsersbond Utrecht

Ons voorstel

Ons voorstel gaat uit van een paar basisprincipes:

1. De wegbreedte wordt 6,0 meter. Bij die breedte worden fietsers niet ingehaald door achteropkomende auto's als er ook een auto tegemoet komt. Fietsers worden bij een 6 m brede weg niet "de kant ingedrukt" bij passeren. Onze voorkeur gaat uit naar brede fietsstroken van 1,775m en een rijloper van 2,25 m. Dat is conform het CROW-advies voor een Gebiedsontsluitingsweg – 30 km. Wegens trillingshinder moeten fietssymbolen en markering in (dun, slijtvast) koudplast worden uitgevoerd. Omdat de bus hier een belangrijke weggebruiker is, is een rijloper van 2,25 m mogelijk te smal. De fietsstroken nog verder versmallen vinden we ook geen goed idee. Rood asfalt over de hele breedte (zonder middenrand in streetprint) is daarom ook een optie. Het wordt daarmee geen fietsstraat, het blijft te druk. Als door de Noordpoortstudie de hoeveelheid autoverkeer omlaag gaat, kan het alsnog een Fietsstraat worden.
2. Groen tenzij. Voor parkeren is 2 m + 40 cm uitstapstrook/schrikstrook nodig. Voetpaden moeten 2,2 m breed zijn. De totaal benodigde breedte voor de weg, de voetpaden en parkeren is dus 15,2 m. De rest van de beschikbare ruimte wordt samengevoegd tot een groenstrook over de lengte van de weg. Waar de groenstrook naast parkeerplaatsen ligt, kunnen er stapstenen in worden gelegd om vanaf de uitstapstrook het voetpad te bereiken. Bewoners kunnen die strook desgewenst in zelfbeheer nemen. Eventueel moet de ruimte voor geveltuinen hier nog van af. Geveltuinen en klimplanten aan de noordzijde van de Willem van Noorstraat kunnen een belangrijke functie hebben tegen hitte in de stad. Voor geveltuinen aan de zuidzijde geldt dat veel minder, die krijgen veel minder zon. In de Antonius Matthaeuslaan zorgen de brede dakoverstekken dat de geveltuinen nauwelijks regen krijgen. Met twee geveltuinen kan de groenstrook 2 m breed worden, zonder geveltuinen 2,8 m. Met één geveltuin 2,4 m.
3. De groenstrook wordt dan weer links en dan weer rechts van de weg gelegd. Daardoor ontstaat op een aantal plekken een "asverspringing" van 2 meter (een autobreedte), die de snelheid remt. Ook verandert hierdoor het wegbeeld, waardoor het beeld van een "lange rechte weg" verdwijnt. Ook dat zal de snelheid remmen. Om te voorkomen dat fietsers in de knel komen bij een asverspringing, gaat bij een verspringing "naar rechts" éérst de ruimte voor de fietsers naar rechts en later pas die voor de auto's. De weg is op die plek dus wat breder dan op de rest van het traject, de belijning maakt duidelijk hoe het wegverloop is. Bij een verspringing naar links is dat andersom: eerst de auto naar links, een paar meter verder de fietsers. Een deel van de groenstrook kan worden gebruikt om extra stallingen toe te voegen, zodat fietsen ordentelijk kunnen worden gestald. De groenstrook zorgt ervoor dat de straat een ander aangezicht krijgt. Hij wordt groener en het wegbeeld verandert regelmatig. Dat heeft als gevolg dat de automobilist beter uitgenodigd wordt om op te letten en netter te rijden.
4. Versmallingen bij middeneilanden. Allereerst, zien wij de middeneilanden als onmisbare en veilig oversteekpunten in de straat. Net als "variant 1" voor de Draaiweg willen we middeneilanden, waarbij de resterende wegbreedte 3 meter (max 3,25 m) is. Bij die wegbreedte kan een auto een fiets niet passeren. De middeneilanden moeten daarom verhoogd worden aangelegd. Er zijn een aantal plekken waar dit al gerealiseerd is:



Fietsersbond Utrecht

a. De Wilhelminalaan in Vleuten[7]. Het filmpje is gemaakt op het moment dat de basisschool uitging. In die Wilhelminalaan was helaas geen ruimte voor een opstelplek tussen twee eilanden in, maar desondanks functioneert het goed op deze drukke weg (8.000 m.v.t./etmaal).
b. Op de Horsterweg in Ermelo ligt een vergelijkbare versmalling [8]. Het winkelcentrum ligt links in dat streetview-beeld, fietsers kunnen zonder achterom te krijgen voorsorteren om linksaf te slaan.
c. In Vleuten lag jarenlang zo'n versmalling in een 50-km weg[9], zodat basisschoolkinderen makkelijk linksaf konden slaan naar de Paddenaar toe. Een van de verkeerskundigen in Utrecht werkte destijds in gemeente Vleuten-De Meern en kan vertellen hoe het destijds functioneerde.

Dit stellen wij ook voor op de Tuinwijkroute. Met name naar de Pieter Nieuwlandstraat en de Van Humboldtstraat toe, vereenvoudigt dit het linksafslaan. Daarnaast kunnen de eilanden zo worden gemaakt dat voetgangers in twee etappes kunnen oversteken.

Als auto's fietsers wel moeten kunnen passeren bij een middeneiland, dan is een minimale breedte van 4 meter nodig tussen eiland en stoeprand. Bij breedtes tussen de 3,25 m en 4 m wringen auto's zich tussen fiets en eiland door, dat moet worden voorkomen.
Als auto's kort achter fietsers moeten blijven ("even inhouden") is dat geen probleem. Tussen de eilanden in kunnen auto's fietsers passeren. Het leidt tot een rustiger rijgedrag en zorgt dat duidelijk is dat het verkeer rekening moet houden met fietsers. Omdat er voldoende snelheidsremming moet zijn en we overal veilige oversteekplekken willen hebben in de straat, stellen we deze eilanden voor bij de volgende zijstraten:
Antonius Matthaeuslaan: Bij de Jacob van der Borchstraat en bij de B.F. Suermanstraat
Willem van Noortplein: Bij de Pieter Nieuwlandstraat en bij de Van Humboldtstraat.
Willem van Noortstraat: Bij de Floris Heermalestraat en bij de Johannes de Bekastraat.
In de Antonius Matthaeuslaan kunnen de asverspringingen eventueel worden gecombineerd met de middeneilanden.

Deze eilanden zijn wat ons betreft een no-regret maatregel. Ook als het niet lukt om over de lengte van de weg de groenstrook toe te voegen en de wegas te laten verspringen, zijn deze eilanden noodzakelijk om de snelheid te remmen en de oversteekbaarheid te verbeteren.

[7] https://youtu.be/dRwUO6AIOe4
[8] https://maps.app.goo.gl/Z4EEtksbWf7a0ojp6
[9] https://maps.app.goo.gl/Yt8H8jPZdVGYsLfT9

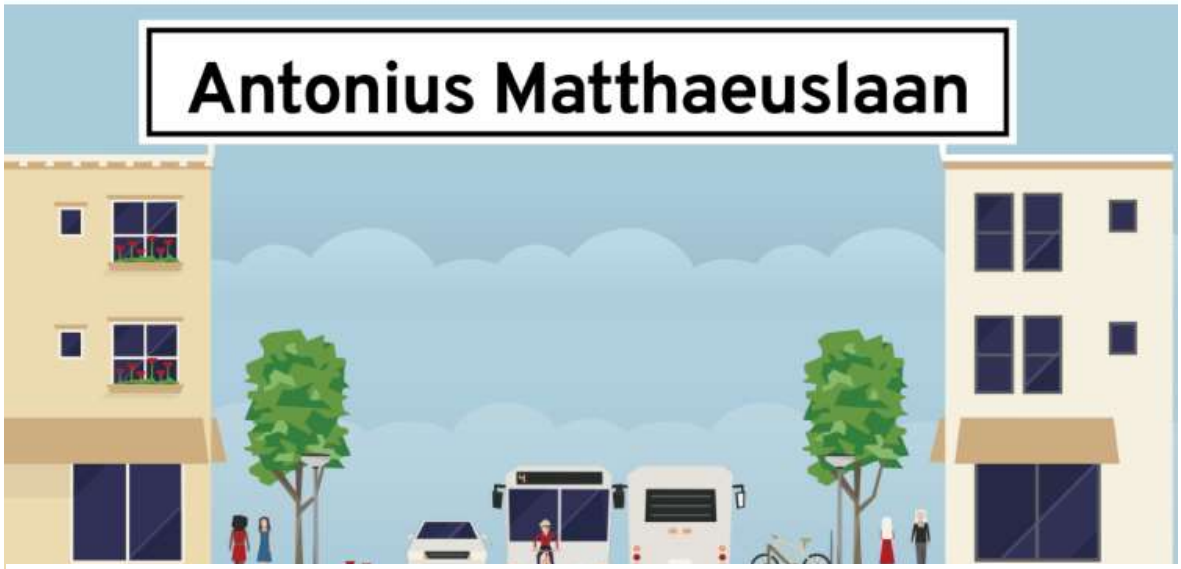


Fietsersbond Utrecht

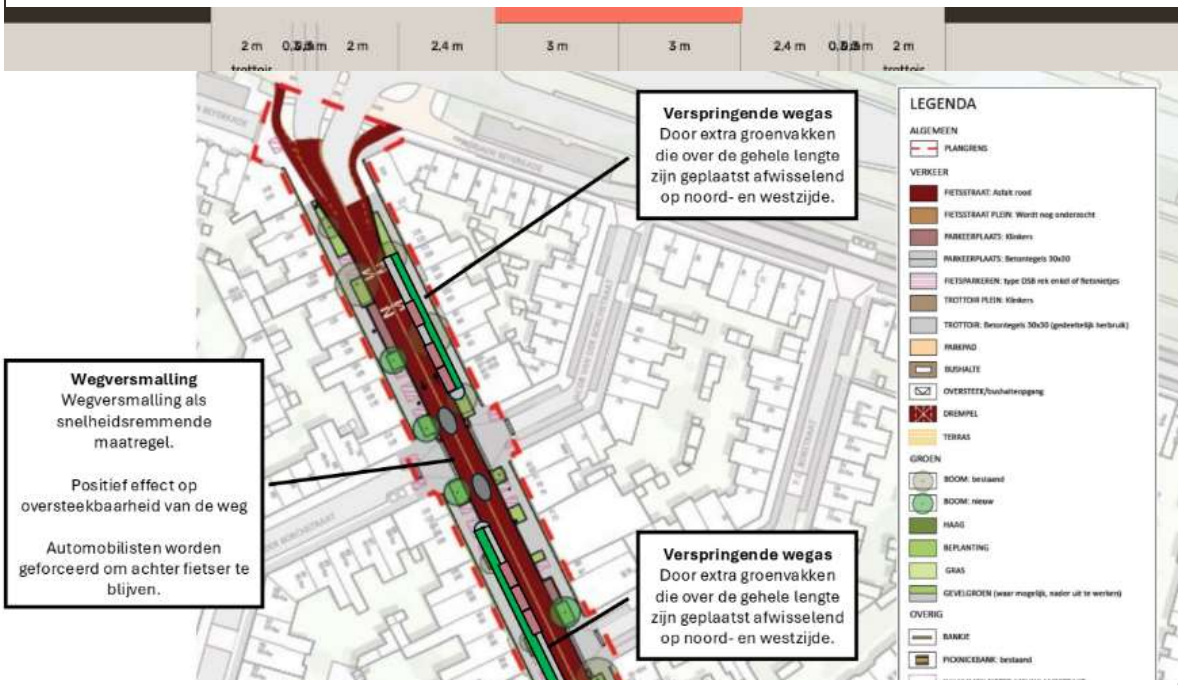
Beschrijving van de route.

Antonius Mattheuslaan.

Zoals bij het basisprofiel aangegeven is er in de Antonius Matthaeuslaan ruimte voor een 2 m breed groenvak, als de wegbreedte zelf 6 meter wordt en de trottoirs en geveltuinen niet breder zijn dan de minimummaat.



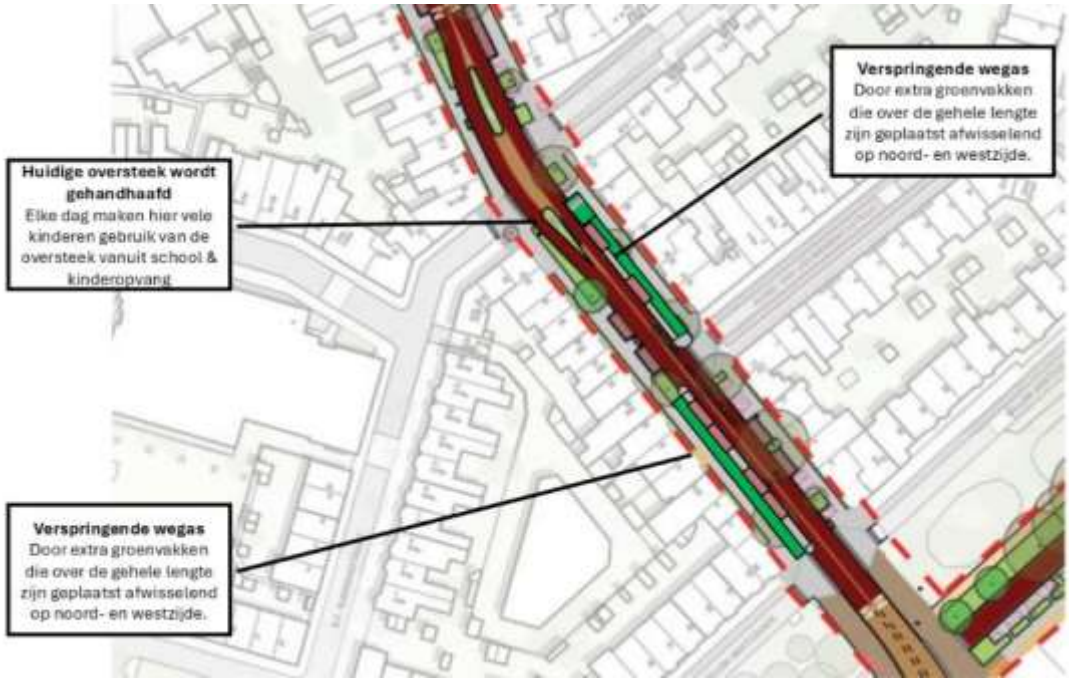
Figuur 2: Voorgesteld profiel van de Antonius Matthaeuslaan



Figuur 3: Voorgestelde indeling noordzijde Antonius Matthaeuslaan



De Antonius Matthaeuslaan krijgt verspringende groenvakken, soms links en soms rechts van de weg. Bij de middeneilanden en bij de Agnes van Leeuwenberchstraat verspringt het groenvak van de ene naar de andere kant van de weg.



Figuur 4: Voorgesteld profiel zuidzijde Antonius Matthaeuslaan

Willem van Noortplein.

De laad-losplek voor vrachtverkeer plaatsen we naast de ingang van het magazijn in de Pieter Nieuwlandstraat.
De bestaande laad- en losplek midden op het plein is onlogisch gepositioneerd wat tot onveilige situaties leidt. Vrachtverkeer rijdt nu via twee routes wat in beide gevallen tot onwenselijke en zelfs gevaarlijke situaties leidt:

- De vrachtwagen komt aan via de Antonius Matthaeuslaan en keert momenteel ter hoogte van de Van Humboldtstraat op het Willem van Noortplein voor dat hij de laad-losplek inrijdt. Dit vereist meerdere malen steken, wat voor gevaarlijke situaties zorgt.
- De vrachtwagen rijdt via de Talmalaan, Draaiweg en vervolgens zelfs Merelstraat om op de Adelaarstraat te komen. De vrachtwagen en oplegger combinatie in de Merelstraat (woonstraat) kan niet de bedoeling zijn.

Beide routes zijn geen fijne manoeuvres. Voor de plek in de Pieter Nieuwlandstraat slaat hij vanaf de Antonius Matthaeuslaan linksaf en kan direct de laad-losplek oprijden. Daarna kan hij rechtdoor wegrijden naar de Kardinaal De Jongweg. Zonder gevaarlijke manoeuvres.





Figuur 5 Willem van Noortplein

De stallingen en stukken groen die nu ingepland staan in de Pieter Nieuwlandstraat op de beoogde laad-losplek, komt erbij op het Willem van Noortplein. Zodat er voldoende stallingen zijn bij de winkels en het groen van het park "de weg over wordt getrokken".
Het huidige fietspad verdwijnt in ons voorstel, de vier bomen worden bij het park getrokken. Het plein krijgt een weg van 6 m breedte, net als de rest van de route. Bij de Van Humboldtstraat én bij het voetpad uit het parkje richting de Albert Heijn komen middeneilanden, waardoor de weg daar meer ruimte nodig heeft. De ruimte is wel kleiner dan in de huidige situatie, de breedte van de fietsstrook komt bij de ruimte voor de winkels. Je kunt uit de Albert Heijn dus rechtdoor lopen naar het park.

In het IPVE en VO wordt er van uitgegaan dat het Willem van Noortplein qua materialisatie "Utrecht bijzonder" verdient. Op pagina 40 van de Kadernota kwaliteit openbare ruimte[10] staan de pleinen die Domstad Bijzonder hebben. Het Willem van Noortplein staat er **niet** bij.

Op pagina 42 van deze kadernota staan de winkelcentra. Daar staat hij wel tussen. "Utrecht bijzonder" betreft dus het winkelcentrum, niet het Willem van Noort plein. Deze doorgaande hoofdfietsroute moet daarom ook bij het Willem van Noortplein in rood asfalt worden uitgevoerd, wegens de vereiste samenhang in de fietsroute. Op pagina 103 van het Handboek Openbare Ruimte[11], onderdeel "ontwerpprincipes" wordt, wegens standaardisatie van materiaal en beheersing van de beheerskosten, aangegeven dat zeer terughoudend moet worden omgesprongen met het

[10] https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/openbare-ruimte
[11] https://www.utrecht.nl/ondernemen/vergunningen-en-regels/informatie-voor-bouwprofessionals/openbare-ruimte-beheer-inrichting-gebruik-bing/handboek-openbare-ruimte



toevoegen van extra plekken die als "bijzonder" worden aangemerkt. Het Willem van Noortplein moet als "Utrecht standaard" dus gewoon rood asfalt krijgen.

In het IPVE en het VO wordt vermeld dat klinkers het oversteken vergemakkelijken. Dat is niet zo, oversteken wordt makkelijker door middeneilanden. Daarnaast leveren ook "stille" klinkers meer geluid op dan asfalt. De geluidskwaliteit op het plein en in het park is beter als er asfalt ligt.

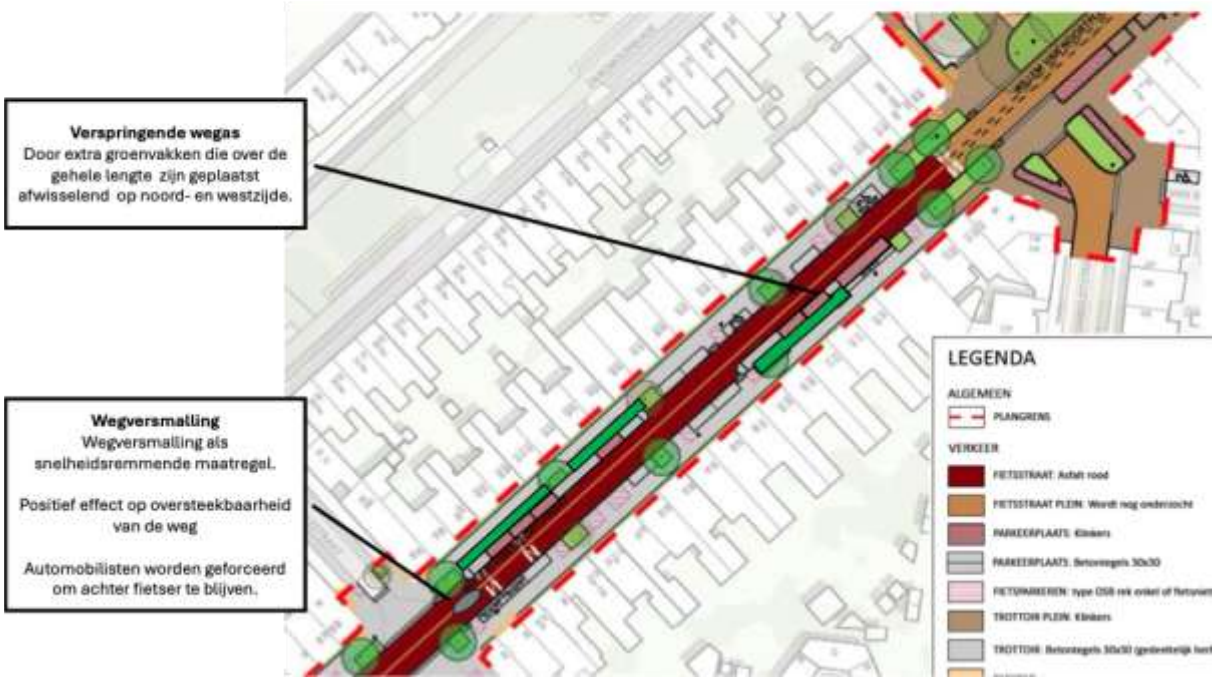
Willem van Noortstraat.

Ook in de Willem van Noortstraat is ruimte voor een 2 m brede groenstrook, afwisselend links en rechts van de weg.
Wij hebben de verspringing geschetst ter hoogte van de middeneilanden, maar omdat het een lange weg is, stellen we dat ook voor halverwege de lange rechtstanden.

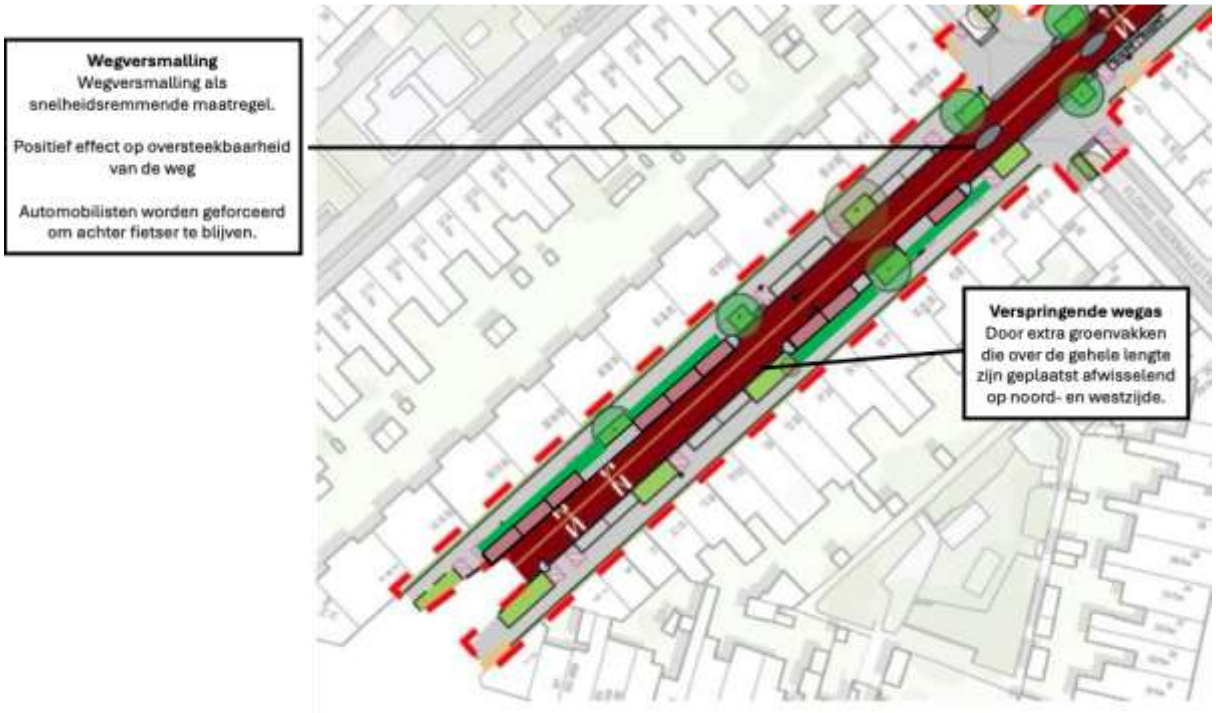


Figuur 6: Profiel Willem van Noortstraat





Figuur 7 Oostelijk deel van de Willem van Noortstraat



Figuur 8: Westelijk deel Willem van Noortstraat



Fietsersbond Utrecht

Aansluiting op de Fietsroute om de Noord.

De Fietsroute om de Noord krijgt een vergelijkbaar profiel als was voorgesteld voor de Tuinwijkroute. Waarom is daar geen bezwaar tegen?

- Door het "afslagverbod Kaatstraat" is er vooral verkeer in de richting van de Oudenoord. Het zal niet snel gebeuren dat fietsers worden ingehaald terwijl er een auto tegemoetkomt, omdat er weinig tegemoetkomend verkeer is.
- Op dit deel van de route is veel minder verkeer dan op de Tuinwijkroute.
- Het aantal fietsers op dit deel van de route is veel groter dan op de Tuinwijkroute. VRU 3,5 verwacht maximaal 5.000 fietsers per etmaal op de Tuinwijkroute n zo'n 14.000 fietsers per etmaal op de Fietsroute om de Noord. Vooral ten westen van de Hopakker zijn veel meer fietsers. Dat deel van het traject voldoet veel beter aan de eisen voor een fietsstraat.
- Op de Kaatstraat en Adelaarstraat komen er in totaal 27 bomen bij. Op de Antonius Matthaeuslaan maar drie.
- Op de Fietsroute om de Noord komen op het traject Oudenoord – Johannes de Bekastraat vijf middeneilanden. Dat helpt ook mee om de snelheid te verlagen.

Met dit voorstel wordt de Tuinwijkroute veilig door meer groen.



Fietsersbond Utrecht

Wethouder en Gemeenteraad Utrecht
Cc Team fiets, Project
tuinwijkroute@utrecht.nl,

Fietsersbond
utrecht@fietsersbond.nl

Betreft: Aanbiedingsbrief rapport Tuinwijkroute – Meer veiligheid door meer groen

Utrecht, 15 april 2026

Geachte Raadsleden, Geachte mevrouw Maatoug,

Bijgaand bieden wij u ons ontwerp aan voor de Tuinwijkroute. We willen graag dat de route veilig wordt door extra versmallingen, betere oversteekplekken en meer groen. We willen graag dat een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor ons plan én het plan van de gemeente beoordeelt en adviseert hoe de weg veilig kan worden ingericht.

Op 20 november 2025 heeft de Raad een motie om dit te onderzoeken afgewezen[i]. De wethouder had negatief geadviseerd over deze motie en gaf aan dat er nog extra drempels zouden worden toegevoegd. De fracties die tegen de motie stemden gaven aan dat ze dit deden omdat de wethouder deze toezegging deed.

Sinds deze motie zijn er een aantal dingen gebeurd:

- De nieuwe OV-dienstregeling is ingegaan, met alleen zware elektrische bussen
- Er is zelfs trillingshinder op de Japuradreef. Die flats zijn half zo oud als de woningen in de Willem van Noortstraat. Ze staan verder van de weg en ze zijn onderheid. Er zijn vorige week schriftelijke vragen gesteld over deze trillingshinder.
- Er zijn zes “plateaudrempels” toegevoegd aan het ontwerp. Volgens de CROW-richtlijnen hadden dat 10 “echte” verkeersdrempels moeten zijn.
- De Noordpoort-studie is gestart, hopelijk leidt dat op termijn tot minder autoverkeer op deze route. Maar juist op rustige momenten wordt er erg hard gereden en is een “lange rechte weg”zoals nu wordt voorgesteld, geen goed idee.
- De Jan van Scorelstraat, met een vergelijkbare inrichting als gepland is voor de Tuinwijkroute, staat in de op-10 van gevaarlijke straten in Utrecht[ii]. Er wordt daar niet veel harder gereden dan de toegestane 50 kilometer per uur. De daar aanwezige plateaudrempels remmen de snelheid dus niet bepaald tot 30 kilometer per uur.

De ongevallen betreffen de door de Politie geregistreerde ongevallen. De snelheid en drukte wordt regelmatig gedurende een maand gemeten door telefoondata van bedrijven als TomTom en Flitsmeister.

- DTV heeft een voorstel voor de Draaiweg gepresenteerd, dat daar toegepast kan worden als de hoeveelheid autoverkeer daar daalt tot het niveau van de Tuinwijkroute. In hun voorstel staan de wegversmallingen die de gemeente voor de Tuinwijkroute afwijst als 'te gevaarlijk'. Wij hebben dat voorstel voor de Draaiweg als uitgangs-idee genomen. We verwachten, net als DTV, dat deze versmallingen op rustige momenten de extreem hoge rijsnelheden helpen voorkomen.
- Uit de toezegging van de wethouder en de antwoorde op de Schriftelijke vragen[iii] blijkt dat de Raad bij de behandeling van het VO nog dingen aan kan passen aan het ontwerp.

Wij hebben een voorstel voor de inrichting van de Tuinwijkroute gemaakt. Omdat de weg al in 2027 moet worden ingericht denken wij dat het plezierig is voor het projectteam als ze al voor de behandeling van het VO in de Raad, wijzigingen als versmallingen in het ontwerp op kunnen nemen. Daarom komen we nu al met ons alternatieve onterp. Bij een veilig VO wordt het ontwerp t.z.t. een hamerstuk voor de Raad.

Bij het maken van dit ontwerp voelden we ons gesteund door de 289 mensen die via www.weereenlaan.nl hebben laten weten dat ze meer focus willen op leefbaarheid in plaats van doorstroming.

Er is verschil van inzicht over de veiligheid van diverse maatregelen tussen ons en de gemeente. Daarom willen we graag dat een gecertificeerde verkeersveiligheidsauditor ons voorstel en het plan van de gemeente beoordeelt en op basis van zijn advies de weg zo veilig mogelijk wordt ingericht.

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond afd Utrecht
Tuinwijkroute weer een Laan

[i] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/183bf84f-211c-405f-ae4d-27009273718b
[ii] https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2025_12_F/1_772/1_907685723#52.0872/5.1429/15.0000
[iii] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item//9d2e5228-122e-4ea5-8631-6e560147a873

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer 5379
Vergaderdatum 8 oktober 2026
Agendapunt 8
Titel Raadsmemo Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	25 juni 2026
Commissie Leefomgeving	10 september 2026
Commissie Leefomgeving	**8 oktober 2026**

Gemeente Utrecht

MEMO

Datum	21 april 2026
Behandeld door	Sebastiaan van der Hijden
E-mailadres	s.van.der.hijden@utrecht.nl
Zaaknummer	32067823
Onderwerp	Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Graag zend ik u in het kader van het onderzoek Verkeersveiligheid Meernbrug twee onderzoeken toe die zijn opgeleverd.

In het memo OFOS + busbaan volgt een verkeerskundig advies op de variant ‘De Pagter’: een opgeblazen fietsopstelstrook op de Meernbrug en Meernbrug, in combinatie met het openstellen van de busbaan in westelijke richting. Het memo is opgesteld door DTV en Goudappel.

Daarnaast zend ik u een memo toe van de provincie Utrecht toe over de gevolgen (bijv. hinder voor de lijnvoering) van het openstellen van de busbaan in de (VVD-)variant De Pagter. Het memo medegebruik busbaan Rijksstraatweg is opgesteld door de OV-alliantie (provincie Utrecht en gemeente Utrecht).

Over de gespreksuitkomsten van de Buurtpeiling informeren we u per raadsbrief.

Met vriendelijke groet,

Senna Maatoug

PROVINCIE UTRECHT

Gemeente Utrecht

Aan	Meernbrug	Datum	3 april 2026
		Van	Cees Verbokkem/Job Steneker (OV-alliantie)
Onderwerp	Medegebruik busbaan Rijksstraatweg	Telefoonnummer	
		E-mail	c.verbokkem@utrecht.nl
		Bijlagen	

1. Aanleiding

De Cie. MGOR heeft gedebatteerd over de bevindingen en conclusies van het verkeersveiligheidsonderzoek Meernbrug. De wethouder heeft een toezegging gedaan om een alternatieve variant van raadslid Marijn de Pagter nader te onderzoeken en beoordelen. Die variant bestaat uit twee onderdelen: (1) een opgeblazen opstelvak (OFOS) op de Meernbrug en Meerndijk, en (2) het opstellen van de busbaan over de Rijksstraatweg in westelijke richting. De wethouder heeft ook toegezegd om de provincie te vragen om in kaart te brengen wat de gevolgen zijn van het evt. openstellen van de busbaan.

De wethouder heeft aangegeven dat zij eind april richting de raad een memo wil sturen met de reactie op het VVD-voorstel, inclusief een reactie van de provincie op het opstellen van de busbaan. Dit zodat deze informatie kan worden meegenomen tijdens de gesprekken over een nieuw collegeakkoord.

In deze memo wordt ingegaan op punt (2) het openstellen van de busbaan cf het voorstel van Marijn de Pagter.



Bron: Voorstel VVD Meernbrug DEF PDF

2. Vraagstelling

De vraag is nu in hoeverre het medegebruik van autoverkeer van de busbaan van oost naar west gevolgen heeft voor de doorstroming van het busvervoer. Eerst een analyse o.b.v. kennis van deze kruising en het gebied. Deze analyse is van belang om te kunnen beoordelen of en hoe de effecten op de lijnbussen zijn te kwantificeren.

Huidige situatie
Autoverkeer passeert in de huidige situatie de kruising Meerndijk, via de Meernbrug naar de kruising met de Zandweg. De Zandweg is een hoofdfietsroute/fietsstraat en heeft voorrang op het kruisende autoverkeer. In de praktijk kunnen er 3 voertuigen staan voor de zuidelijke aansluiting met de Zandweg. Tijdens de ochtend, middag- en avondspits blokkeren wachtrijen regelmatig de kruising met de busbaan Rijksstraatweg ten zuiden van de Meernbrug of blijven ondanks het groene licht voor de kruising met de busbaan Rijksstraatweg op de Meerndijk staan en blokkeren het overige verkeer, waaronder bussen vanuit het zuiden, te weten lijn 307 (Keolis) vanuit Gouda/Oudewater/Montfoort. Deze bus rijdt vanaf de Meerndijk via de busbaan Rijksstraatweg richting de stad.

Situatie met autoverkeer busbaan
Autoverkeer slaat in dit voorstel voor de Meernbrug linksaf naar de busbaan Rijksstraatweg en rijdt met de bussen mee tot aan de kruising met de Regenboogbrug, die ook met VRI is geregeld. Hier slaat autoverkeer rechtsaf de Regenboogbrug op.
Daarnaast ontstaat er met deze mogelijkheid ook nog een verkeersstroom die de busbaan gebruikt vanaf de Meerndijk en bij de Regenboogbrug linksaf slaat naar de ventweg richting de Boekbinderslaan. Gedeeltelijk kan dat autoverkeer zijn dat nu de Zandweg gebruikt, maar ook nieuw autoverkeer dat deze route aantrekkelijker vindt, dan door de woonwijk.

Op de busbanen rijden de volgende buslijnen:
Lijn 28: 8 ritten per uur
Lijn 29; 4 ritten per uur tijdens de spitsuren
Lijn 102: 2 ritten per uur

De ruimte tussen de busbaan en de Zandweg bij de Regenboogbrug is groter dan bij de Meernbrug. Ca 30 m, dus hier kunnen 5, max 6. voertuigen staan.

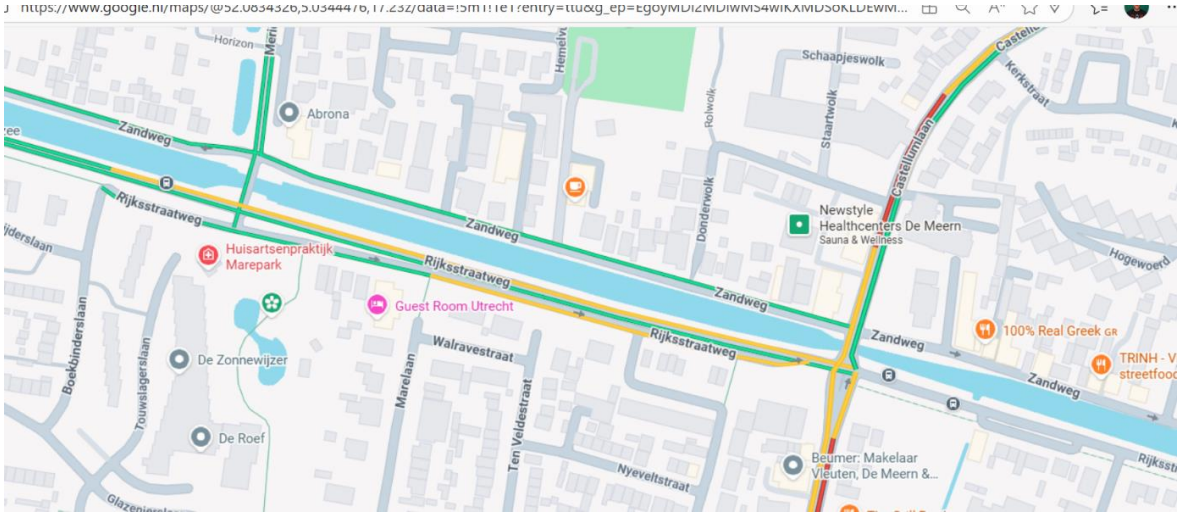
Analyse
Analyse van de effecten op doorstroming o.b.v. van expert opinion

Voordelen autoverkeer op busbaan

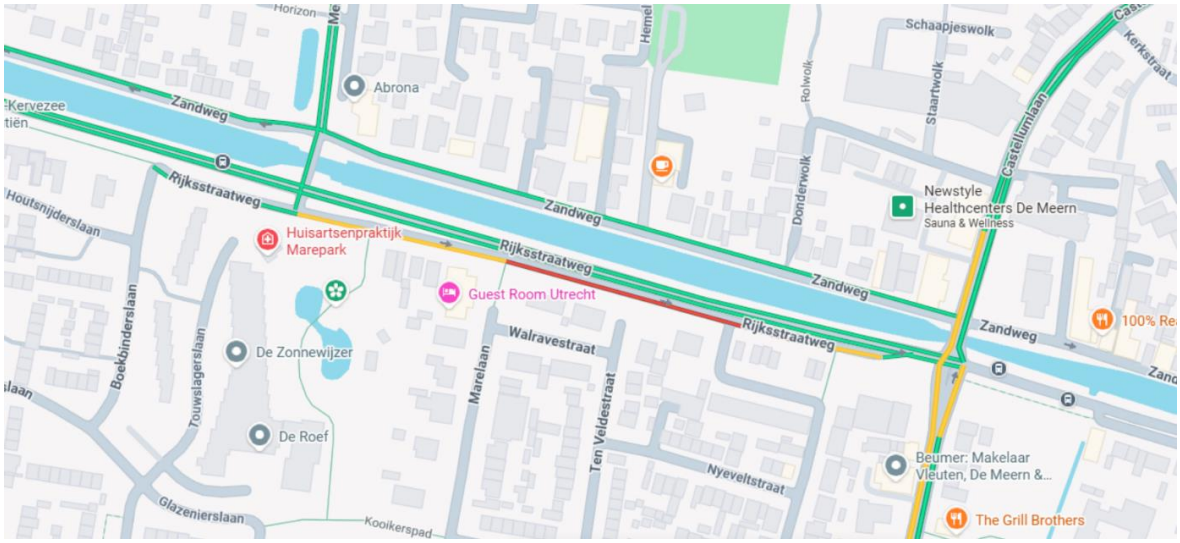
1. In het rapport worden de voordelen beschreven voor het laten rijden van het autoverkeer op de busbaan. De Zandweg aan de noordkant van het kanaal is smal en wordt dan minder gebruikt voor het autoverkeer, wat de route veiliger maakt voor het fietsverkeer. Verkeer vanaf zuidelijke richting gaat niet meer over de Meernbrug, wat een afname van 25% van het autoverkeer daar betekent. Op de Zandweg gaat het over een afname van 87,5%. Het kruispunt ten zuiden van de Meernbrug is een geregeld kruispunt, waardoor hier veiliger afgewikkeld kan worden. Als laatste voordeel wordt genoemd het mindere aantal conflicten ten noorden van de Meernbrug op de kruising met de Zandweg.
2. De Zandweg is daarnaast onderdeel van de doorfietsroute Utrecht – Woerden van de provincie. Voor de fiets is het een verbetering als de infrastructuur niet gedeeld hoeft te worden met autoverkeer. Ook verbetert de veiligheid op de kruispunten.
3. Autoverkeer kan in deze variant voor de Meernbrug linksaf de busbaan Rijksstraatweg op Voordeel is dat deze voertuigen niet hoeven te wachten op de fietsers bij de Zandweg, ze ‘verlaten’ dus eerder de kruising. Heeft dus ook voordelen voor de bus 307 die nu in de wachtrij op de Meerndijk staat,
4. Bussen op de busbaan Rijksstraatweg worden ook minder geconfronteerd met voertuigen die, wachtend voor de Zandweg de busbaan blokkeren.

Nadelen autoverkeer op busbaan/Risico's:

1. In het rapport van DTV en Goudappel wordt niet gekeken naar de effecten op het busverkeer. Hoewel de aantallen auto's per dag niet hoog zijn (1.400), laten typische verkeersbeelden (bron: Google Maps) zien dat er momenten zijn dat het autoverkeer vertraagt rondom beide bruggen.



Figuur 1 Typisch verkeersbeeld avondspits (donderdag), bron: Google Maps



Figuur 2 Typisch verkeersbeeld ochtendspits (dinsdag), bron: Google Maps

Op de afbeeldingen is te zien dat op de Rijksstraatweg tussen de Meernbrug en Regenboogbrug op meerdere momenten opstoppingen ontstaan. Deze route wordt bereden door lijn 28 en 29. Lijn 28 is de drukste buslijn in de provincie Utrecht en rijdt vrijwel volledig over vrijliggende infrastructuur. Lijn 29 is met ingang van de nieuwe concessie omgevormd tot U-Link-lijn en wordt steeds meer gebruikt. Ook is deze lijn in de BRT-aanpak van de provincie opgenomen en wordt verkend hoe deze lijn versneld kan worden. Het is dan ook van belang dat deze op de gehele route zo weinig mogelijk vertraging oploopt. Vanuit doorstroming wordt dan ook geadviseerd geen oplossing te vinden die mogelijk de bus kan vertragen. Zoekverkeer of afremmend verkeer op de busbaan kan zorgen voor vertraging op beide lijnen, wat zich kan doorzetten naar de gehele lijn. Het toevoegen van autoverkeer kan alleen onder voorwaarde dat het busverkeer op geen enkel moment afgeremd hoeft te worden. Hiervoor moet extra infrastructuur (rechtsaf de brug op) gerealiseerd worden, waar nu geen ruimte voor beschikbaar is.

2. Een tweede argument om deze maatregel niet door te voeren is dat de Rijksstraatweg wordt genoemd als één van de maatregelen ter compensatie van de verloren DRU's voor het invoeren van 30 km/u. Dit gaat in 2026 en 2027 circa 8.000 DRU's kosten. Tegelijkertijd is de

provincie al langer met de gemeente in gesprek om te kijken of de snelheid op onder andere de Rijksstraatweg verhoogd kan worden van 30 naar 50 km/u. Dit omdat deze busbaan los ligt van de overige infrastructuur en daardoor mogelijk veilig verhoogd zou kunnen worden. Binnen de OV Alliantie wordt deze optie momenteel ook uitgezocht en zou mogelijk veel winst in DRU's kunnen betekenen. Wanneer autoverkeer wordt toegelaten op deze route, zou dit niet meer mogelijk zijn, omdat dit voor gevaarlijke situaties zou zorgen.

3. Een derde argument is het risico van precedentwerking binnen de gemeente Utrecht. De provincie investeert in vrijliggende businfrastructuur om enerzijds de doorstroming te bevorderen, onder andere door het mogelijk houden van een ander snelheidsregime (50 in plaats van 30) op de vrijliggende busbanen. Anderzijds zorgen vrijliggende busbanen ook voor minder conflictpunten tussen autoverkeer en bus, dat de verkeersveiligheid ten goede kan komen. Met de ambities van de gemeente Utrecht om 30 km/u in te voeren in de hele gemeente en meer ruimte voor voetgangers en fietsers te creëren, wordt geconstateerd dat de doorstroming voor het busverkeer verder onder druk komt te staan. Tegelijkertijd blijven grote investeringen in de verbetering van de doorstroming van het busverkeer achter. Met het doorvoeren van deze maatregel is de vrees dat hier op andere locaties in het netwerk ook aan gedacht kan gaan worden.
4. Cyclustijd op de kruising Meernbrug neemt nog verder toe omdat auto's vanaf de Meerndijk niet meer samen groen krijgen met auto's vanaf de Meernbrug. Linksafslaand verkeer blokkeert anders de kruising als men (bij tegelijk groen) voorrang moet verlenen aan rechtdoorgaand verkeer vanaf de Meernbrug. Door apart groen voor auto's op de Meerndijk neemt de wachttijd bij de verkeerslichten nog verder toe, voor de bussen op de busbaan en ook voor de bus 307.
5. De kans bestaat dat de wachtrij voor de Zandweg op de Regenboogbrug zo lang wordt dat deze de busbaan blokkeert, de bus kan dan ook niet door. Er is meer ruimte dan bij de Meernbrug (dubbele opstelcapaciteit), maar het effect is dat voertuigen op de busbaan staan en niet zoals bij de Meernbrug op de Meerndijk. De bus wordt hierbij meteen geblokkeerd.
6. Om punt 2 te voorkomen is bekeken of het aantal voertuigen dat bij de Meerndijk linksaf slaat kan worden beperkt, tot bijvoorbeeld 4 à 5 voertuigen. We kunnen niet sturen op het beperken van het aantal voertuigen dat bij de Meerndijk linksaf de busbaan op rijdt. Er is geen ruimte voor een aparte rijstrook voor autoverkeer linksaf. In de rij voor het verkeerslicht vanaf het zuiden staat autoverkeer dat of linksaf, of rechtdoor, of rechtsaf slaat. We kunnen dus niet bepalen wie er uiteindelijk linksaf slaat.
7. De bussen kunnen via KAR (korte afstand radar)de VRI beïnvloeden. Met het meerijden van autoverkeer kan KAR er in principe voor zorgen dat autoverkeer dat voor de de kruising met de Regenboogbrug rechtsaf en linksaf is geslagen voordat de bus bij de kruising is en daarmee weinig tot geen tijdverlies oploopt. Er is dus naar verwachting sprake van extra autoverkeer dat vanaf de busbaan Rijksstraatweg linksaf slaat naar de ventweg en Boekbinderslaan. Bussen vanuit Veldhuizen richting Utrecht kunnen niet samen groen/wit hebben met auto's en bussen op de busbaan Rijksstraatweg vanaf de Meerndijk. Hiermee moeten we beide richtingen op de busbaan apart groen geven. Nog los van de terugslag van verkeer voor de kruising Zandweg, gaat dit, ook buiten de spits, vertraging opleveren voor bussen in beide richtingen. Ook als er toevallig geen auto mee rijdt op de busbaan hebben bussen in twee richtingen dan niet meer samen wit. We kunnen niet betrouwbaar meten of er wel of geen auto's aanwezig zijn. Ook omdat er geen ruimte voor een aparte voorsorteerstrook voor linksaf op de busbaan kan worden gemaakt. Uiteraard is het mogelijk dit linksaf slaan te verbieden, maar het is niet te voorkomen dat autoverkeer dit toch doet (bewust of onbewust) in een situatie waarbij hier in de verkeerregeling geen rekening wordt gehouden en dus kans op aanrijdingen. Fysiek is dit niet te voorkomen, door de andere legale verkeersbewegingen op deze kruising.
8. Het aantal bussen is relatief groot, tijdens de spits is sprake van 14 ritten per uur per richtingen, dus totaal 28 in de spits. Dit heeft invloed op het toekennen van absolute prioriteit aan lijnbussen via KAR. Met deze aantallen zal met KAR zo vaak moeten worden ingegrepen dat andere verkeersrichting niet aan de beurt komen, waaronder fietsers en voetgangers. Deze moeten dan relatief lang wachten en ontstaat de kans op roodlichtnegatie.
9. De route wordt voor autoverkeer mogelijk zeer aantrekkelijk en hierdoor kan meer dan de geprognotiseerde 1.400 per etmaal gebruik gaan maken van deze route, met gevolgen voor het optreden van de hiervoor beschreven risico's.
10. Autoverkeer dat vanaf de Regenboogbrug komt kan ook in de veronderstelling zijn dan de terugweg vanaf de Regenboogbrug naar de Meerndijk ook via de busbaan te gaan rijden i.p.v. de parallelweg, zoals in de huidige situatie de bedoeling is. Ook autoverkeer vanaf de Meerndijk kan bij de kruising Regenboogbrug rechtdoor achter de bus doorrijden, bewust of onbewust.

11. Regenboogbrug is een boogbrug, voertuigen kunnen ‘terugzakken’ naar de busbaan en daarmee de busbaan weer blokkeren.



Regenboogbrug

3. Berekening effect

Er is bekeken of er mede op basis van bovenstaande analyse een methode beschikbaar is om te berekenen wat het effect is van het eventueel meerijden van autoverkeer op de busbaan.

De doorstroming op met VRI geregelde kruispunten kan worden berekend met het programma COCON[1]. Voor de kruising Meerndijk – busbaan Rijksstraatweg – Meernbrug en Regenboogbrug – busbaan Rijksstraatweg is een dergelijke berekening in theorie mogelijk, omdat hier verkeerslichten staan.

Het grote nadeel van de verkeerssituatie is dat direct in het invloedsgebied van deze twee kruisingen de kruisingen met de Zandweg liggen, zonder verkeerslichten. In de huidige situatie heeft de wachtrij voor de Zandweg op de Meernbrug invloed op de doorstroming op de kruising met de busbaan Rijksstraatweg. Ondanks dat er meer opstelruimte is op de Regenboogbrug kan deze situatie, met wachtrijen zich ook voordoen op de Regenboogbrug. Op basis van de huidige inzichten is geen beeld van de frequentie dan wel zwaarte van dit effect te bepalen.
Met COCON zijn dergelijke situatie niet te berekenen/te simuleren, omdat er geen rekening gehouden kan worden met wachtrijen vanaf andere kruispunten zonder VRI, die terugslaan naar de met VRI geregelde kruising. Zoals hierboven beschreven kan dit effect, te weten een wachtrij voor de oversteek van de Zandweg, zich ook voordoen bij de Regenboogbrug. Dus hiervoor geldt dat de COCON hier niet werkt door de invloed van de nabijgelegen ongeregelde kruising.

Een andere mogelijkheid is een simulatie, zoals VISSIM. Het opbouwen van een dergelijk model kost geld en tijd.

Conclusies:

- De OV-alliantie kan vanuit OV-doorstroming en mogelijke conflictpunten met de bus geen positief advies geven op het toelaten van autoverkeer op de busbaan. De belangrijkste argumenten zijn het belemmeren van de doorstroming van buslijnen 28 en 29, het onmogelijk maken om deze lijnen in de toekomst beter te laten doorstromen en het risico van precedentwerking elders binnen de gemeente. Wanneer vanuit verkeersveiligheid en de fiets (doorfietsroute) wordt gekeken, heeft deze aanpassing een positief effect. De provincie vraagt de gemeente echter andere varianten voor te stellen die enerzijds het autoverkeer rondom dit punt reduceert en geen verslechtering betekent voor de fiets, het ov en de verkeersveiligheid.
- Met COCON zijn de effecten van het meerijden op de busbaan niet te berekenen, doordat er vlak na de met VRI geregelde kruisingen, kruisingen zonder VRI liggen met in de huidige

[1] Een COCON-berekening is een verkeerskundige analyse uitgevoerd met software om de afwikkeling, capaciteit, cyclustijden en wachtrijlengtes van geregelde kruispunten (verkeerslichten) te bepalen. Het wordt gebruikt om de optimale inrichting van rijstroken en signaalgroepen te ontwerpen en te evalueren, vaak als back-up voor verkeerslichtenregelingen.

situatie een wachtrij tot op de kruising met de VRI en die dus van invloed zijn op de verkeersafwikkeling.

- Kan wel met VISSIM, maar kost geld en tijd om model te bouwen (moet extern)
- Op basis van expert opinion verwachten we vertraging voor het openbaar vervoer, met name omdat op de kruising bij de Regenboogbrug door linksafslaand autoverkeer naar de Boekbinderslaan de bussen stad in en stad uit niet meer gelijk groen kunnen krijgen, zonder deze te kunnen kwantificeren.

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

DTV

Memo OFOS + busbaan

Verkeerskundig advies op variant ‘De Pagter’: een opgeblazen fietsopstelstrook op de Meernbrug en Meernbrug, in combinatie met het openstellen van de busbaan in westelijke richting

---

Opdrachtgever:
Gemeente Utrecht: Sebastiaan van der Hijden

Opdrachtnemers:
DTV: Carmen Linssen (kenmerk 260063/CLi)
Goudappel: Bas Alferink (022918.20260209.N1.03)

Datum: 8 april 2026

Toelichting
Tijdens de Raadscommissie Milieu, Openbare Ruimte en Groen van 22 januari 2026 is de toezegging gedaan om de variant van De Pagter te analyseren. Deze variant bevat het toepassen van twee opgeblazen fietsopstelstroken en het openstellen van de busbaan in westelijke richting.

Deze twee maatregelen worden in voorliggende memo eerst ‘los’ van elkaar beschouwd. Vervolgens wordt de samenhang tussen de maatregelen beschreven en volgt een conclusie op de analyse van deze variant.

Memo OFOS

Alternatieve variant – OFOS

DTV adviseerde eerder in het rapport “Verkeersveiligheidsonderzoek Meernbrug” (8-7-2025) om de haalbaarheid voor een opgeblazen fiets opstelstrook (OFOS, ook wel groot fietsopstelvak) op de Meernbrug te onderzoeken. Voorliggende memo beschrijft beknopt de achtergrond van dit advies. Vervolgens geeft DTV een advies over de uitwerking van een OFOS dat door raadslid De Pagter is gedaan.

Eerdere aanbeveling

Uit de bevindingen van de schouw en het cameraonderzoek kwam de volgende aanbeveling voort: “Zorg voor een geloofwaardigere VRI voor rechtdoorgaande fietsers komende vanaf de Meernbrug, door (bijvoorbeeld) te onderzoeken of een OFOS (opgeblazen fietsopstelstrook) mogelijk is, waarmee fietsers gelijktijdig met gemotoriseerd verkeer groen kunnen krijgen en meer opstelruimte hebben”.

Knelpunt

Uit de locatieschouw en conflictobservatie blijkt dat, met name in de ochtendspits, er voor fietsers onvoldoende opstelruimte is op de brug. Dit komt door een combinatie van factoren;

- Drie basisscholen aan de zuidzijde van de brug, welke rond dezelfde tijd (8.25 of 8.30 uur) beginnen en waarvoor kinderen dus rond hetzelfde moment onderweg zijn;
- Voor de hoeveelheid fietsers, met name tussen 8.10 en 8.25, te korte groentijd[1] bij het verkeerslicht om de Rijksstraatweg te kruisen. Fietsers fietsen daarom door het verlengde van het gele licht en/of rechtdoorgaande fietsers fietsen door rood, met het groene licht van gemotoriseerd verkeer mee;
- In de ochtendspits zijn er meer fietsers dan opstelruimte op de Meernbrug. Daardoor komen fietsers op de Zandweg stil te staan. Dit levert risico’s op ten aanzien van achteropkomend fietsverkeer en versmalt de doorgang voor fiets- en gemotoriseerd verkeer richting Zandweg west.



Overvol brugdek in de ochtendspits, met op de voorgrond de fietsstraat Zandweg (schouw)

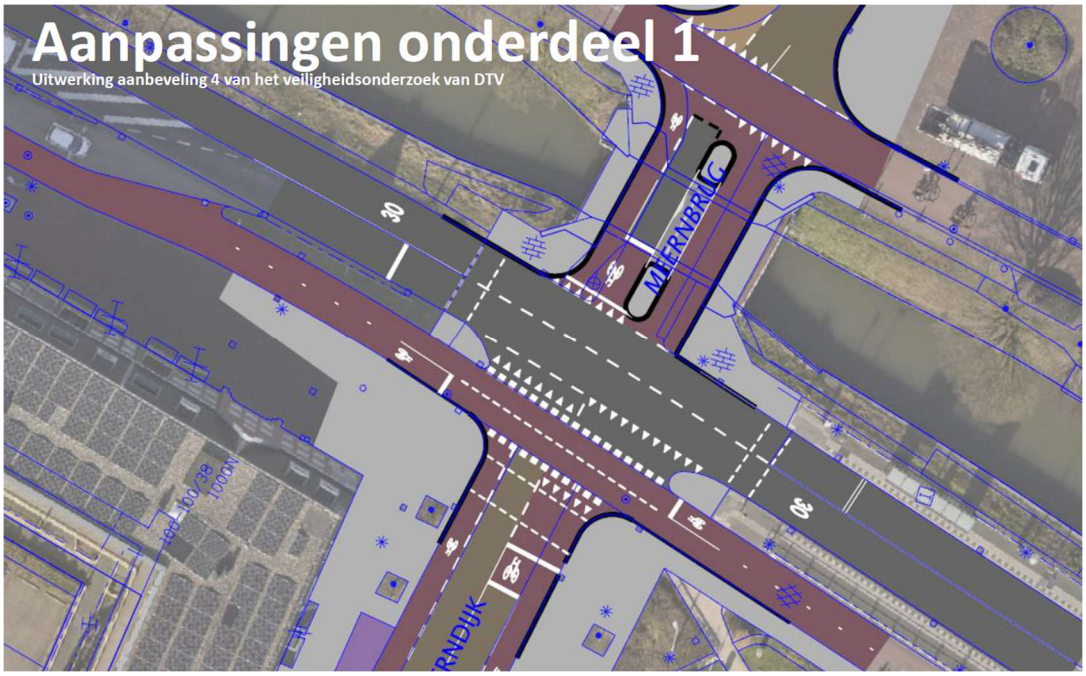


Overvol brugdek in de ochtendspits (camera), filmbeeld vanaf hoek Castellumlaan - Zandweg

[1] Sinds het advies uit de rapportage van DTV, is de groentijd verhoogd. Deze is nu soms 17 seconden langer dan voorheen.

Verwacht effect OFOS voorstel De Pagter

Raadslid De Pagter heeft een schetsvoorstel opgesteld, met daarin een OFOS en diverse flankerende aanpassingen op de Meernbrug. DTV ziet diverse verkeersveiligheidsrisico's bij uitwerking van een OFOS conform dit voorstel dat is bijgevoegd in figuur 1.



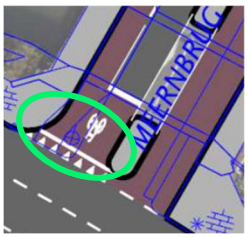
Figuur 1 Voorstel OFOS De Pagter

Voor fietsverkeer vanuit het noorden:

- De OFOS biedt, mits deze goed gebruikt kan worden, meer opstelruimte voor fietsers en kan helpen bij het gunstiger opstellen van (linksafslaande) fietsers. Echter is de kans groot, gezien de grote hoeveelheid fietsers in de ochtend, dat de OFOS niet optimaal gebruikt kan worden;
    - Door de grote hoeveelheid fietsers, die zowel rechtdoor, linksaf als rechtsaf willen, is de kans reëel dat naar links afslaande fietsers niet op het opstelvak terechtkomen. In hoeverre dat dit het geval is, hangt samen met de verhouding fietsers per richting en de volgorde waarin zij komen aanfietsen;
    - Het opstelvak biedt iets meer ruimte voor het opstellen van fietsers, maar niet voor alle fietsers. Er fietsen dus ook (alsnog) fietsers gelijktijdig naast het dan opstartende autoverkeer mee, die naar links willen. Zij moeten zich tussen het gemotoriseerde verkeer mengen. Dit is een lastige en risicovolle manoeuvre, en voor onervaren, jonge kinderen eigenlijk onmogelijk;
    - Door de OFOS hebben fietsers geen exclusief groen meer, zij moeten dus altijd mengen met gemotoriseerd verkeer, waar zijn nu nog hun eigen licht hebben. Dit zorgt voor menging van verkeersstromen, waarbij weggebruikers met verschillende massa, snelheid en richting vermengen. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is dit ongewenst.

- Door het opstelvak is er op de brug nog minder ruimte beschikbaar voor wachtend gemotoriseerd verkeer. Dit heeft twee mogelijke gevolgen:
  - Op de tekening is het reeds aangebrachte “witte kruis”, bedoeld om ruimte op de Meernbrug aan de noordzijde vrij te houden, nog niet ingetekend. Deze ruimte kan bij een groot voertuig (bijvoorbeeld vuilniswagen, bestelbus en/of voertuig met aanhanger) niet worden vrijgehouden. Ook in variant De Pagter blijft – zij het in veel kleinere aantallen – verkeer vanuit de Meernbrug linksaf de Zandweg opdraaien. De zichtbaarheid voor vanuit de brug linksafslaand verkeer verslechtert, door de grotere OFOS en gebrek aan opstelruimte voor (groter) gemotoriseerd verkeer buiten het witte kruis, verder;
  - Omdat er minder opstelruimte is voor gemotoriseerd verkeer, moeten zij een langere afstand overbruggen om het kruispunt met de Rijksstraatweg te bereiken. De ‘druk’ op gemotoriseerd verkeer vanuit het noorden om het groen licht te halen neemt daarmee toe. (Hard) optrekkend gemotoriseerd verkeer komt daarbij mogelijk vaker in conflict met kruisend fietsverkeer op de Zandweg en met linksafslaand fietsverkeer bij de Meernbrug / Rijksstraatweg.

- De OFOS staat ín de huidige verkeersregelinstallatie ingetekend. Het verkeerslicht moet verplaatst worden, maar is dan alsnog niet zichtbaar voor fietsers die vooraan de OFOS staan opgesteld (het verkeerslicht hangt vrijwel recht boven hen en/of staat vrijwel recht naast hen). Mogelijk kan een onderlicht de zichtbaarheid verbeteren.



- Met de voorgestelde voorstart kunnen fietsers eerder groen licht krijgen dan gemotoriseerd verkeer, waardoor ook fietsers die niet op de OFOS staan opgesteld, al (deels) voor het gemotoriseerde verkeer uit kunnen fietsen. Hierbij zijn echter diverse kanttekeningen:
  - Fietsers hebben bij een voorstart een eigen verkeerslicht nodig. Dan krijgt de fietser een x-aantal seconden groen, waarna het verkeerslicht voor gemotoriseerd verkeer eveneens voor dezelfde richtingen op groen gaat. Het is de vraag of fietsers deze situatie door hun ‘eigen’ verkeerslicht verwachten. Dit levert dus een risicovolle situatie op, wanneer gemotoriseerd verkeer gaat rijden als ook het fietslicht groen is;
  - Bij een voorstart voor fietsers, of linksafslaande fietsers is eigenlijk een fietshaak (opstelruimte voor afslaande fietsers, zie witte pijl) nodig. Zo kunnen linksafslaande fietsers aan de overzijde van het kruispunt opstellen en rechtdoorgaand autoverkeer voor laten gaan. Echter is de hoeveelheid fietsers in de ochtendspits dusdanig groot, dat hier onvoldoende ruimte voor is (en dit is ook niet ingetekend in variant De Pagter). Zo kunnen linksafslaande fietsers op de Rijksstraatweg stil komen te staan.



  - Gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer kunnen geen eigen licht hebben in combinatie met de OFOS. Immers; als fietsers rood krijgen, maar wel vóór het gemotoriseerde verkeer staan opgesteld, kan het gemotoriseerde verkeer bij groen licht niet oprijden.

Fietsverkeer komende vanuit het zuiden:

- Voor fietsverkeer vanuit de Meerndijk richting De Meernbrug ontstaan verschilende scenario's;
  - Er ontstaat een soort 'fuik' / trechter; rechtdoorgaand fietsverkeer dat op de OFOS staat opgesteld, fietst voor het gemotoriseerde verkeer uit, waarbij een opgejaagd gevoel kan ontstaan. Daarbij fietsen zij bovendien niet naar hun 'eigen' ruimte (de huidige fietsstrook wordt opgeheven), maar blijven zij gemengd op een – ogenschijnlijk smalle – rijbaan.
  - Fietsverkeer dat naast het gemotoriseerde verkeer staat, komt 'in concurrentie' met eveneens rechtdoorgaand gemotoriseerde verkeer; omdat de ruimte op De Meernbrug in variant De Pagter beperkt is, kunnen fietsers en andere voertuigen niet langer naast elkaar over de brug rijden.
  - Doordat fietsers 'getrechterd' worden, moeten zij inhouden en/of het gemotoriseerde verkeer voor moeten laten gaan. Bovendien kunnen zij, bij wachtend gemotoriseerd verkeer op de brug, niet rechtsaf vanuit de Meernbrug richting Zandweg door het gebrek aan ruimte.
  - In dit scenario, waarbij gemotoriseerd verkeer op de Meernbrug moet wachten voor kruisend fietsverkeer op de Zandweg, kan een situatie ontstaan waarbij fietsers op de Rijksstraatweg / busbaan tot stilstand komen. Dit is een zeer onwenselijke situatie.

Fietsverkeer op de brug:

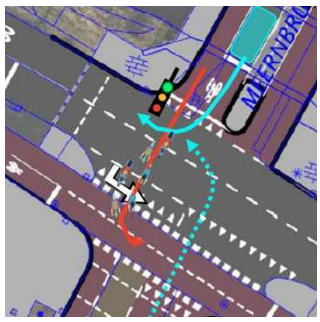
- Door aanleg van de middengeleider komt de fietsstrook in de richting zuid naar noord te vervallen. Er is in de situatie zoals weergegeven op de schets minder ruimte voor fietsers en gemotoriseerd verkeer, waarbij de ruimte te smal lijkt om een fietser en personenauto naast elkaar te kunnen laten rijden/wachten. Fietsers kunnen zo niet voorbij een wachtende personenauto fietsen (bijvoorbeeld als zij naar rechts willen afslaan, en de personenauto wacht om rechtdoor of naar links te kunnen oprijden). Dit kan risico's opleveren, indien fietsers andere routes gaan zoeken om voorbij de wachtende auto te kunnen rijden (zie ook volgend punt);

- De tegenrichtingen op de brug worden gescheiden door een 'open' middengeleider, waarvan uitsluitend de kopstukken verhoogd aangelegd kunnen worden. In geval van wachtende auto's of fietsers, wordt dit middenstuk mogelijk gebruikt om op een van de twee rijbanen stilstaande voertuigen te passeren, met name door fietsers.

Raakvlak OFOS en openstellen busbaan
De OFOS en openstelling van de busbaan zijn twee separate maatregelen met beperkte impact op elkaar. Verschillende aspecten hebben wel raakvlakken:

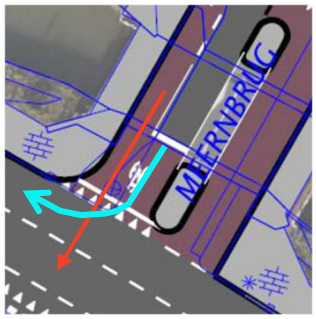
- Fietsers vanaf de Meernbrug hebben momenteel exclusief groen (auto is dan rood). Met een OFOS hebben auto en fiets wél samen groen en moeten jonge kinderen, die niet vooraan staan, altijd mengen met auto's en/of voorrang verlenen aan rechtdoorgaand autoverkeer. Het wordt daarmee onveilig(er). Bovendien kan het voorgestelde extra verkeerslicht voor rechtsafslaande fietsers vanaf de Rijksstraatweg niet samen met een OFOS op de Meernbrug. Dit nuttige licht waar fietsers in de middag van kunnen profiteren vervalt hiermee.

- De hoeveelheid fietsers in de ochtendspits is dusdanig groot, dat er zoals reeds aangegeven onvoldoende ruimte is voor een fietshaak (opstelruimte voor afslaande fietsers aan de overzijde van het kruispunt). Bij op de Rijksstraatweg stilstaande linksafslaande fietsers, ontstaat een ernstig knelpunt met rechtsafslaand (naar de opengestelde busbaan) gemotoriseerd verkeer of – indien de fietsers nog niet zijn afgewikkeld – een conflict met vanuit het zuiden linksafslaand verkeer.



- Wanneer er weinig of geen fietsers zijn (bijvoorbeeld overdag en in het weekend) en een voorstart wordt toegepast, ontstaat een ongeloofwaardige situatie voor gemotoriseerd verkeer; dit staat dan 'voor niets' te wachten.

- Bij de combinatie van een OFOS en het openstellen van de busbaan in westelijke richting, lijkt een situatie te ontstaan waarbij gemotoriseerd verkeer vanuit De Meernbrug naar rechts kan afslaan (blauwe pijl). Daarbij ontstaat een dodehoek-situatie (met rechtdoorgaande, rode pijl aangegeven, fietser), zoals nu reeds aanwezig is aan de noordzijde van De Meernbrug en komende vanuit de Rijksstraatweg. Hoewel deze beweging in de praktijk weinig 'winst' oplevert voor gemotoriseerd verkeer, is het ongewenst om deze te faciliteren (met ingetekende boogstraal);



- Door de busbaan open te stellen, neemt de hoeveelheid rechtdoorgaand verkeer op De Meernbrug (-25%) én Zandweg west (-87%) naar verwachting (volgend uit de modelstudie) af. Door de afgenomen drukte ontstaan tevens iets minder conflicten. Desondanks blijven alle rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer wel mogelijk, dus de risicovolle bewegingen – gemotoriseerd verkeer dat alle kanten de Zandweg op kan draaien – blijven mogelijk.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Memo Meernbrug

In de huidige situatie is de Rijksstraatweg tussen de Regenboogbrug en de Meernbrug enkel in oostelijke richting toegankelijk voor autoverkeer (via de parallelbaan). De Rijksstraatweg zelf betreft een busbaan. Verkeer richting het westen rijdt over de Meernbrug en heeft dan de mogelijkheid linksaf de Zandweg in te rijden. In de variant van De Pagter wordt de busbaan in westelijke richting opengesteld voor autoverkeer, zodat dit verkeer niet meer over de Meernbrug en de Zandweg hoeft te rijden.

Afname van gemotoriseerd verkeer op de Meernbrug en Zandweg

Dit specifieke onderdeel van variant van De Pagter – openstellen busbaan in westelijke richting – is één van de varianten die in de netwerkstudie is onderzocht. Uit de doorrekening met het lokale verkeersmodel blijkt dat deze variant voor een afname van het verkeer op de Meernbrug en de Zandweg zorgt (zie ook de figuur 1). Op de Meernbrug neemt het aantal voertuigbewegingen naar verwachting met circa 25% af. Op de Zandweg is dit naar verwachting ruim 80%. Deze voertuigen hebben een bestemming in de wijk Het Weer of noordelijker, en kiezen bij openstelling van de busbaan in westelijke richting overwegend voor de route via de Rijksstraatweg en Regenboogbrug i.p.v. de Meernbrug en Zandweg.



Figuur 1: Met het verkeersmodel berekende verwachte verschuiving van verkeersstromen bij openstellen van de busbaan in westelijke richting. Bron: Voorstel voor veiliger verkeer Meernbrug, De Pagter.

Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31 (0)88 254 2000
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Beoordeling variant

De variant van De Pagter is op dezelfde manier beoordeeld als de andere varianten van de netwerkstudie. Voor het gedeelte over het openstellen van de busbaan geldt dat deze variant al is meegenomen in de het rapport. Hieronder wordt aan de hand van het beoordelingskader wat ook voor de netwerkstudie is toegepast per beoordelingsaspect (zie hiernaast en pagina 19 van de netwerkstudie voor meer info) toegelicht wat het effect van het openstellen van de busbaan in westelijke richting is.

Thema
Veiligheid
Verkeersafwikkeling
Kwaliteit bus
Leefbaarheid
Beleid
Kosten

Veiligheid

Het openstellen van de busbaan in westelijke richting zorgt naar verwachting voor circa 25% minder autoverkeer op de Meernbrug. Ook zullen een stuk minder automobilisten linksafslaan naar de Zandweg, aangezien er met de busbaan een alternatief is. Dit is positief voor de verkeersveiligheid op en rond de brug. Echter, alle bewegingen, inclusief de risicovolle linksafslaande beweging Meernbrug – Zandweg blijven mogelijk. Uit het cameraonderzoek van DTV blijkt dat dit één van de bewegingen is die sterk bijdraagt aan de huidige verkeersonveilige situatie. Hierdoor blijft de Meernbrug een complexe situatie met verkeersbewegingen in veel richtingen.

Daarnaast wordt de problematische situatie waarschijnlijk verplaatst naar de Regenboogbrug, aangezien de kans groot is dat (doorgaand) verkeer de Rijksstraatweg kiest boven de Zandweg. Verkeer wat de nieuwe route via de Rijksstraatweg neemt moet dan op de Regenboogbrug alsnog linksaf de Zandweg op of de Zandweg kruisen richting Het Weer. Hier zijn mogelijk extra maatregelen nodig t.b.v. de verkeersveiligheid.

Verkeersafwikkeling

Op het eerste oog heeft het openstellen van de busbaan beperkt impact op de verkeersafwikkeling bij de kruispunten. In de doorrekening is echter niet meegenomen dat de route via de Rijksstraatweg voor doorgaand verkeer wellicht nog interessanter is dan de Zandweg. Op beide wegen is de maximum snelheid 30 km/u, maar op de Rijkstraatweg is door de afwezigheid van fietsers en de lange rechtstand het aannemelijk dat deze route sneller is dan via de Zandweg. De variant trekt hierdoor mogelijk extra doorgaand verkeer aan door het centrum van de Meern. Hierbij weegt ook mee dat uit TOMTOM-analyses blijkt dat in de huidige situatie al circa 35% van het verkeer op de Meernbrug geen

bestemmingsverkeer betreft. Deze sluiproute is interessant aangezien de kruispunten op de stedelijke ontsluitingswegen die bedoeld zijn voor het doorgaand verkeer (Oudenrijnseweg, Veldhuizerweg) tegen hun capaciteit aan zitten. Met de variant van De Pagter wordt mogelijk een nieuwe stedelijke ontsluitingsroute richting Het Weer en noordelijker gecreëerd, wat vanuit de aspecten beleid en leefbaarheid onwenselijk is. Dit kan er ook toe leiden dat er extra drukte (en wachttijd) bij het verkeerslicht bij de Regenboogbrug ontstaat, waardoor automobilisten toch weer de Zandweg overwegen.

Indien toch voor de variant van De Pagter wordt gekozen kunnen de neveneffecten deels worden voorkomen door de VRI bij het kruispunt Meerndijk – Rijksstraatweg zo af te stellen dat de doorstroming voor de auto wordt beperkt. Ook zal de VRI aangepast moeten worden om de linksafslaande beweging vanaf de Meerndijk naar de Rijkstraatweg ruimte te geven. Hierdoor neemt de cyclustijd naar verwachting toe.

Kwaliteit bus

Op het eerste oog heeft de variant geen invloed op de doorstroming op de wegvakken waar de bus rijdt (zie ook pagina 48/49 van de netwerkstudie). Echter, hierin is niet meegenomen dat er mogelijk terugslag ontstaat op de busbaan van wachtende auto's op de Regenboogbrug die voorrang moeten verlenen op het verkeer op de Zandweg. Dit kan mogelijk voorkomen worden door een uitvoegstrook op de busbaan voor rechtsafslaand verkeer aan te leggen. Dit is in de huidige situatie moeilijk in te passen, waardoor het hele kruispunt moet worden aangepast. Meerijdend verkeer op de busbaan van de Rijksstraatweg kan bij de Regenboogbrug ook linksaf richting Ventweg en Boekbinderslaan. Onderzocht moet worden of deze route inpasbaar is in de VRI en wat dit voor de doorstroming van de bussen betekent. Tevens is er een akkoord nodig vanuit de concessieverlener (provincie Utrecht) om regulier verkeer toe te laten op de busbaan[1].

Leefbaarheid

De leefbaarheid wordt kwalitatief beoordeeld op basis van geluidsoverlast. Geluid is afhankelijk van intensiteiten en snelheid. In de alternatieve variant van De Pagter wordt noch een verbetering, noch een verslechtering verwacht. De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer verplaatsen zich namelijk van de Zandweg naar de Rijkstraatweg (busbaan). Op beide wegen is de maximum snelheid 30 km/u. Wel is er een risico dat verkeer op de busbaan harder rijdt dan toegestaan, gezien het lange rechte ontwerp van de weg. Ook zou de score van de leefbaarheid slechter kunnen uitpakken indien de route via de busbaan

[1] Tijdens de Raadscommissie Milieu, Openbare Ruimte en Groen van 22 januari 2026 is de toezegging gedaan dat de provincie wordt gevraagd om de gevolgen van opstellen van de busbaan voor evt. vertraging van bussen in kaart te brengen.

aantrekkelijker wordt voor meer automobilisten als gevolg van de drukte op de kruispunten op de ringwegen.

Beleid

Om te beoordelen of de alternatieve variant aansluit bij het beleid van de gemeente is het Mobiliteitsplan 2040 als belangrijkste referentiekader gehanteerd. Daarin staan diverse doelen geformuleerd zoals '*goede autobereikbaarheid voor noodzakelijk bestemmingsverkeer via snelwegen en stedelijke verbindingswegen', systeemsprong voor het openbaar vervoer' en 'meer ruimte voor voetgangers en fietsers*'.

Het openstellen van een busbaan is niet in lijn met beleid om '*voorrang te geven aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen*', zoals openbaar vervoer. Ook is voor het invoeren van deze maatregel akkoord nodig van de concessiehouder. Verder kan deze maatregel ervoor zorgen dat de bus wordt vertraagd. Dit wordt momenteel door de provincie onderzocht. Ook is een extra ontsluitingsroute creëren voor de auto door een woongebied niet in lijn met het beleid.

Kosten

Het kruispunt bij de Regenboogbrug krijgt meer verkeer te verwerken. Hierdoor moet mogelijk een vrije uitvoegstrook voor de bus gemaakt worden. Ook de bocht van de Rijksstraatweg naar de Regenboogbrug toe moet worden herzien. Dit leidt tot een aanpassing van het kruispunt. Deze kosten bedragen (incl. afronding, excl. BTW) ca. €500.000.

Raakvlak met opgeblazen fietsopstelstrook

De variant van De Pagter kenmerkt zicht door de combinatie van het openstellen van de busbaan met het creëren van een groot fietsopstelvak (OFOS) op de brug en op de Meerndijk. Kijkend naar de aspecten die in deze memo zijn behandeld omtrent het openstellen van de busbaan is er vooral een raakvlak met de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer. Het openstellen van de busbaan zorgt voor circa 25% minder verkeer op de Meernbrug, waardoor fietsers minder snel in aanraking komen met autoverkeer. Echter, alle richtingen blijven mogelijk op de Meernbrug en de rijbaan op de brug richting het noorden wordt smaller door het realiseren van een middenberm. Hierdoor is de kans groter dat een fietser moet wachten achter een automobilist die wacht om de Zandweg op te rijden of over te steken.

Gecombineerde effecten OFOS en openstellen busbaan

Meernbrug

- Er ontstaat een nieuwe dodehoek-situatie voor fietsers vanaf de brug in zuidelijke richting, indien gemotoriseerd verkeer gelijktijdig groen krijgt en rechtsaf kan slaan vanaf de brug;
- Door de busbaan open te stellen, neemt de hoeveelheid rechtdoorgaand verkeer op De Meernbrug af. Wel blijven alle rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer mogelijk, dus ook de risicovolle bewegingen (bij kruispunt Zandweg). Zonder beperking van de toegestane rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer naar de Zandweg vanuit het zuiden, lost dit knelpunt niet op;
- Indien de hoeveelheid linksafslaande fietsers niet afgewikkeld kan worden, komen zij op de Rijksstraatweg stil te staan, waardoor een mogelijk conflict ontstaat met naar de busbaan afslaand gemotoriseerd verkeer.

Regenboogbrug

- Het openstellen van de busbaan resulteert in extra verkeer bij Regenboogbrug, waardoor hier eenzelfde situatie als bij Meernbrug kan ontstaan. Mogelijk zijn extra maatregelen nodig, zoals een aanpassing aan de kruising Rijksstraatweg – Regenboogbrug;
  Het openstellen van de busbaan leidt mogelijk tot hinder voor doorstroming van busverkeer (door terugslag Regenboogbrug op Rijkstraatweg). Dit wordt momenteel nader onderzocht. Tevens akkoord nodig vanuit concessieverlener (provincie Utrecht).

Netwerkeffecten

- De Rijkstraatweg wordt door het openstellen van de busbaan voor doorgaand verkeer wellicht nog wel interessanter dan de Zandweg. Daardoor trekt deze variant mogelijk extra doorgaand verkeer aan;
- Het effect van het openstellen van de busbaan op de geluidsbelasting van woningen en gebouwen aan de Rijksstraatweg vergt nader onderzoek;
- Het openstellen van de busbaan is niet in lijn met het gemeentelijk Mobiliteitsplan.

Conclusie

Op basis van de analyses scoort de variant van De Pagter minder goed op alle afgewogen criteria dan andere varianten (zie ook pagina 59/60 van de netwerkstudie) en levert mogelijk nieuwe knelpunten op. De meest kansrijke varianten om de situatie rondom de Meernbrug te verbeteren kenmerken zich door het verminderen / weghalen van verkeersstromen op de Meernbrug.

Ook de OFOS draagt niet bij aan het verminderen / weghalen van de verkeersstromen op de Meernbrug. Aanvullend ontstaan nieuwe, complexe weefbewegingen voor fietsers, een verplaatsing van de opstellocatie en neemt de opstelruimte voor fietsers in noordelijke richting op de brug af. Het realiseren van de OFOS, al dan niet in combinatie met een busbaan, wordt omwille van nieuwe verkeersveiligheidsrisico's afgeraden.

Motie: overweeg openstellen busbaan tussen Meernbrug en Regenboogbrug

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 26 februari 2026, ter bespreking van de Verkeersveiligheid op en rond de Meernbrug,

Constaterende dat:

1. Uit het Verkeersveiligheidsonderzoek blijkt dat de meeste (bijna)ongelukken gebeuren op de kruising van de Meernbrug met de Zandweg;
2. Er veel conflicten op die kruising ontstaan door links afslaand verkeer (van Meernbrug naar 't Weer);
3. Dat linksaf slaande verkeer door het openstellen van de busbaan tussen de Meernbrug en Regenboogbrug (Variant A van de Netwerkstudie) niet meer over de kruising van de Meernbrug met de Zandweg hoeft;
4. Uit de Netwerkstudie o.a. blijkt dat er met het openstellen van de busbaan (Netwerkstudie, p. 23):
    a. 25% minder verkeer over de Meernbrug gaat rijden en niet meer linksaf slaat, waardoor de kruising van de Meernbrug met de Zandweg veiliger wordt;
    b. 87,5% minder autoverkeer op de Zandweg gaat rijden, waardoor de Zandweg veel beter gaat functioneren als fietsstraat;
    c. géén toename plaatsvindt van autoverkeer op omliggende wegen in het gebied: alleen het verkeer dat nu over de Zandweg rijdt, verplaatst zich naar de busbaan;
5. De variant voor het openstellen van de busbaan helaas niet verder door het college is onderzocht;
6. De VVD mede daarom op 14 januari het '*Voorstel voor veiliger verkeer Meernbrug*' heeft aangeboden;

Overwegende dat:

1. Er vermoedelijk draagvlak is voor het openstellen van de busbaan, omdat deze variant is ingebracht door bewoners en ondernemers bij de stakeholdersbijeenkomst en omdat er hierover op 24 februari een petitie is aangeboden met bijna 4.000 handtekeningen;
2. Deze variant mede daarom alsnog wordt meegenomen in de peiling via DenkMee;
3. Deze variant goed te combineren is met andere varianten uit de Netwerkstudie die worden onderzocht;
4. Een mogelijk nadeel van het openstellen van de busbaan kan zijn dat bussen worden vertraagd, en de provincie zeker geen toestemming zal geven voor het openstellen van de busbaan als dat gebeurt;
5. De huidige inrichting echter ook zorgt voor vertraging van bussen, omdat bussen regelmatig worden geblokkeerd door de wachtrijen bij de Meernbrug (zie Verkeersveiligheidsonderzoek);
6. Er meer onderzoek nodig is om te bepalen of er een vertraging optreedt door het openstellen van de busbaan, en zo ja, welke maatregelen mogelijk zijn om die vertraging te voorkomen;
7. Het belangrijk is dat de Zandweg na het openstellen van de busbaan alleen nog wordt gebruikt door bestemmingsverkeer, zodat er daadwerkelijk veel minder conflicten ontstaan bij de kruising met de Zandweg;

Draagt het college op:

1. Variant A uit de Netwerkstudie (beperkt openstellen busbaan) alsnog serieus te overwegen, en onder voorbehoud van toestemming van de provincie uit te werken mits:
    a. uit de peiling via DenkMee inderdaad blijkt dat er draagvlak voor deze maatregel is;
    b. er geen verslechtering optreedt in de OV-reistijden, dan wel dat er maatregelen kunnen worden genomen om een eventuele verslechtering teniet te doen;
2. Bij de uitwerking na te gaan welke maatregelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat de Zandweg tussen de Meernbrug, Regenboogbrug en Loobrug na het openstellen van de busbaan alleen nog wordt gebruikt door bestemmingsverkeer;

En gaat over tot de orde van de dag.

Ingediend door:

- Marijn de Pagter, VVD
- Joost Vasters, D66
- David Bosch, UtrechtNu!
- Charlotte Passier, Volt

- Hessel Stellinga, CDA