Bundel - Raadsinformatiebijeenkomst van 5 november 2026

1 RIB Voorkeursbeslissing Merwedelijn
Tijd: 19:30-21:00
Locatie: Stadhuis Hal
Agendeerders:
Richard Nijhoff (VVD)
Tessa Laagland (Stadsbelang Utrecht)
Job van den Broek (CDA)
Gert Dijkstra (EenUtrecht)
Derk van Bergen (ChristenUnie)
Liesbeth Potters (JA21)
Motivatie:
De Raad laat zich graag bijpraten door belanghebbenden over het Raadsvoorstel Voorkeursbeslissing Merwedelijn en gaat daarover onder andere graag in gesprek met de Jaarbeurs, NS/ProRail, eigenaren Rijnenburg, omwonenden Merwede/Jaarbeurs, Stage Entertainment/Beatrixtheater, Bedrijven bij het Jaarbeursterrein (defensie / Rabobank), Woonboulevard.

- Raadsbrief Voorkeursbeslissing Merwedelijn en start voorhangprocedure Bestuursovereenkomst Planning- en studiefase Merwedelijn
- Nota van Antwoord MIRT-verkenning OV en Wonen
- Participatierapportage MIRT-verkenning OV en Wonen
- Plan van aanpak op hoofdlijnen Planning- en studiefase Merwedelijn
- Samenvatting MIRT-verkenning OV en Wonen
- Verkenningenrapport en PlanMER MIRT-verkenning OV en Wonen
- Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen
- Bestuursovereenkomst planning- en studiefase Merwedelijn, concept september 2026
- Inbreng FB Utrecht RIB Merwedelijn
- Reactie Fietsersbond.Ontwerp Voorkeursbeslissing.MIRT OV en Wonen
- Reactie BIZ vereniging Woonboulevard Utrecht
- Informatie over RIB
- Inspraaknotitie Samen Duurzaam Nieuwegein

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*



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



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:

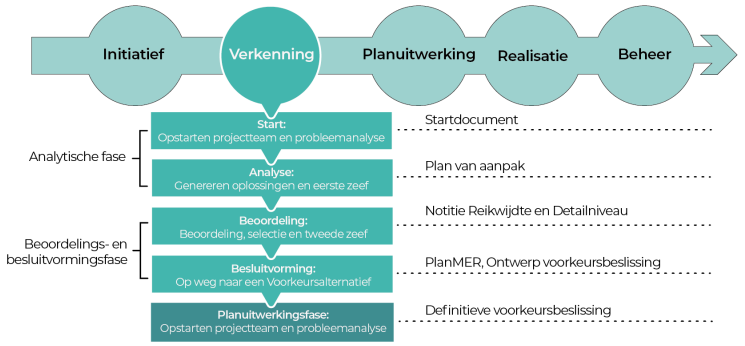
1. Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal;
2. Het beter bereikbaar maken per OV van Utrecht Science Park (USP);
3. Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.

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

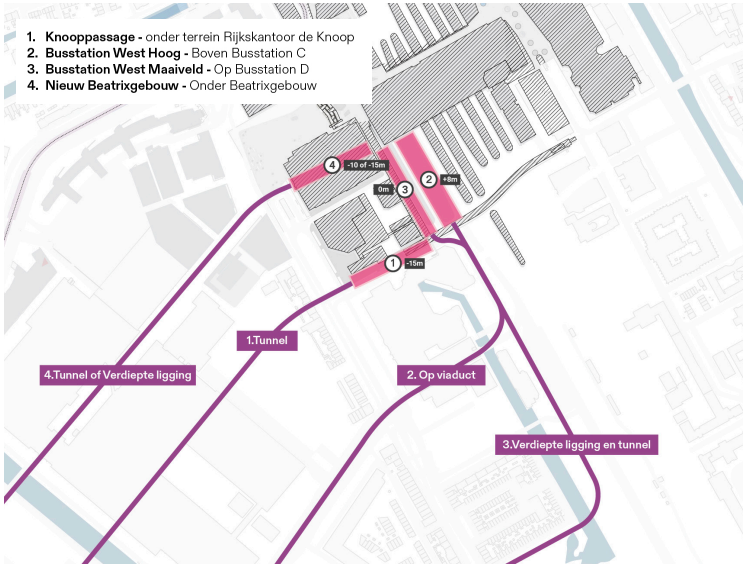
We besloten de klankbordgroep van de vorige fase af te ronden, om in de verdiepingsfase de mogelijkheid te bieden om nieuwe deelnemers in de groep in te laten stappen. Twee bewoners, één uit de wijk Blokhoeve en één uit Rivierenwijk, zijn naar aanleiding daarvan toegevoegd aan de klankbordgroep. We zijn 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

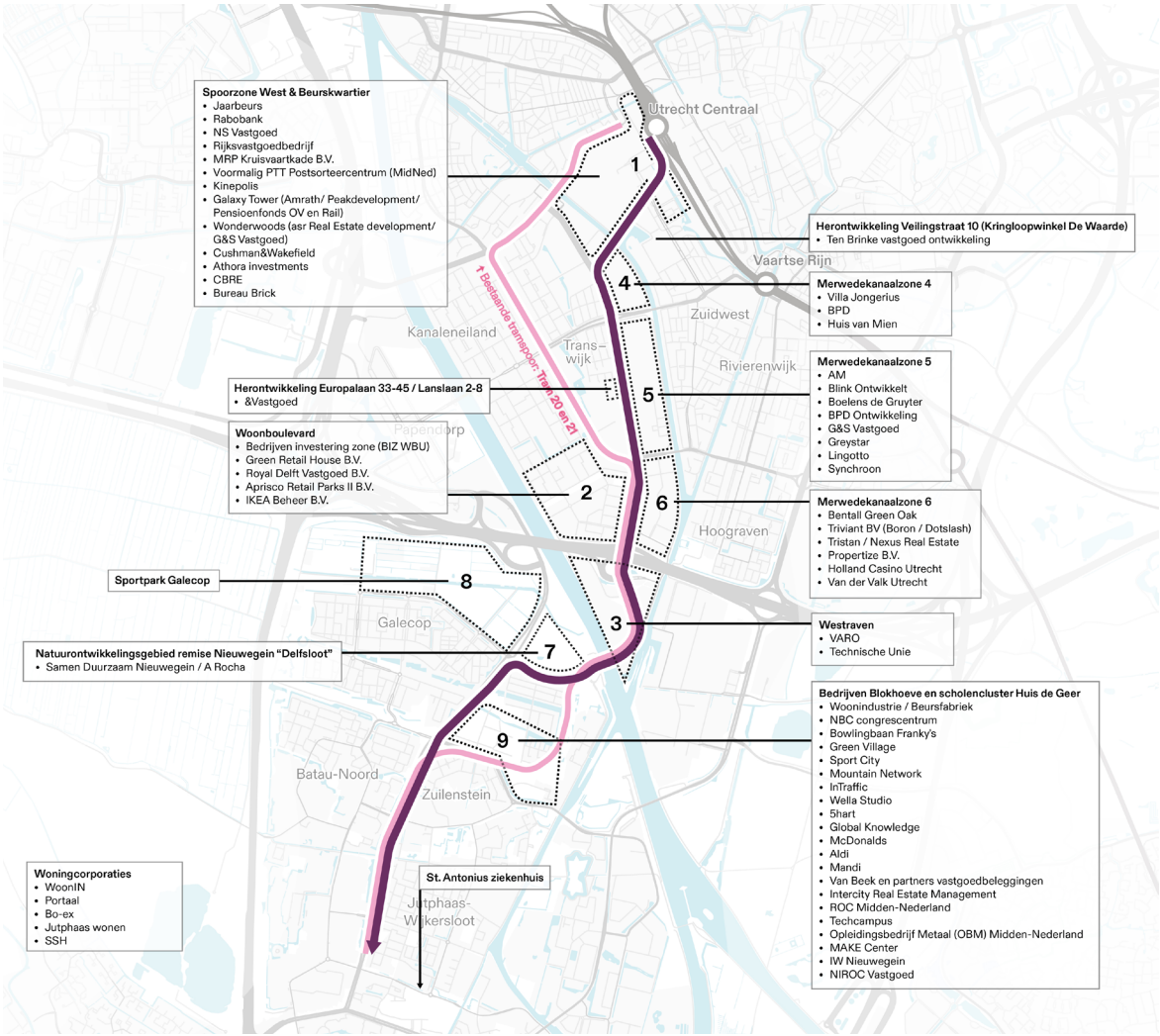
Bij de start van de verdiepingsfase kwamen halte-opties van de Merwedelijn op tafel waarbij we grond van derden (= issue) raken. Het uitgangspunt om geen private partijen te raken was namelijk losgelaten. Dit was nodig om de mogelijkheden te bekijken om aan te sluiten op, of kansen te creëren voor vastgoedontwikkeling. 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:

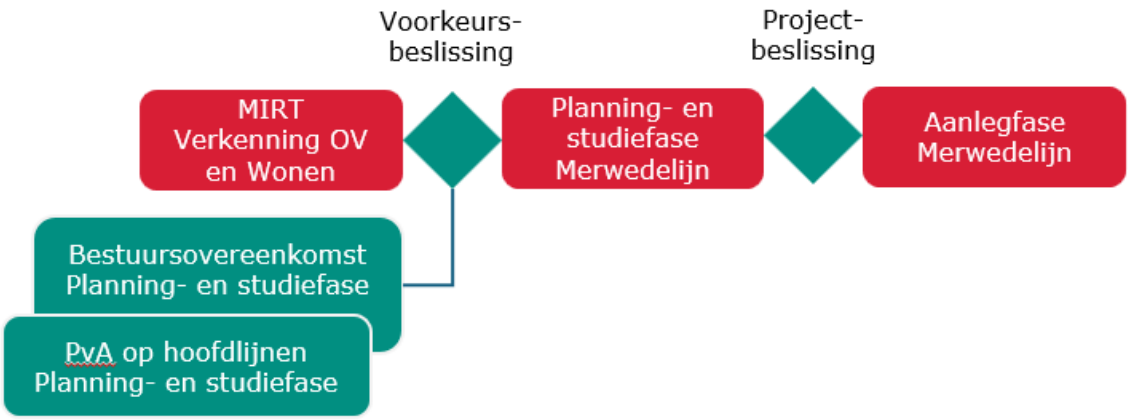
- Raden en Staten (eind 2026): beoogde vaststelling Voorkeursalternatief
- BO MIRT 2026 (november 2026): beoogde vaststelling Voorkeursalternatief
- BO MIRT 2025 (5 januari 2026): voorlopig Voorkeursalternatief is vastgesteld, en middelen gereserveerd
- BO MIRT 2020 (25 november 2020): Startbeslissing 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.

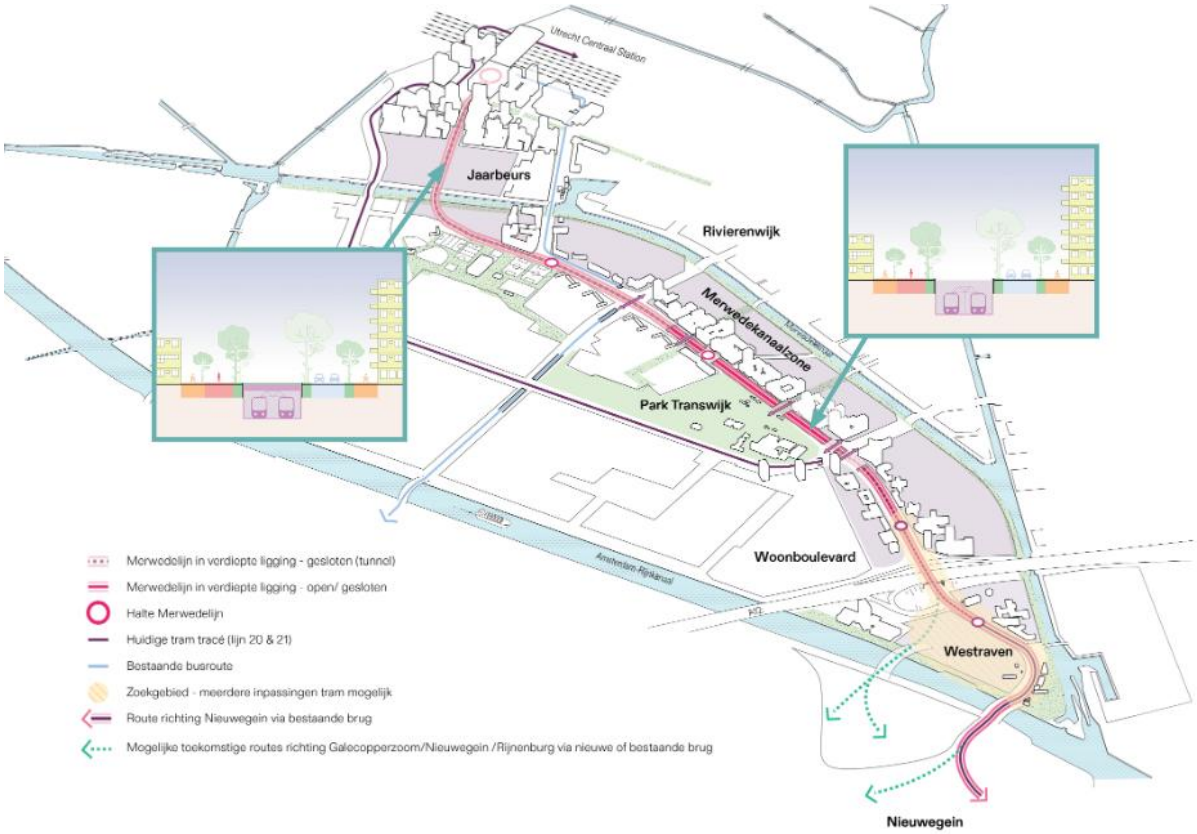
Voorbereiding aanschaf trammaterieel

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

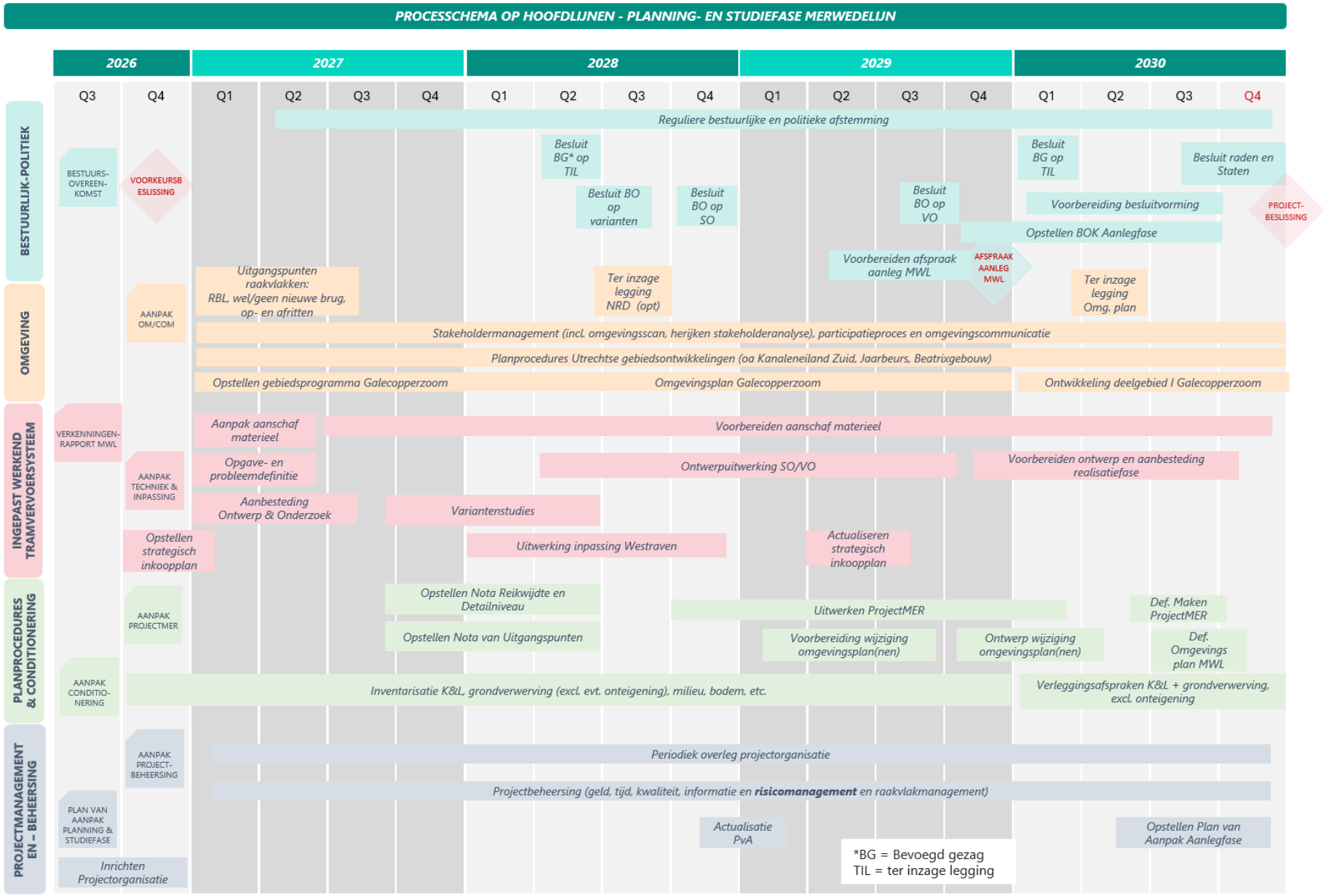
Het Voorkeursalternatief levert een ontwerp van het alignement van het tracé en haltes van de Merwedelijn op. Voor een aantal punten op het tracé moet nog een structurerende keuze worden gemaakt. Het gaat om de uitwerking en oriëntatie van de eindhalte, de keuze voor het wel of niet toevoegen van een 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



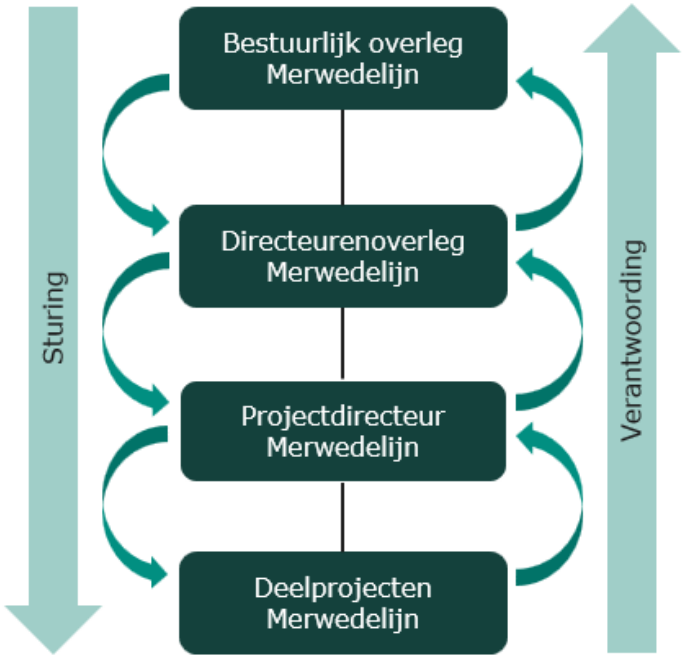
4 Sturing en organisatie

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.

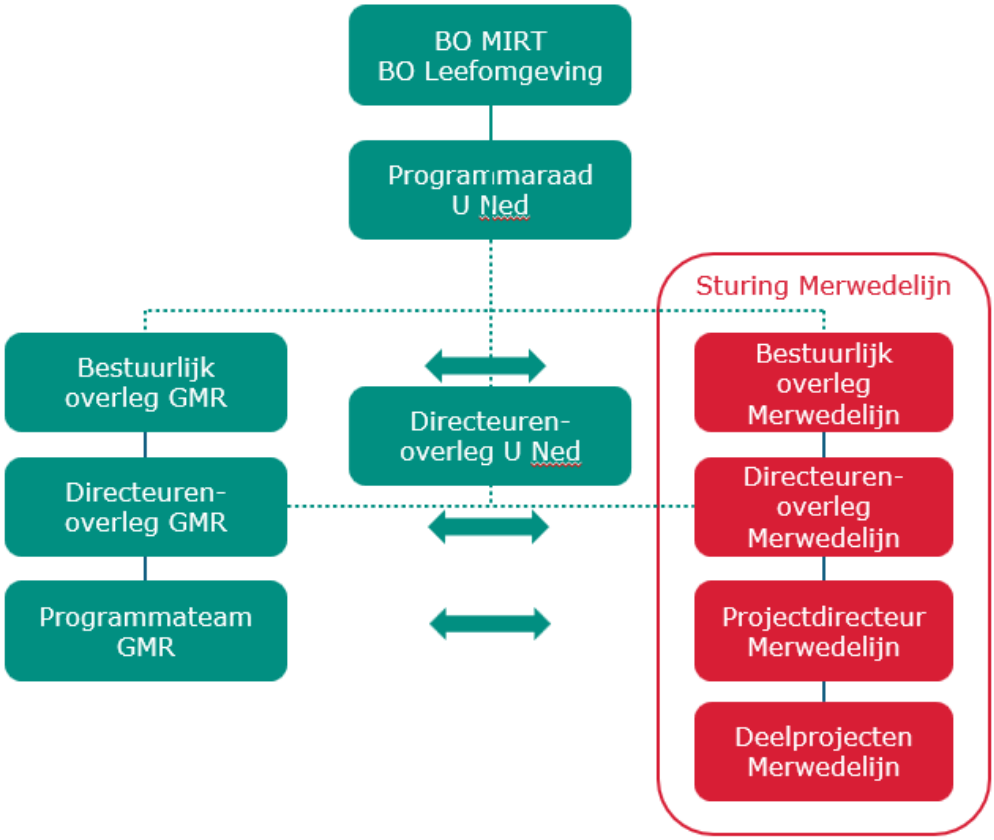
Rol van U Ned, BO MIRT en BO Leefomgeving

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.

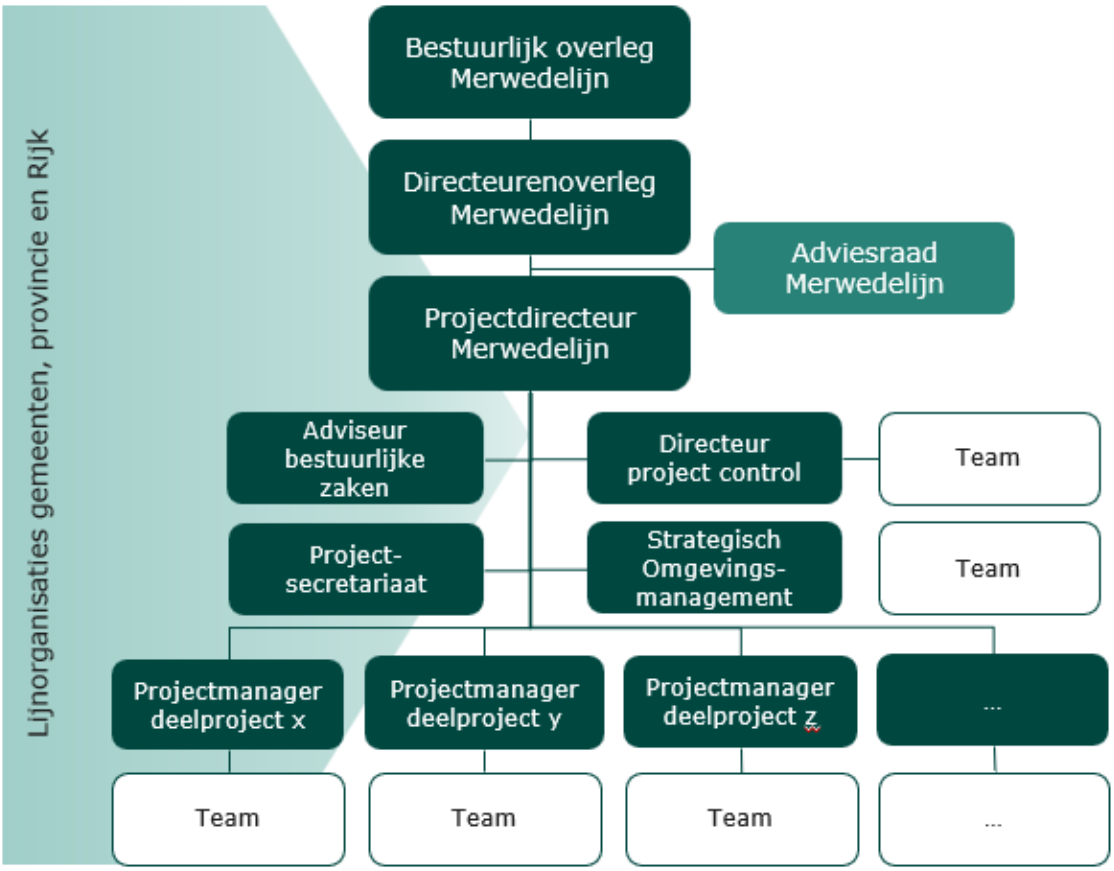
4.3 Projectorganisatie op hoofdlijnen

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.

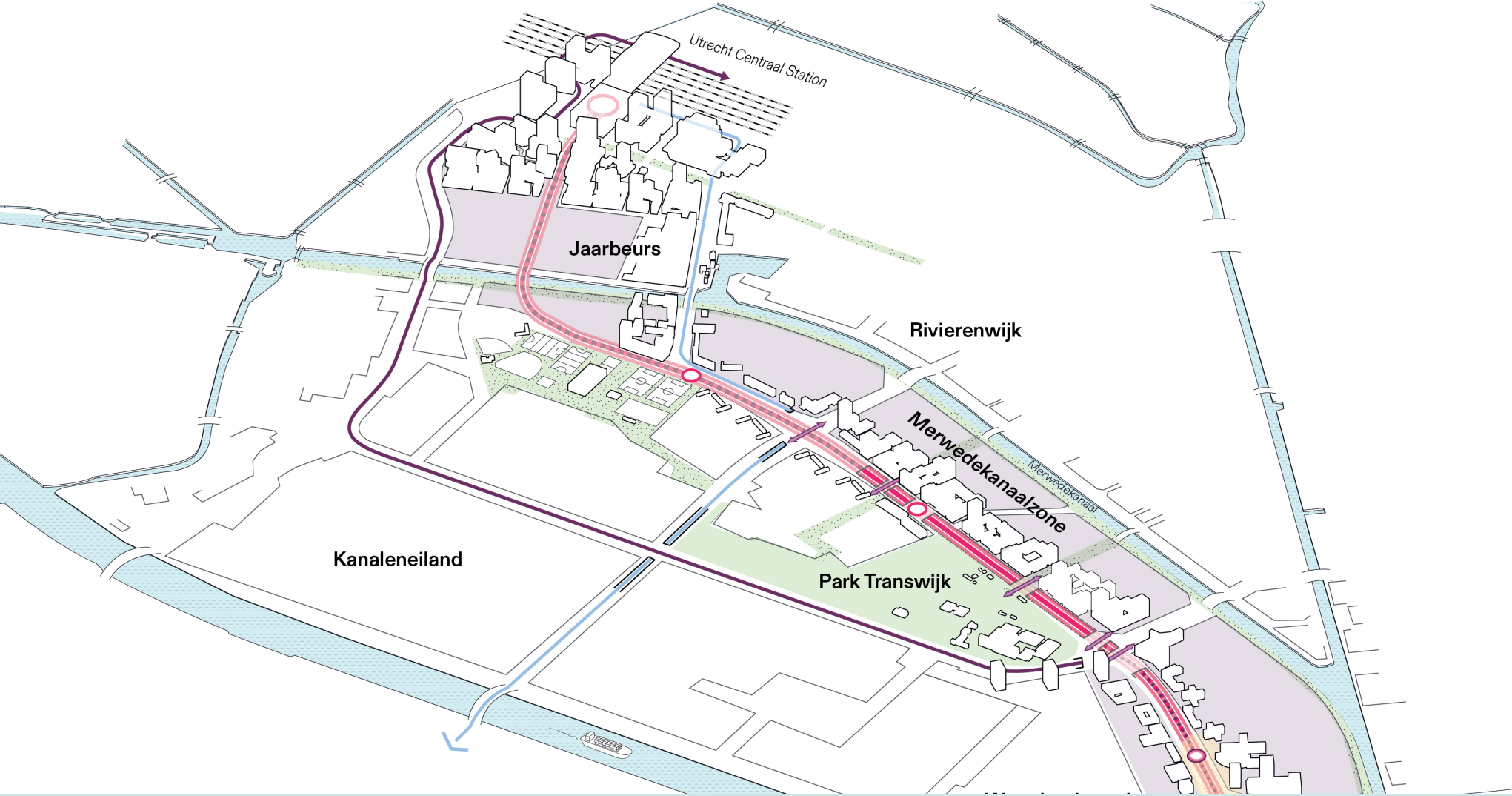
	Projectorganisatie		
Nr	**Les voor de toekomst**	**Bron**	**Wijze waarop les in de aanpak op hoofdlijnen als bijlage bij de BOK is verwerkt**
1	Vestig de projectorganisatie op één locatie op afstand van de opdrachtgevende organisaties en positioneer de projectorganisatie qua hiërarchie ook op afstand. 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.



MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht

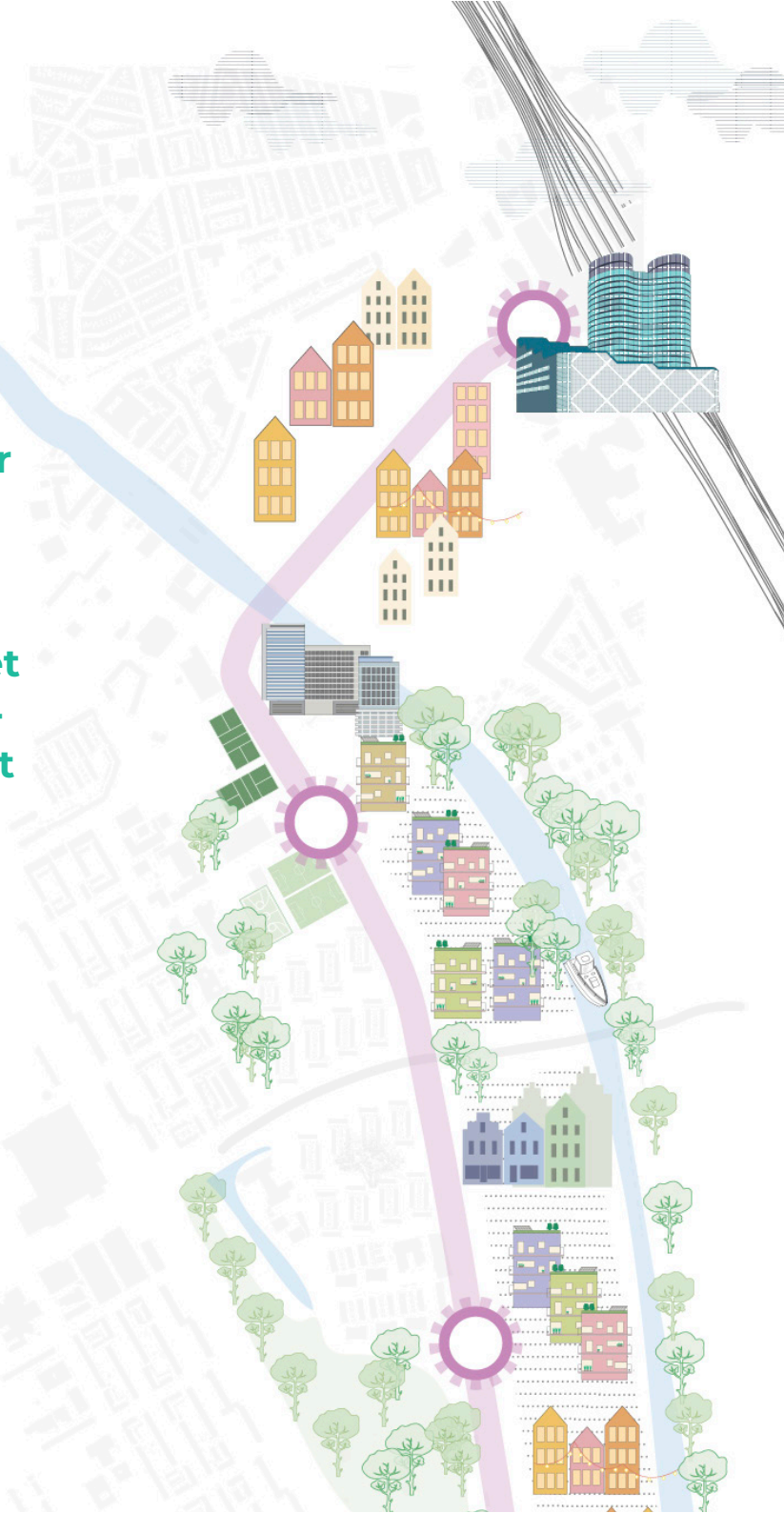
Samenvatting

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.

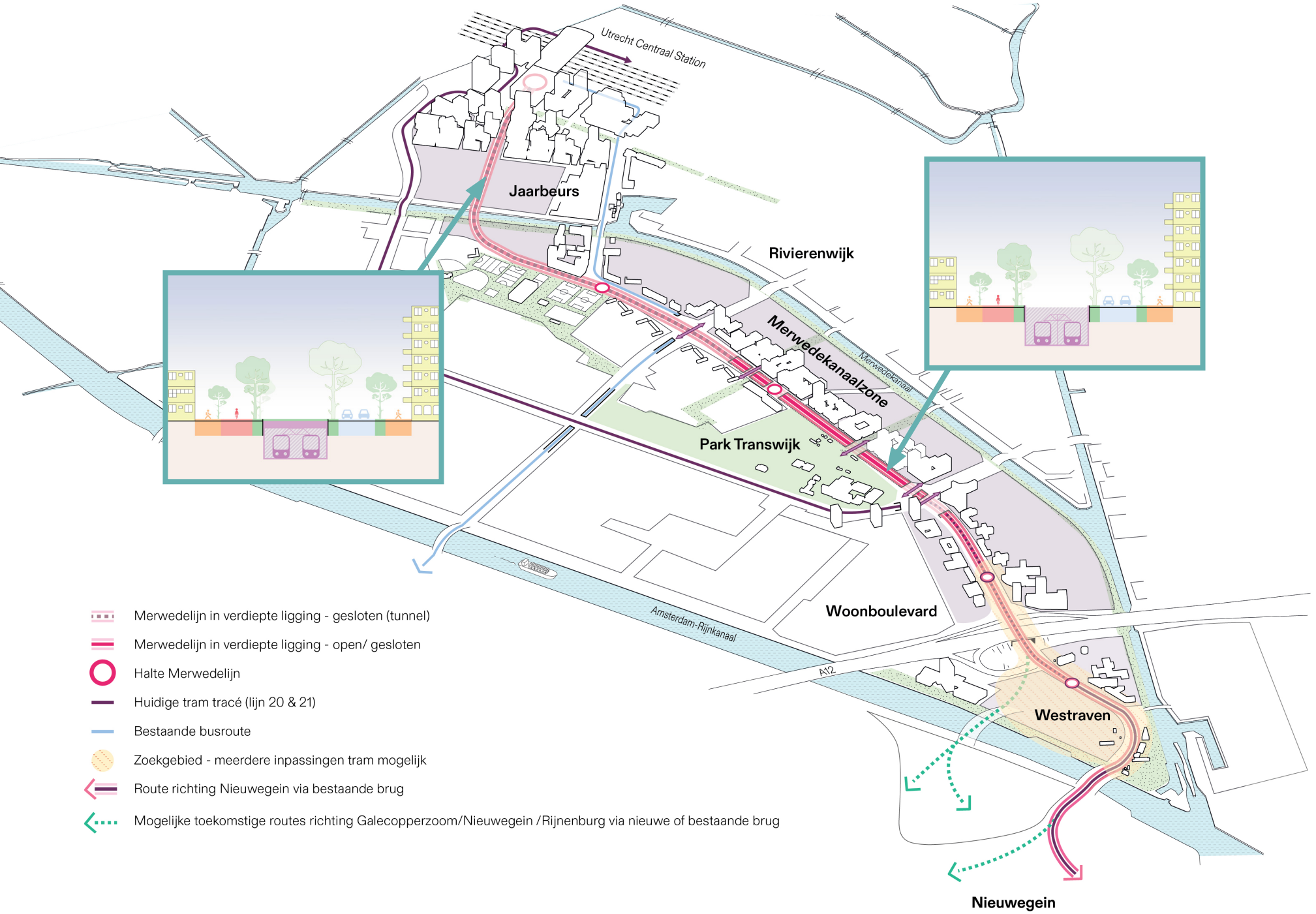
De Merwedelijn maakt woningbouw in hoge dichtheden en in nabijheid van banen mogelijk, en biedt een goed alternatief voor de auto. De huidige SUNIJ-lijn (USP-Utrecht Centraal - Nieuwegein /Ijsselstein) wordt ingekort tot de tram USP-Kanaleneiland met een eindpunt aan de Merwedelijn ter hoogte van Kanaleneiland 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

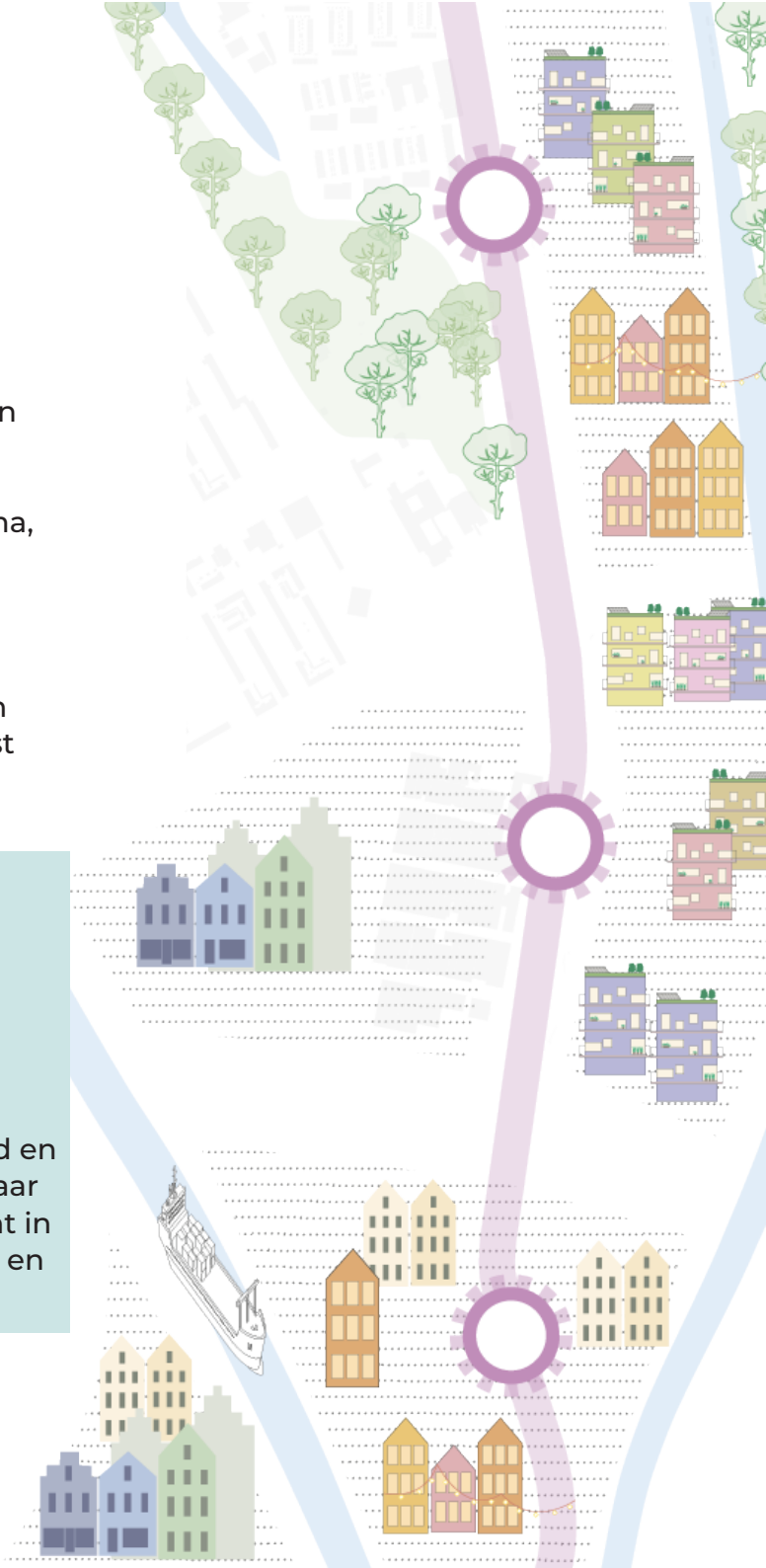
Het voorkeursalternatief gaat uit van een verdiepte tramverbinding vanaf Utrecht Centraal, met een ondergrondse halte aan de Jaarbeurszijde bij het Beatrixgebouw. Van daaruit loopt het tracé in de richting van de Europalaan, met haltes die de bestaande en toekomstige woon- en werkgebieden in Transwijk 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.

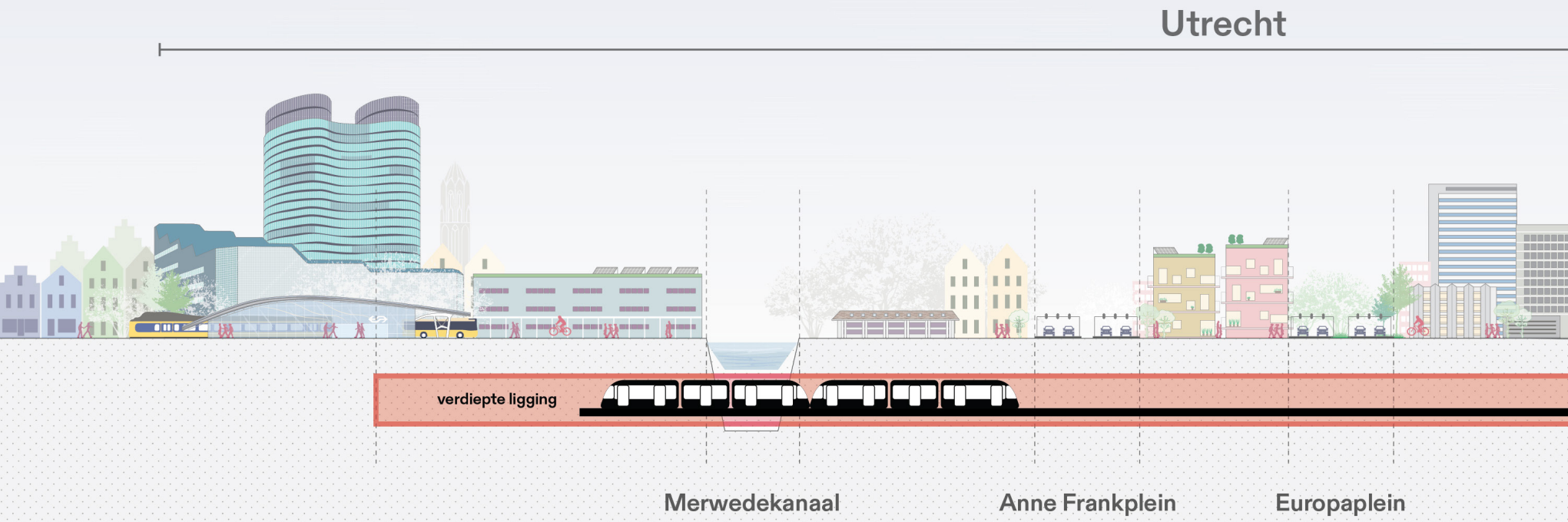
Het voorkeursalternatief is als onderdeel van de ontwerp-voorkeursbeslissing, inclusief alle rapportages, waaronder deze samenvatting, ter inzage gelegd van 22 mei tot en met 2 juli 2026.
In de Nota van Antwoord zijn alle ingediende zienswijzen beantwoord en is aangegeven welke wijzigingen naar aanleiding daarvan zijn aangebracht in de rapportages, deze samenvatting en de voorkeursbeslissing.



Wat levert dit op?

Doelbereik

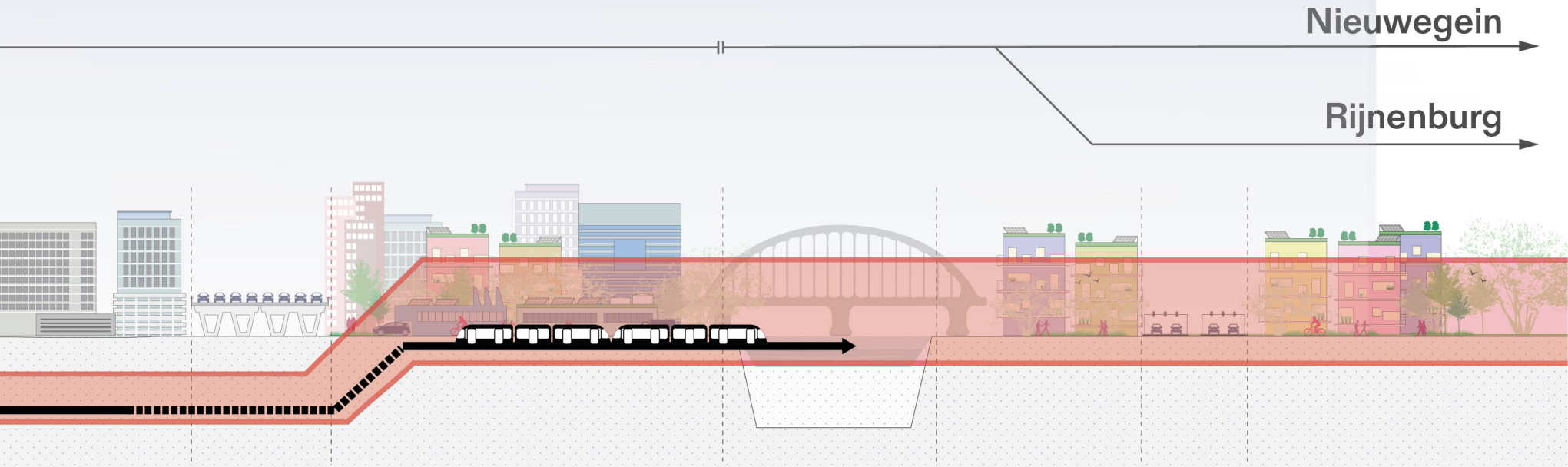
De Merwedelijn zorgt voor een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid en betrouwbaarheid van het OV in de regio. De Merwedelijn maakt het mogelijk om richting 2040 verder te verstedelijken in Utrecht en Nieuwegein (groei van ca. 75.000 woningen en 45.000 banen). Zonder Merwedelijn is het niet 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

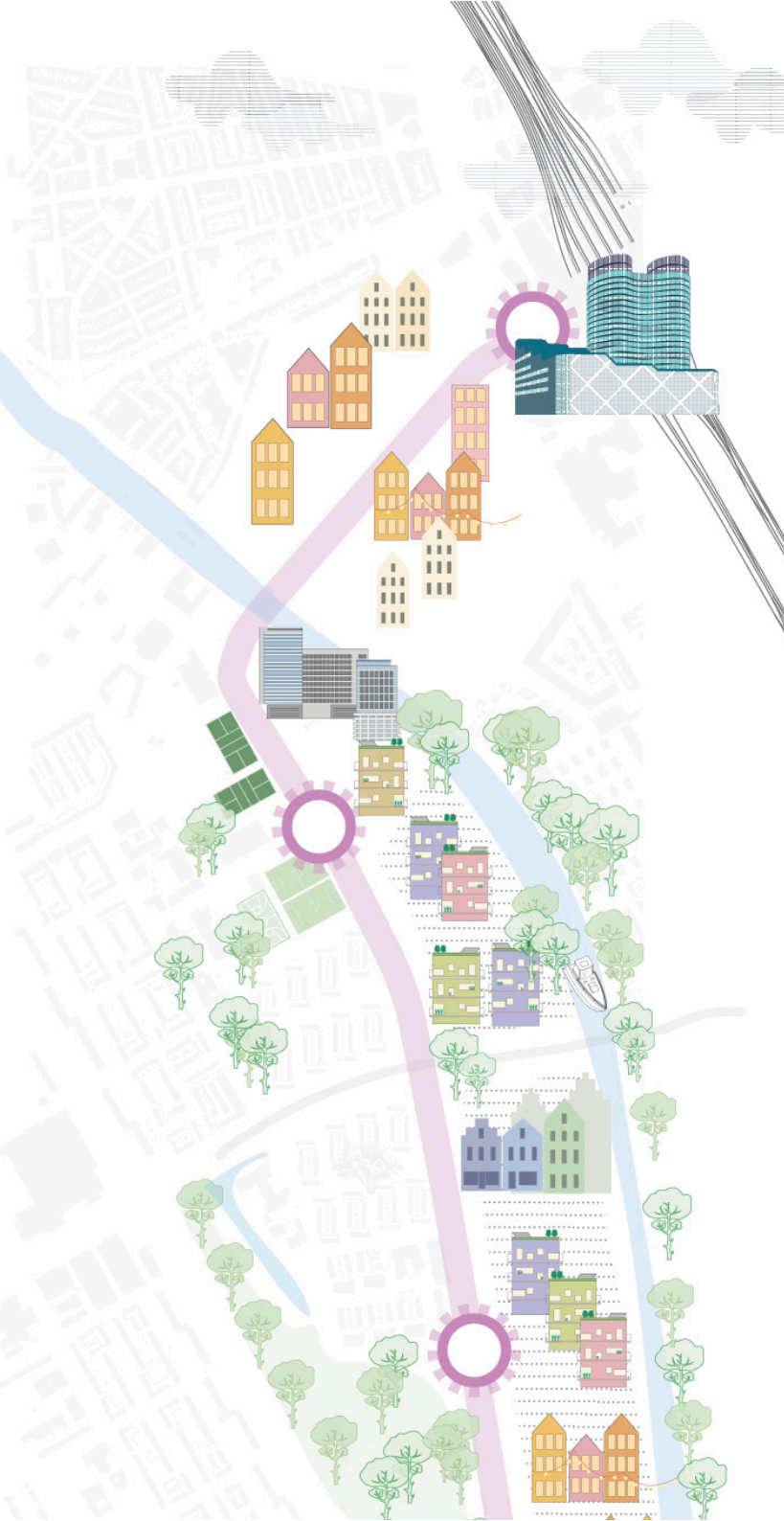
Het voorkeursalternatief voor Utrecht Centraal – Westraven is bepaald. Er is nog extra onderzoek nodig voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Galecopperzoom en Rijnenburg.

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

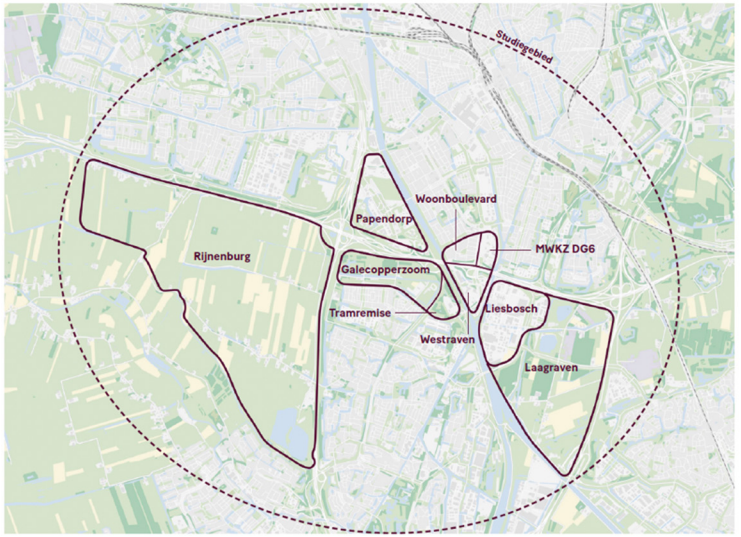
Utrecht - Vandaag discussieerde de Utrechtse gemeenteraad over de vraag wie het meeste recht heeft een woning in Utrecht te bemachtigen. "Studenten", zegt Student & Starter. "Mensen met een kleine beurs", zegt GroenLinks-PvdA.

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

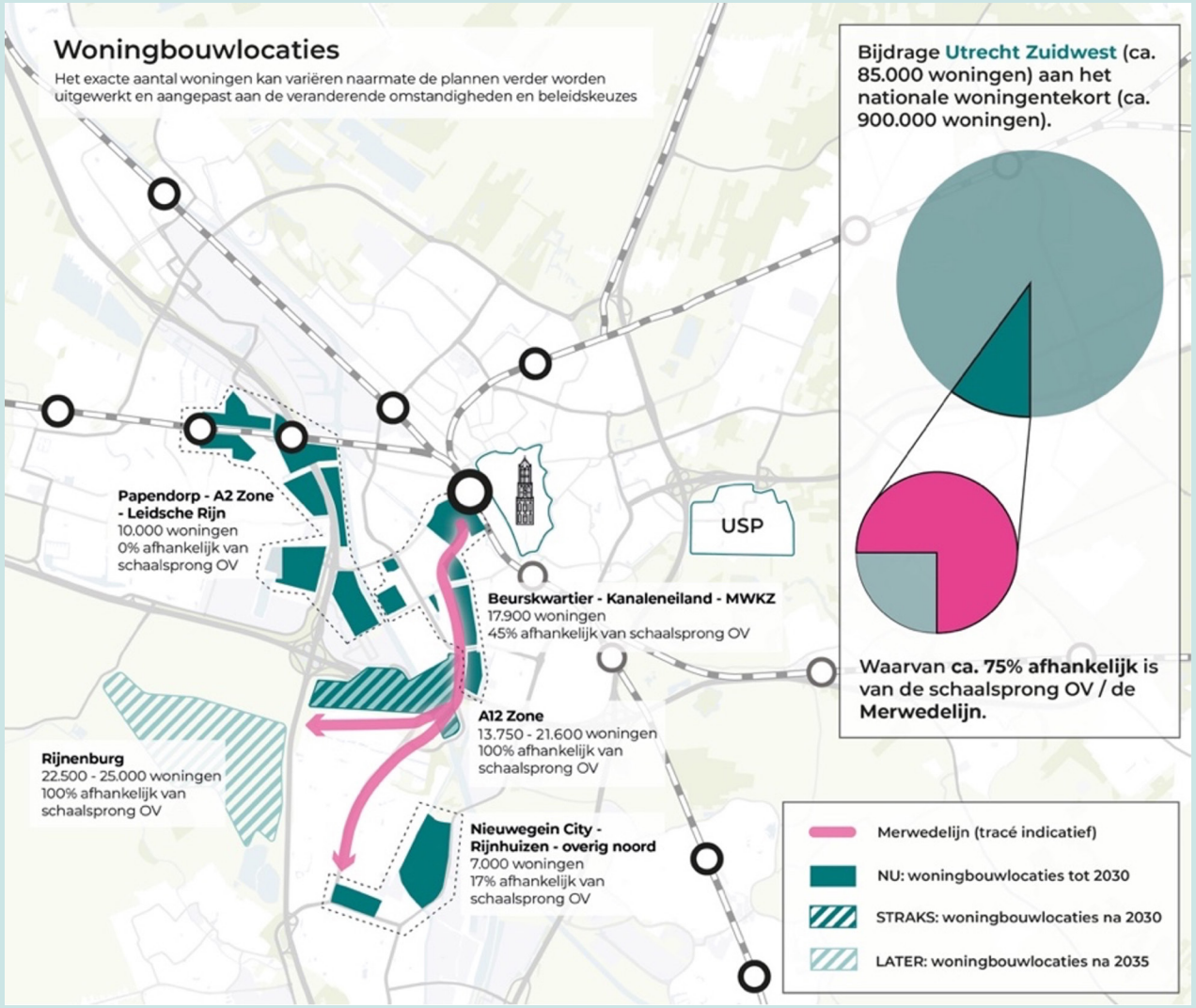
NIEUWEGEIN - 'Niet mauwen maar bouwen' is het motto als Nieuwegein vijftig jaar geleden ontstaat. Om de vele woningzoekenden uit vooral Utrecht een dak boven het hoofd te bieden, schieten de huizen er op dat moment als paddenstoelen uit de grond. Nu opnieuw woningnood heerst, is een van de grote vragen 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.

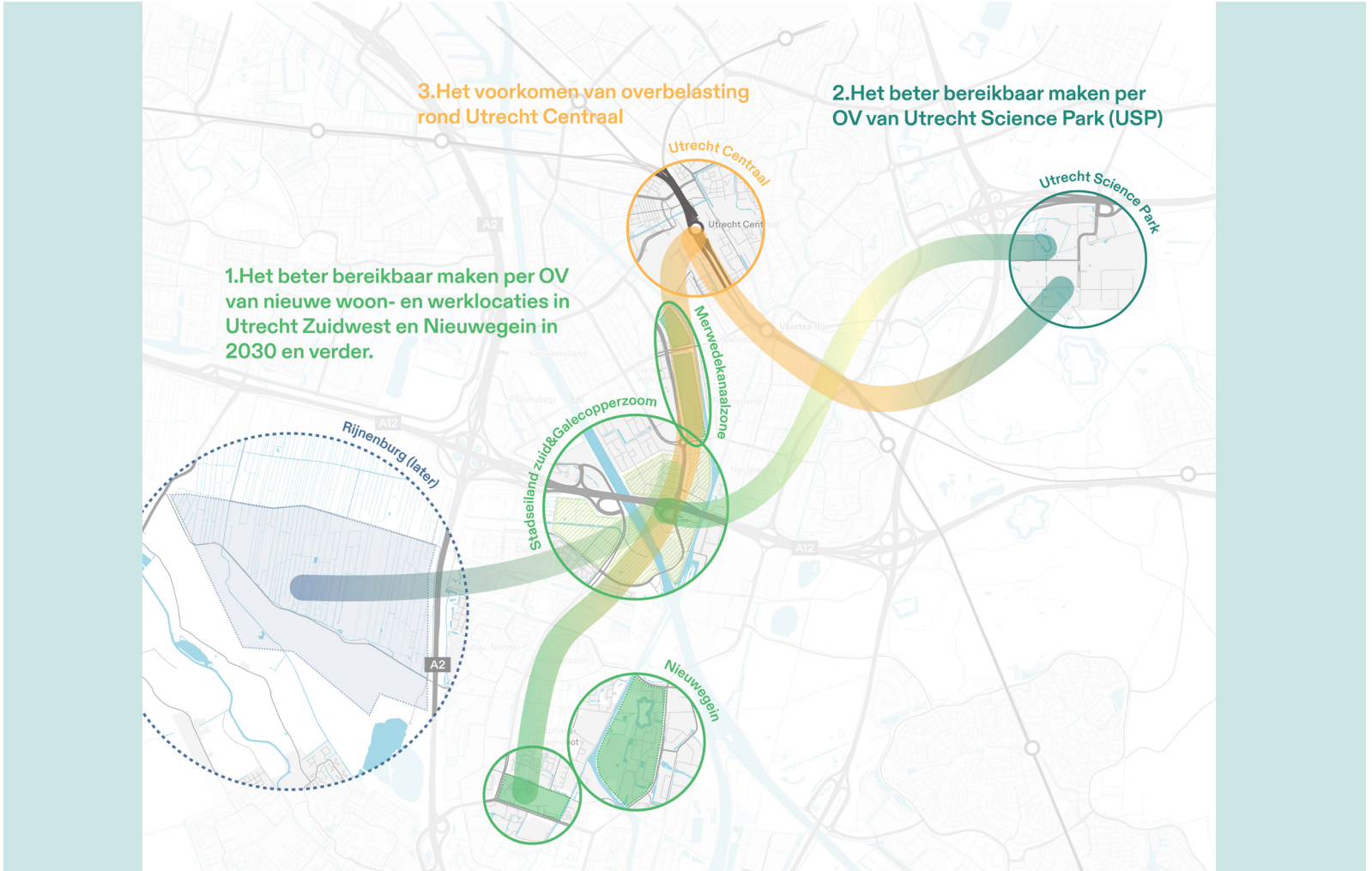
Niet alleen OV-reizigers, maar ook fietsers en voetgangers komen in de knel. Groeiende fiets- en voetgangersstromen, vooral in de buurt van Utrecht Centraal, kruisen met de grote OV-stromen. Op de kruising Croeselaan – Van Zijstweg kruisen straks (in 2040) 120 bussen per uur met 1.500 auto`s, 4.200 fietsers 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



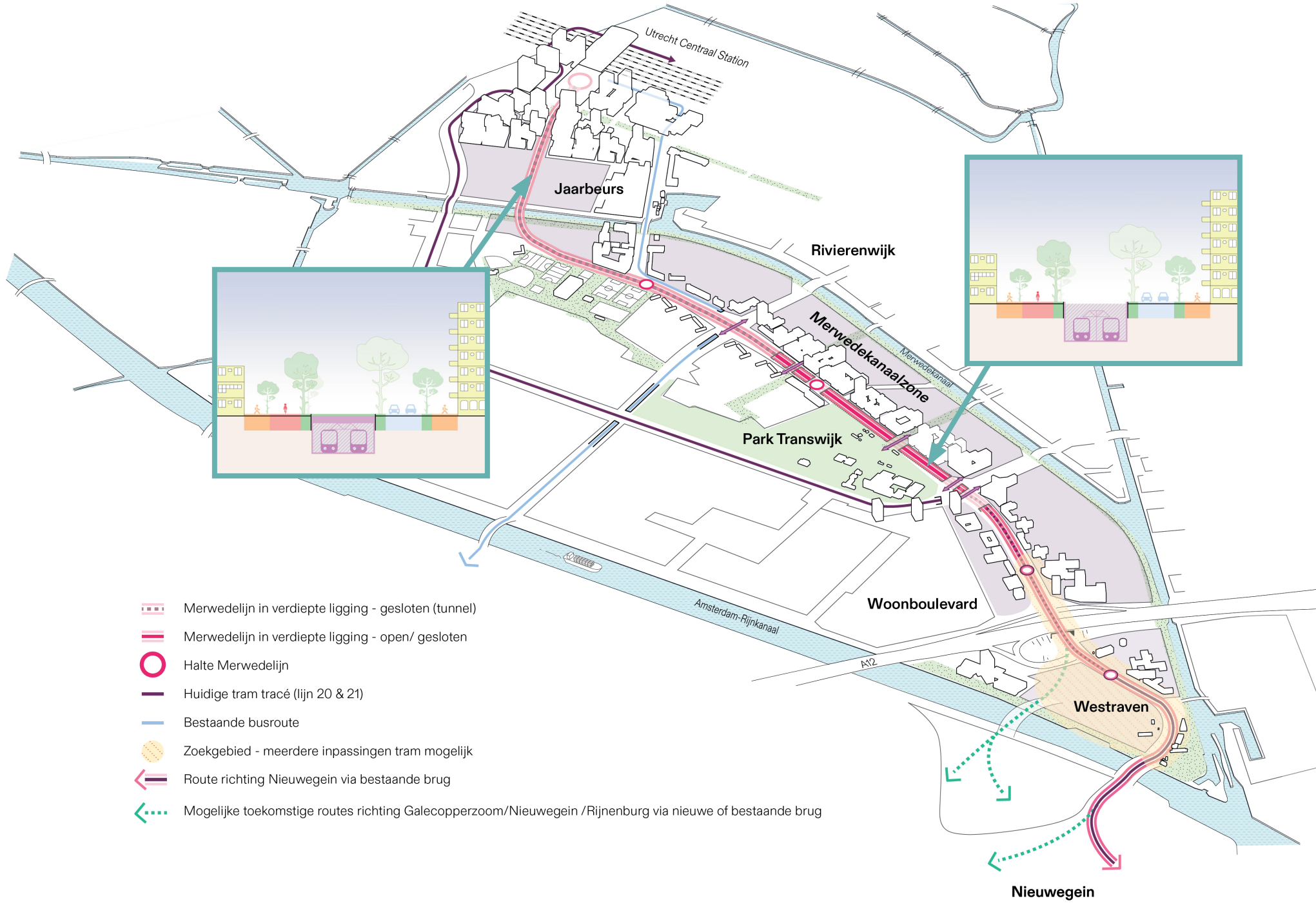
Het voorkeursalternatief: van Utrecht Centraal naar Westraven
Voor het eerste deel van de Merwedelijn, tussen Utrecht Centraal en Westraven, is een voorkeursalternatief bepaald, waarover nu besluitvorming plaatsvindt (zie het figuur links). Over dit deel is technisch en financieel duidelijkheid, en de 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.

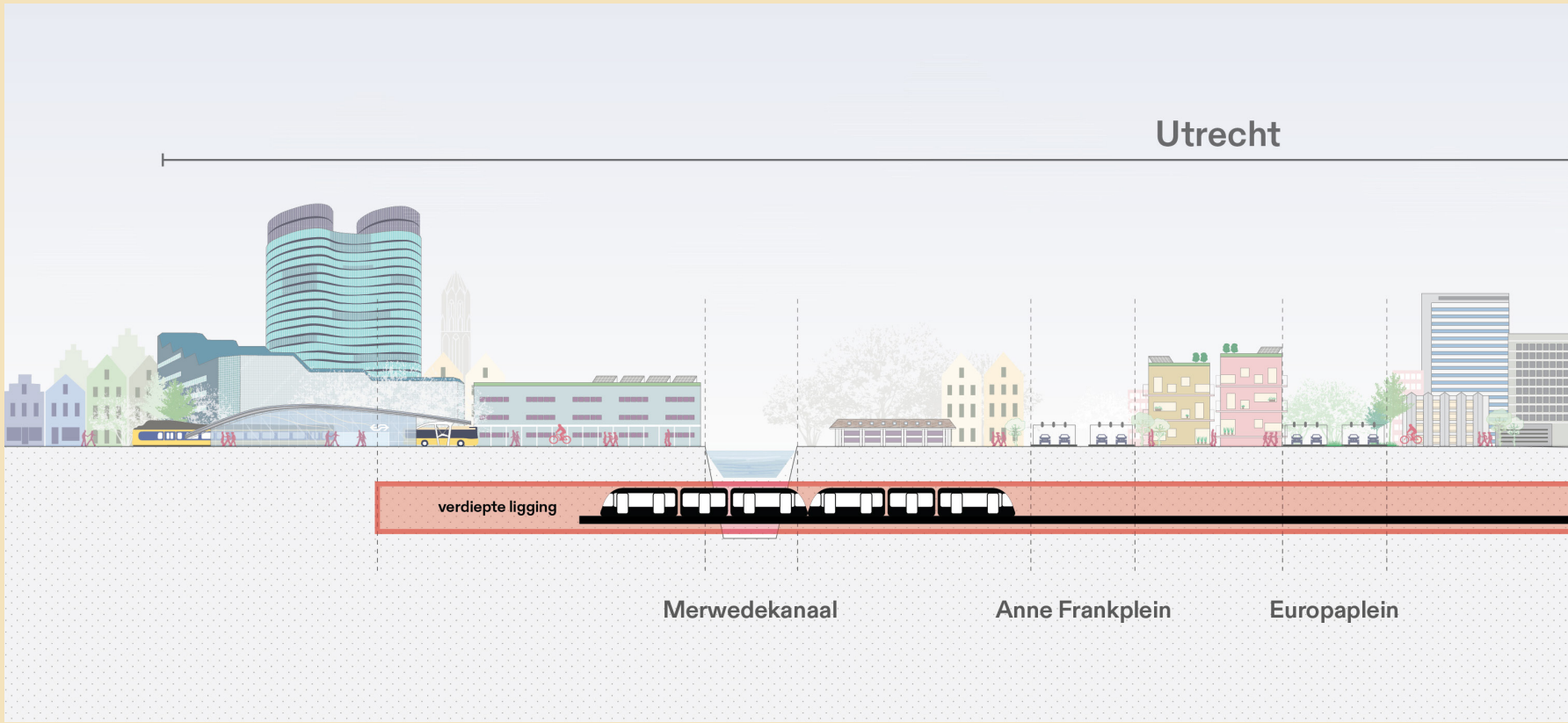
Haltes
Bij Utrecht Centraal komt een ondergrondse halte aan de Jaarbeurszijde, onder het Beatrixgebouw. Op deze halte kun je snel en comfortabel overstappen naar de trein, bus en andere tramverbindingen. De halte bij Utrecht Centraal is via het platform, de stationshal en ondergronds verbonden met het 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.

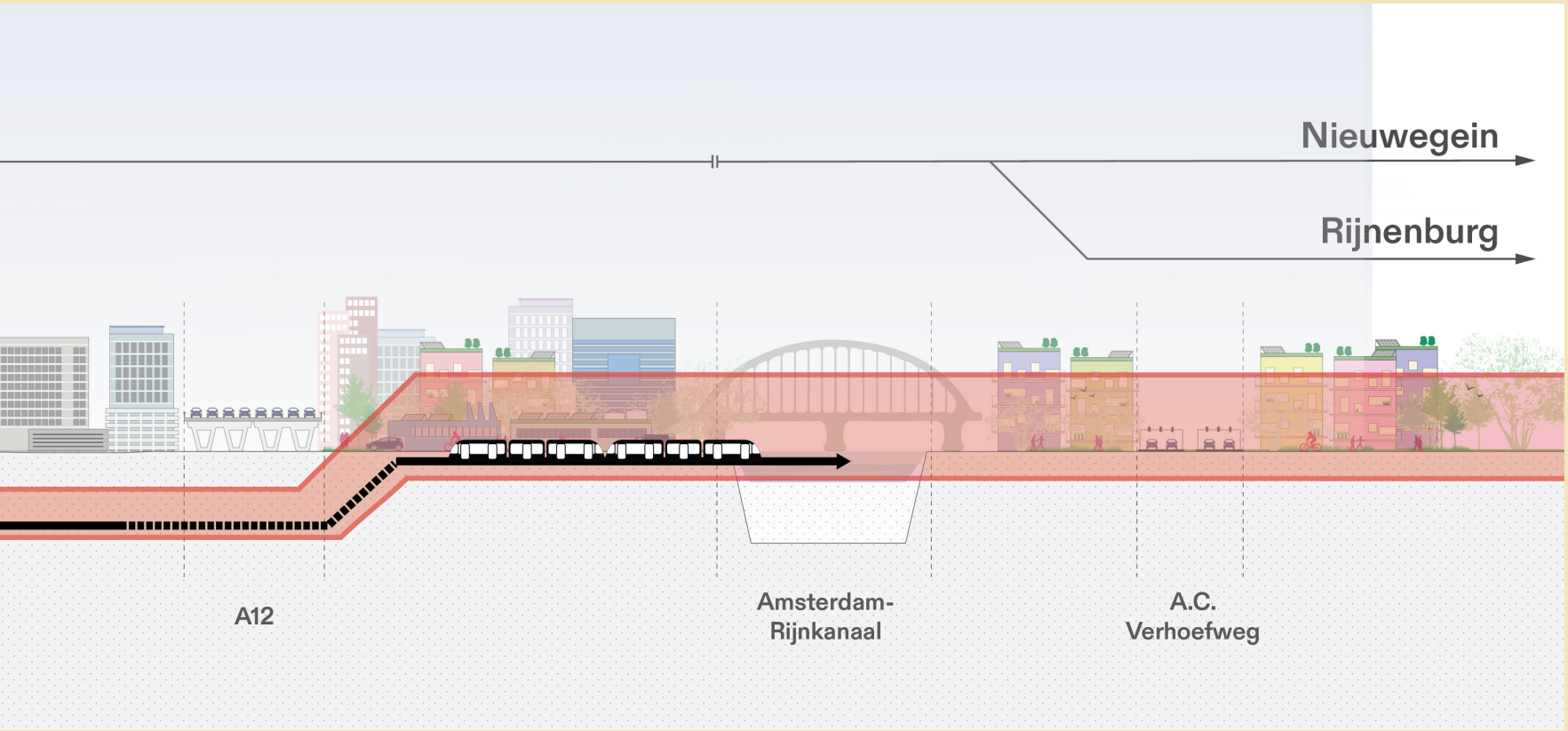
De eerste mogelijke halte ligt aan de Overste den Oudenlaan tussen Transwijk Noord en de Nieuwe Defensie. Vanaf daar volgt het tracé de Europalaan. De volgende mogelijke halte is onder de Europalaan tussen Transwijk Zuid en de Merwedekanaalzone (deelgebied 5). Verder naar het zuiden heeft de Merwedelijn 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.

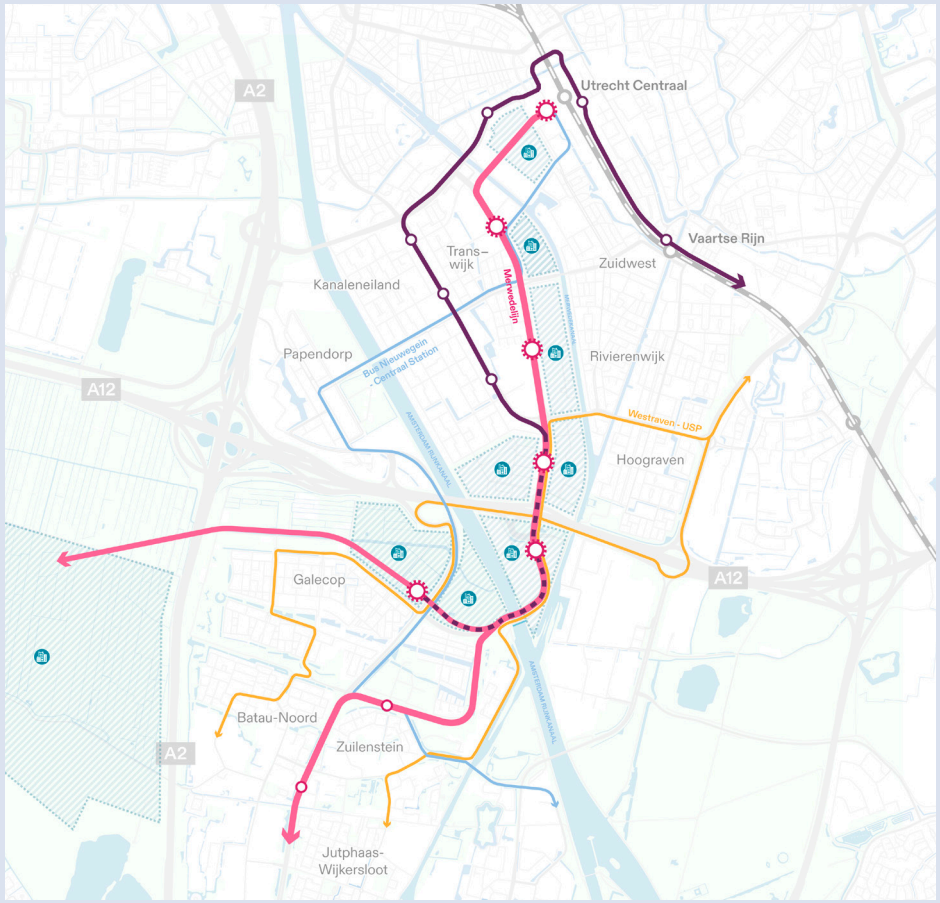
Het voorkeursalternatief is echter niet afhankelijk van besluitvorming over het vervolgtraject. De effecten en maatschappelijke baten van het voorkeursalternatief zijn in de MIRT-verkenning beoordeeld op basis van het tracé waarvoor in deze fase een voorkeursbeslissing wordt voorbereid. Daarbij is geen 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:

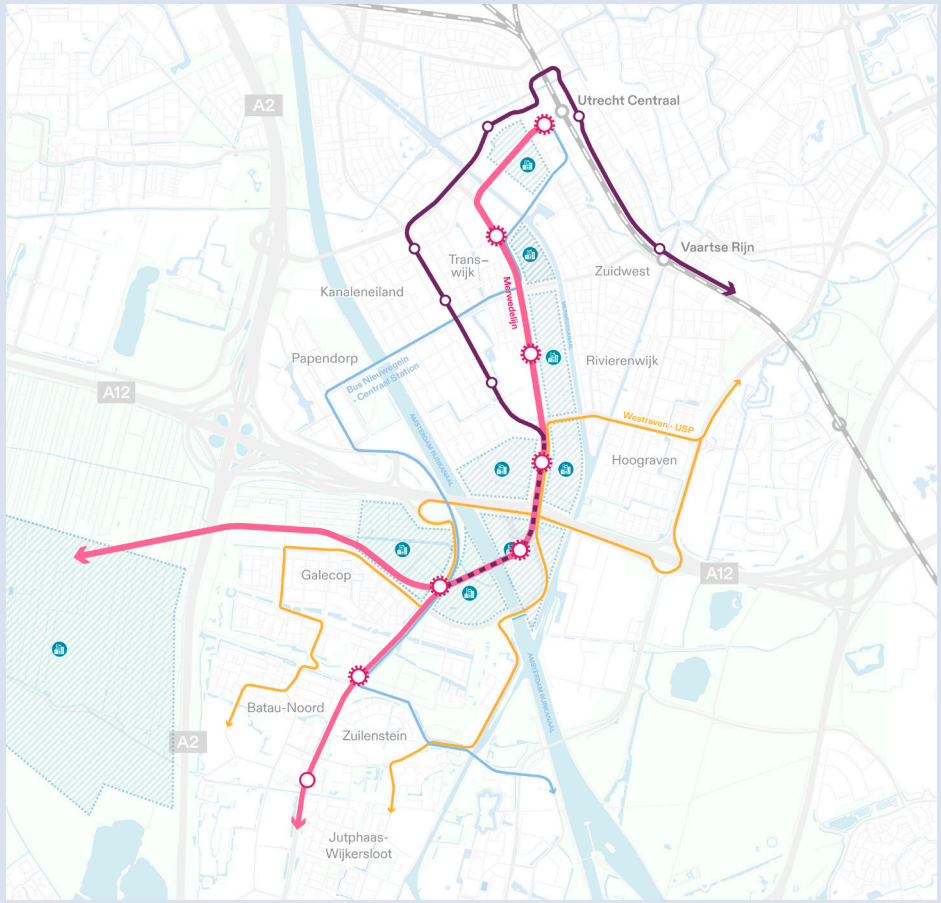
1. het passeren van het Amsterdam-Rijnkanaal (via een nieuwe trambrug of via de bestaande trambrug);
2. de effecten van behoud of weghalenvan de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland.

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.

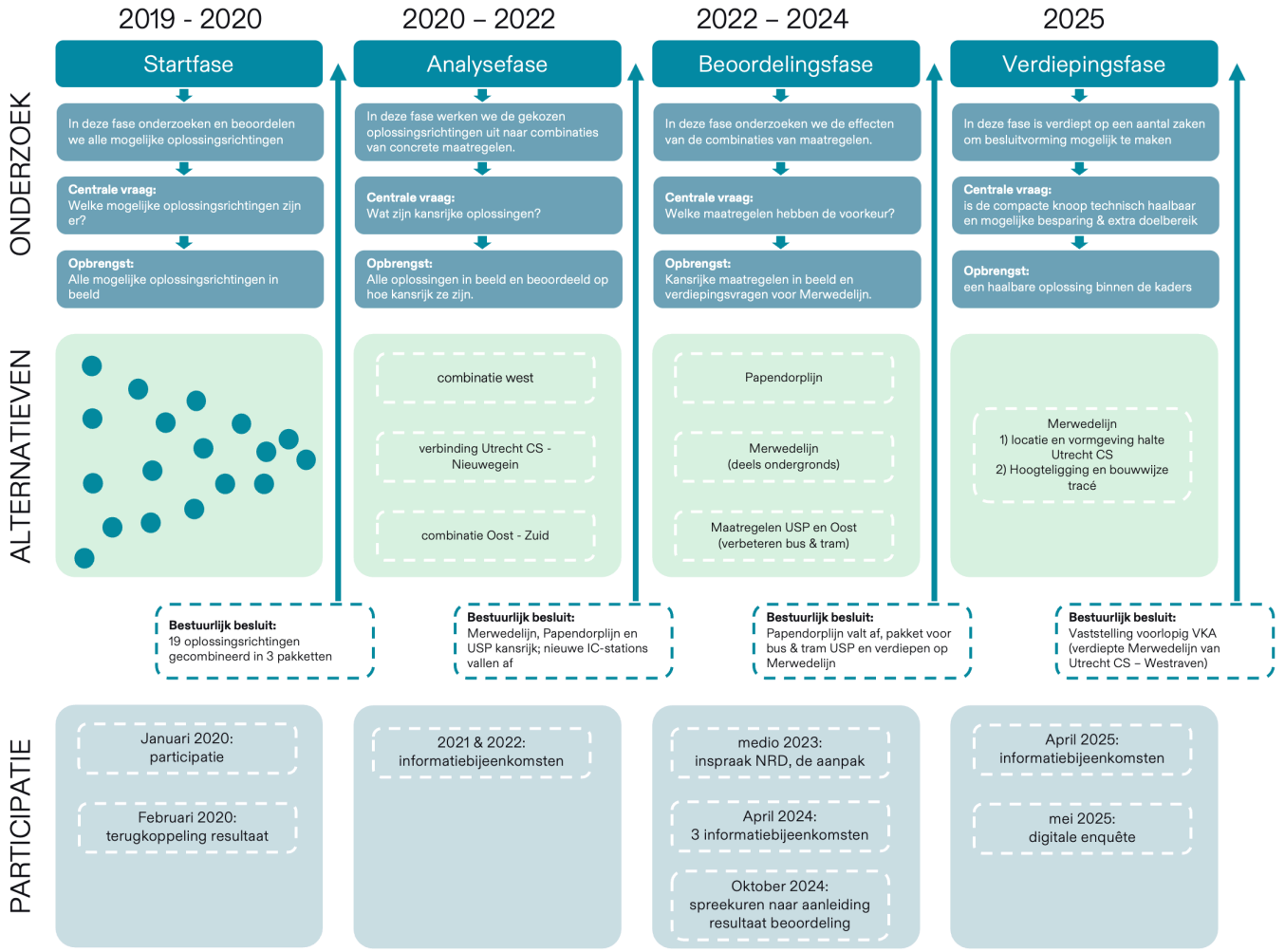
Proces MIRT-verkenning in het kort
In de Startfase onderzochten en beoordeelden we alle oplossingsrichtingen. In de Analysefase werkten we de meest kansrijke oplossingsrichtingen uit tot concrete oplossingen, die we samenbrengen in verschillende combinaties. Van deze combinaties van oplossingen hebben 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)

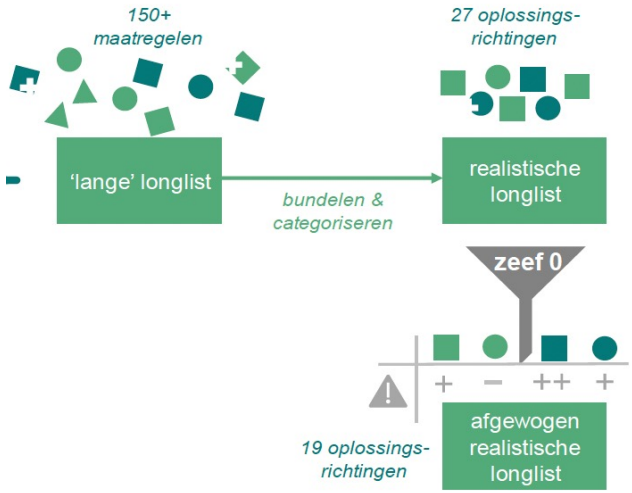


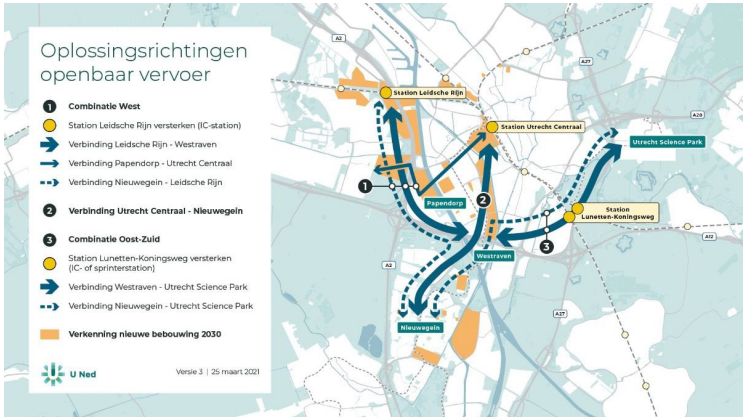
Samenvatting startfase
Bij aanvang van de verkenning waren 3 oplossingsrichtingen in kaart gebracht: 1) Een versterkt station Lunetten-Koningsweg, 2) een oost-west HOV-verbinding en 3) een (HOV-)ontsluiting gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht Zuidwest. Dit vormt het startpunt voor deze fase.

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.

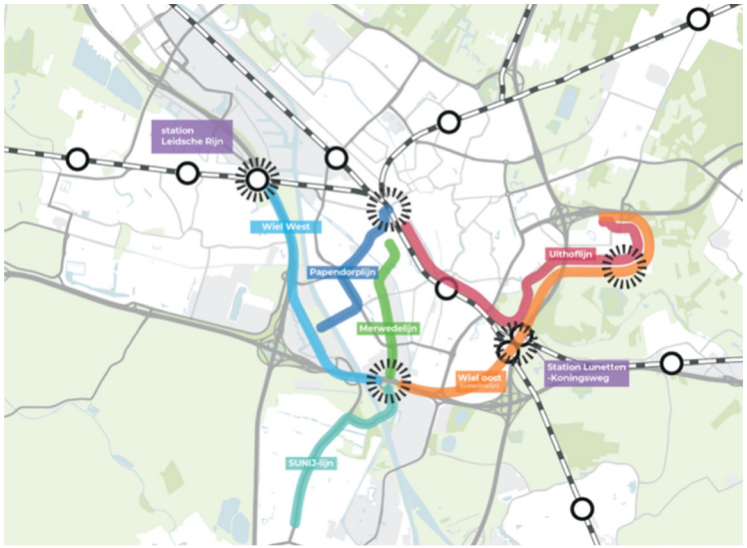




Samenvatting analysefase

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).

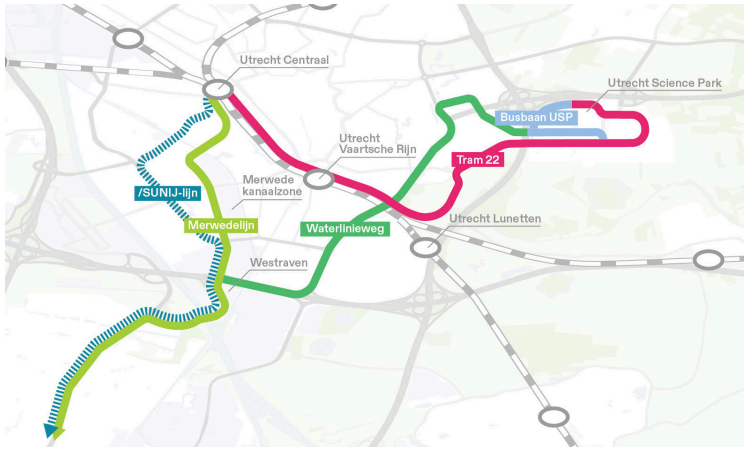
Samenvatting beoordelingsfase

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

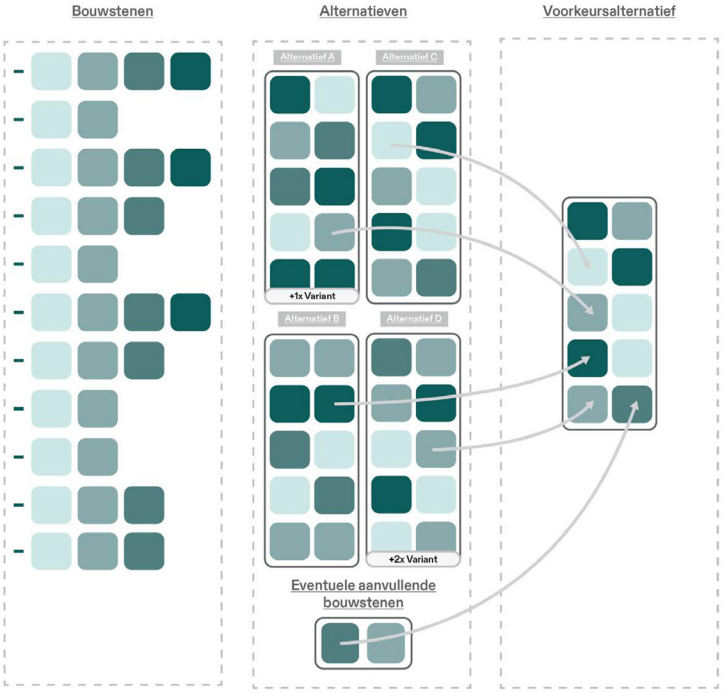
In de beoordeling wordt momenteel doorgestudeerd op 5 maatregelen. De 5 maatregelen zijn:

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



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.

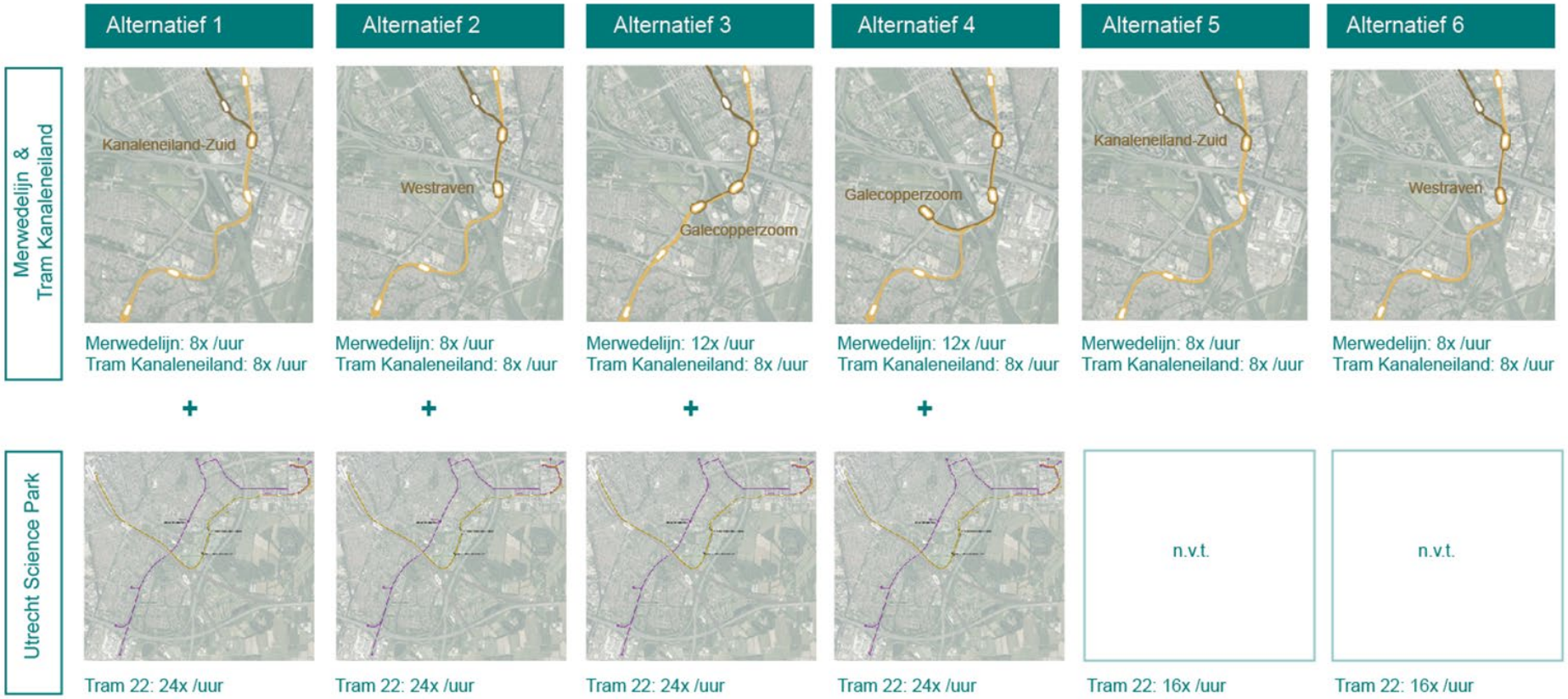
De Alternatieven

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

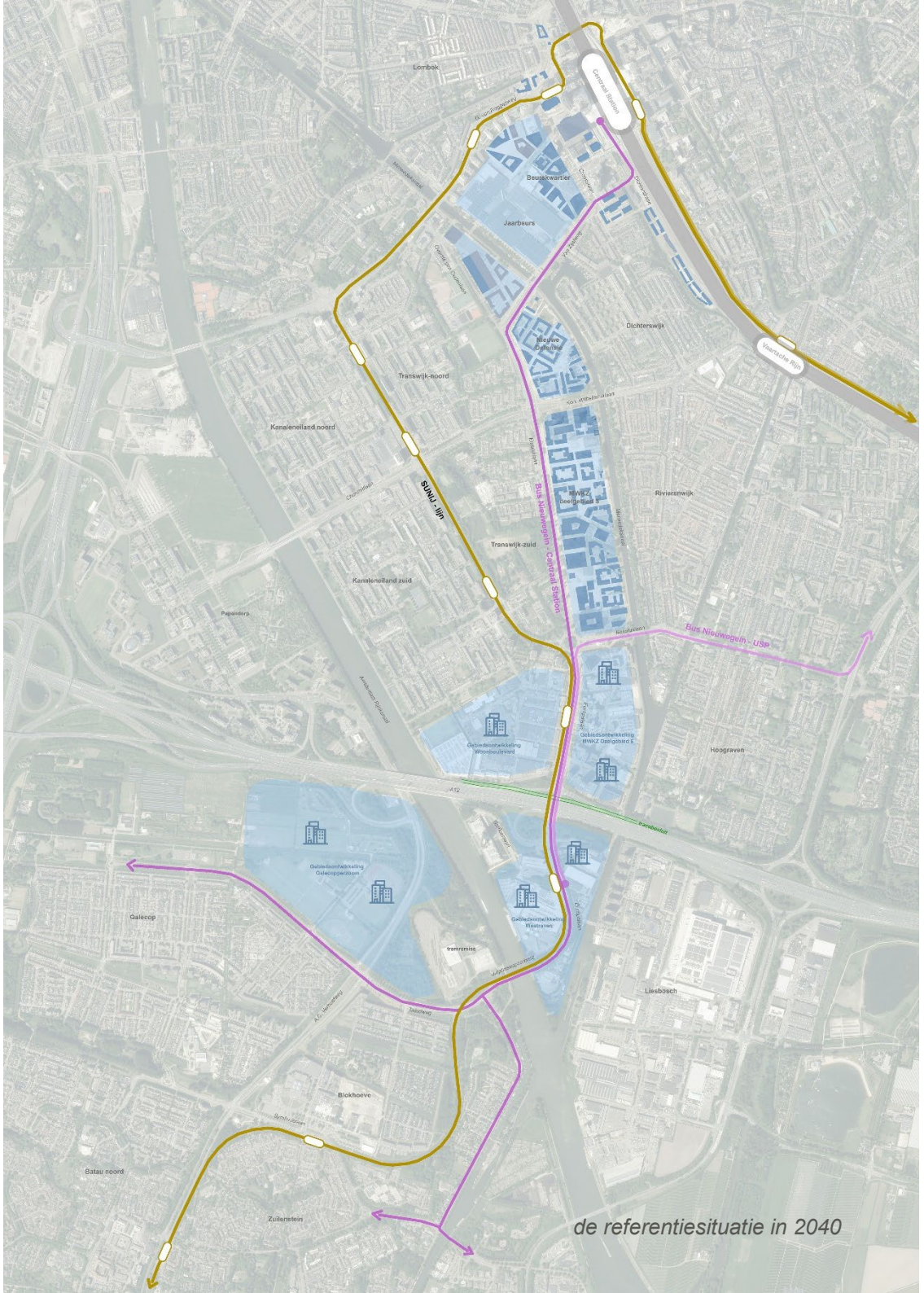
Methodiek van de effectbeoordeling

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.

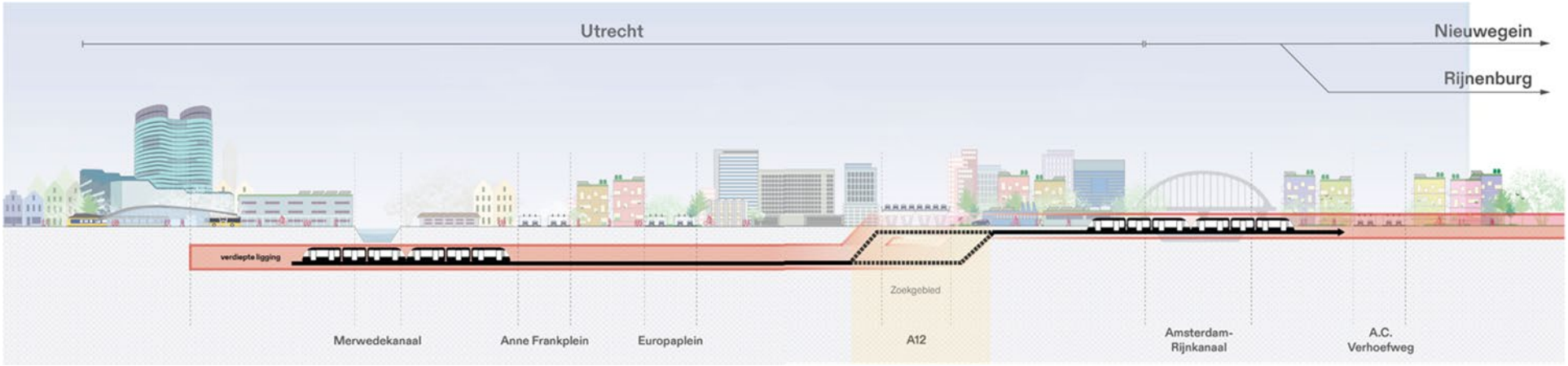
Het Voorkeursalternatief

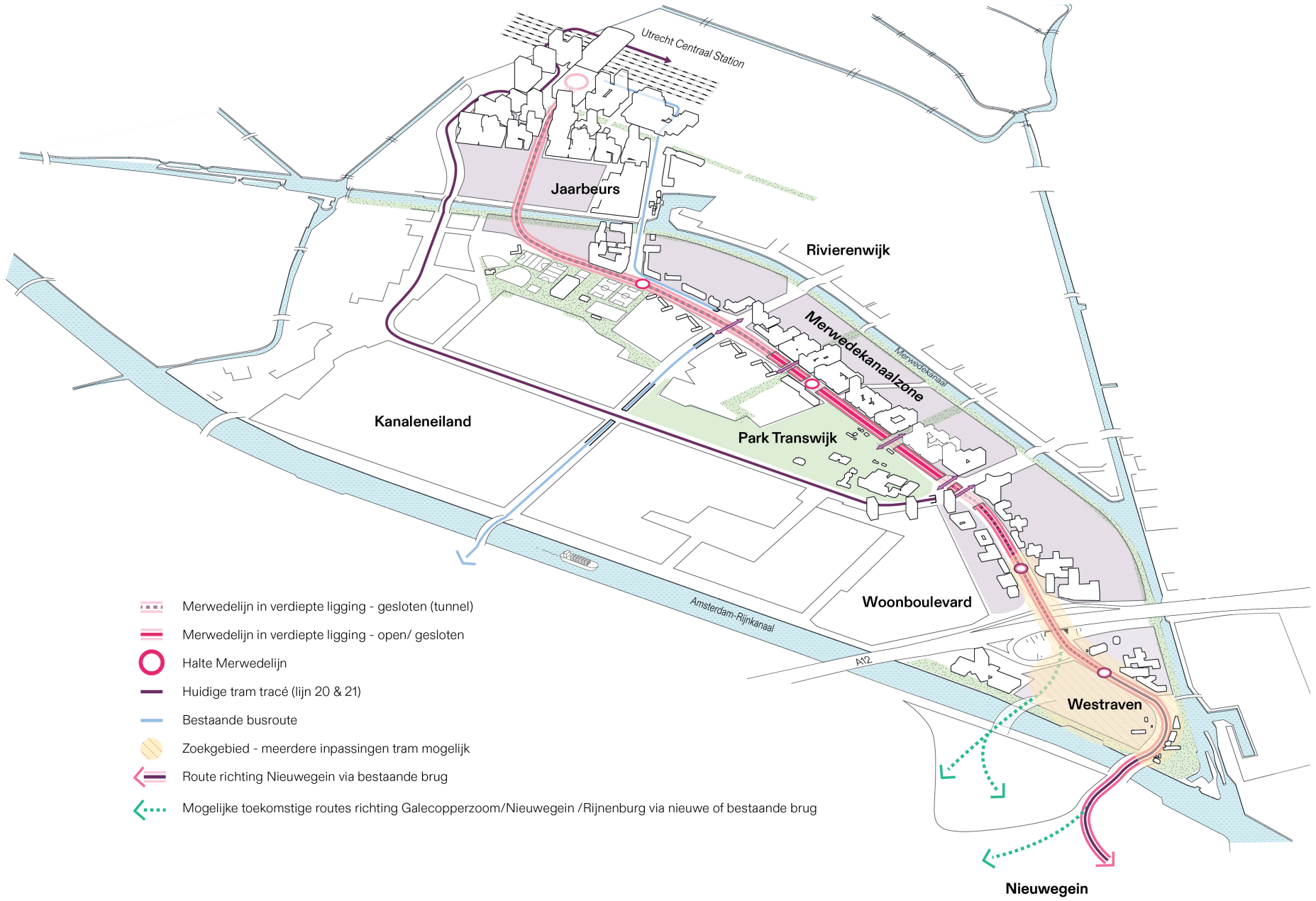
Het voorkeursalternatief bestaat uit een snelle, verdiept gelegen tramverbinding (de Merwedelijn) van Utrecht Centraal tot en met halte Kanaleneiland-Zuid, met een zoekgebied richting Westraven. Het betreft een **combinatie van alternatieven 5 en 6** en geeft invulling aan de doelstellingen om nieuwe 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.

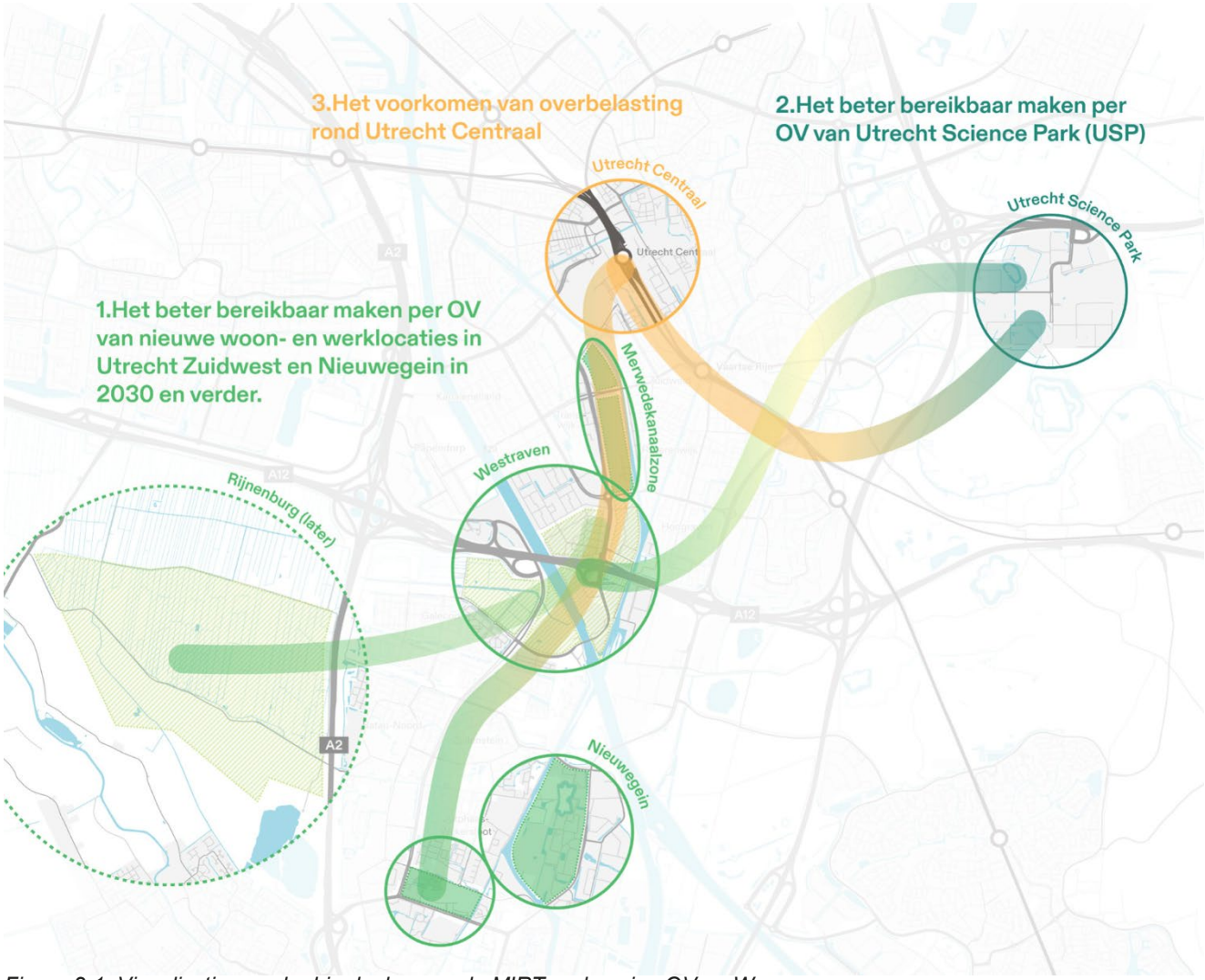
2 Opgave en proces

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

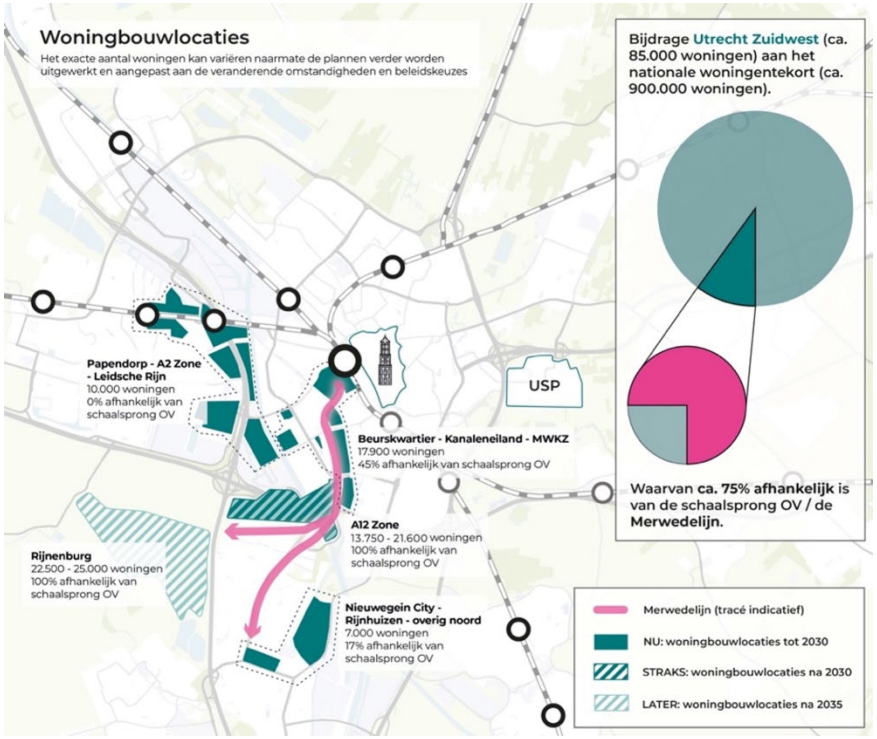
2.2 De verstedelijkings- en mobiliteitsopgave

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.

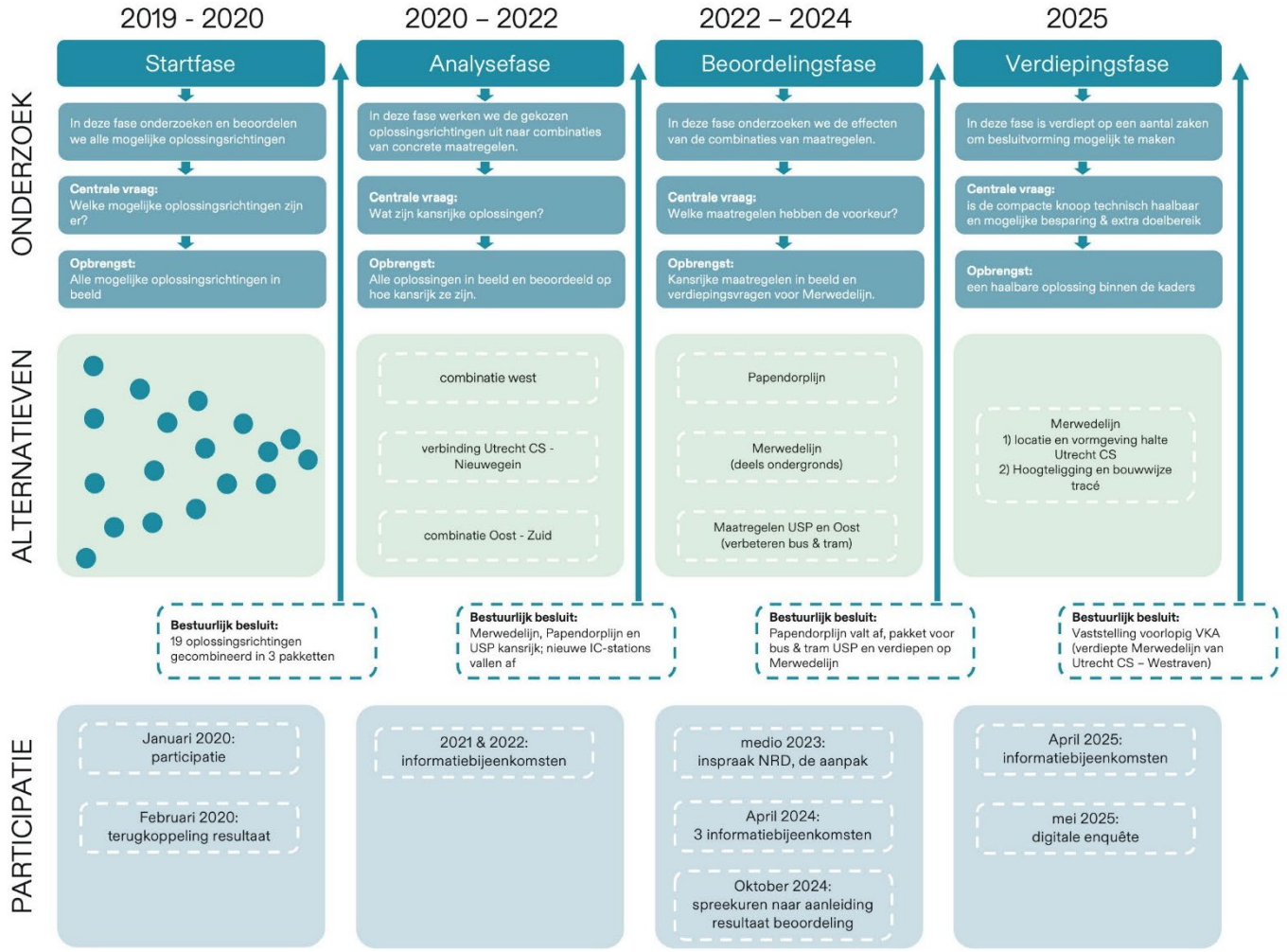
Niet alleen OV-reizigers, maar ook fietsers en voetgangers komen in de knel. Groeiende fiets- en voetgangersstromen, vooral in de buurt van Utrecht Centraal, kruisen met de grote OV-stromen. Hierdoor komt niet alleen het stedelijk netwerk steeds meer onder druk te staan, maar de algehele leefbaarheid 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

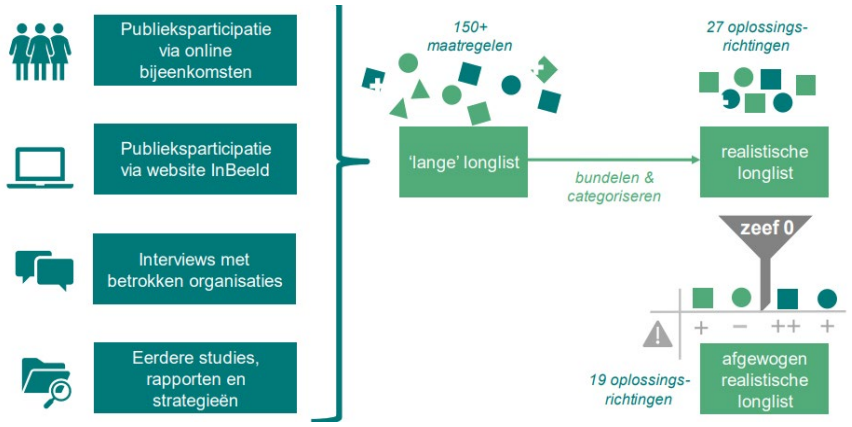
Tijdens het BO MIRT van november 2019 is besloten te starten met deze MIRT-Verkenning. Er zijn toen financiële middelen gereserveerd voor de uitvoering van maatregelen. Dit op basis van diverse studies die zijn uitgevoerd naar de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven in de regio Utrecht. Een overzicht 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.

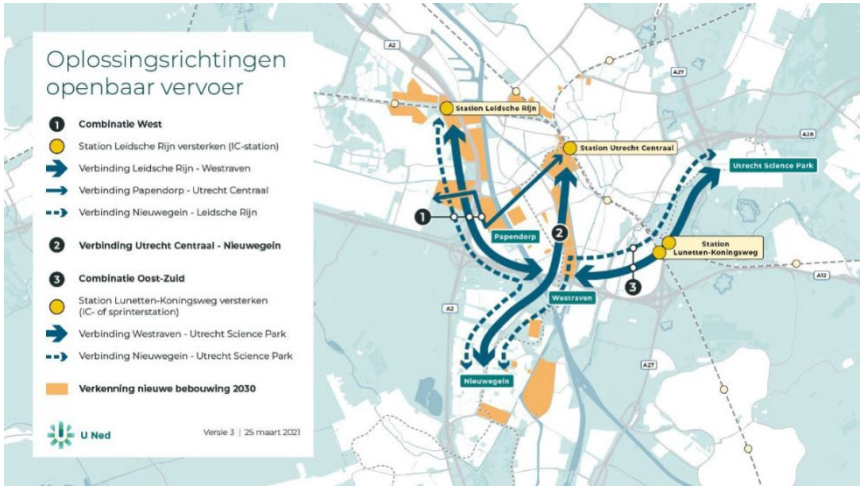
2.5 Analysefase

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.

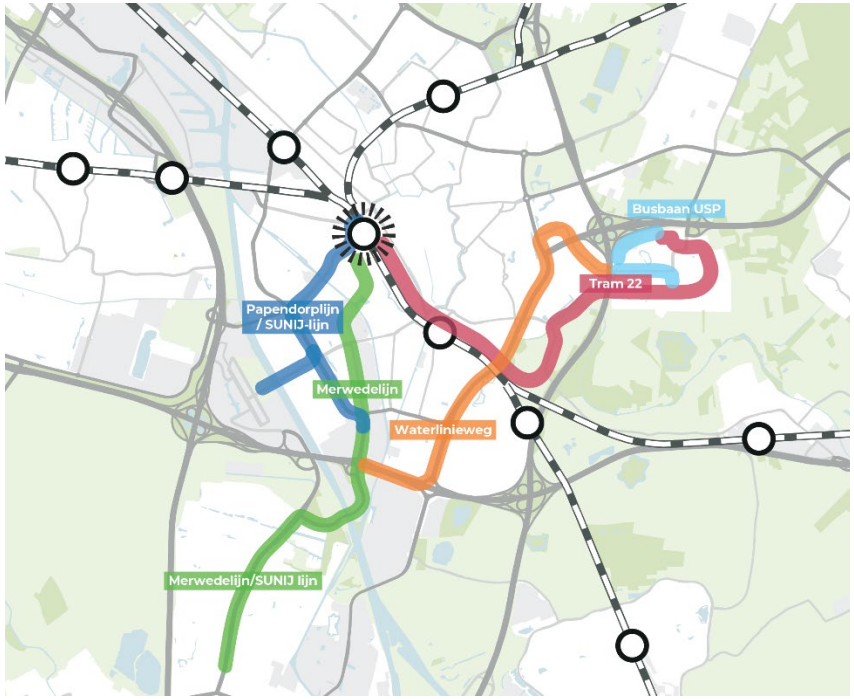
Conclusie Analysefase

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.

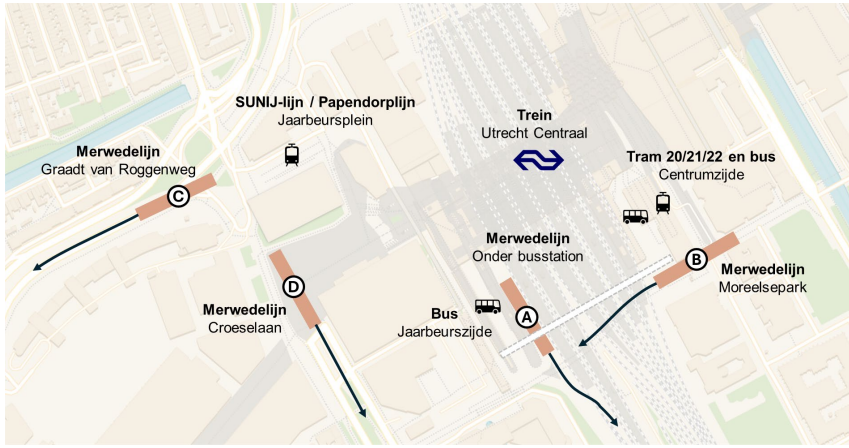
De Merwedelijn

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.

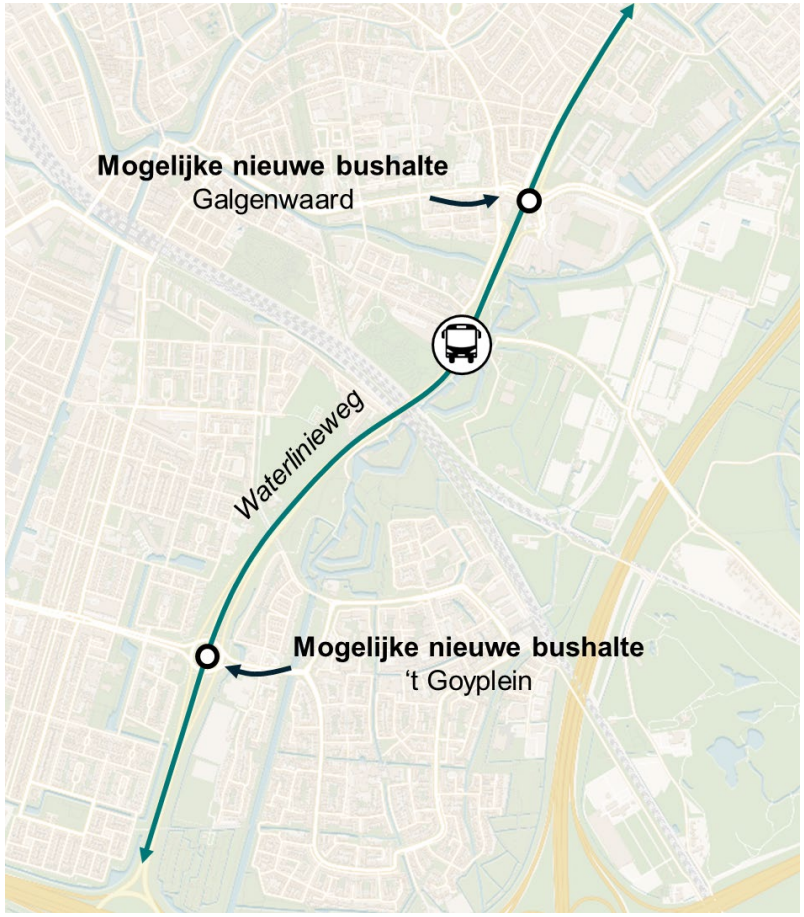
Busopties Waterlinieweg en USP

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.

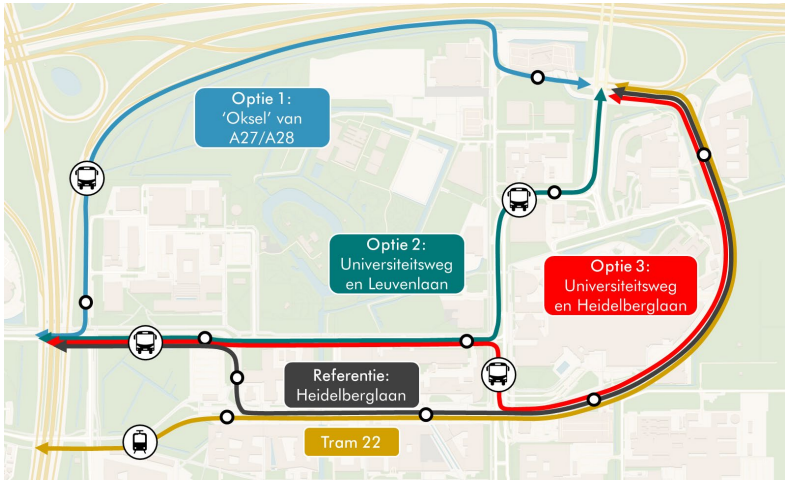
Busbaan A12

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

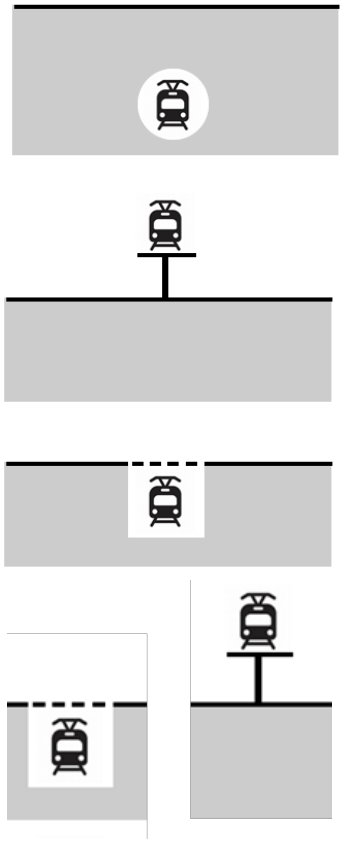
De passage van het Amsterdam-Rijnkanaal is een complex onderdeel van het tracé. In de beoordelingsfase bleek een lange boortunnel (tot en met voorbij het Amsterdam-Rijnkanaal) veel voordelen op te leveren voor de bereikbaarheid van Galecopperzoom. Daarom is in de verdiepingsfase, als versoberingsoptie, 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

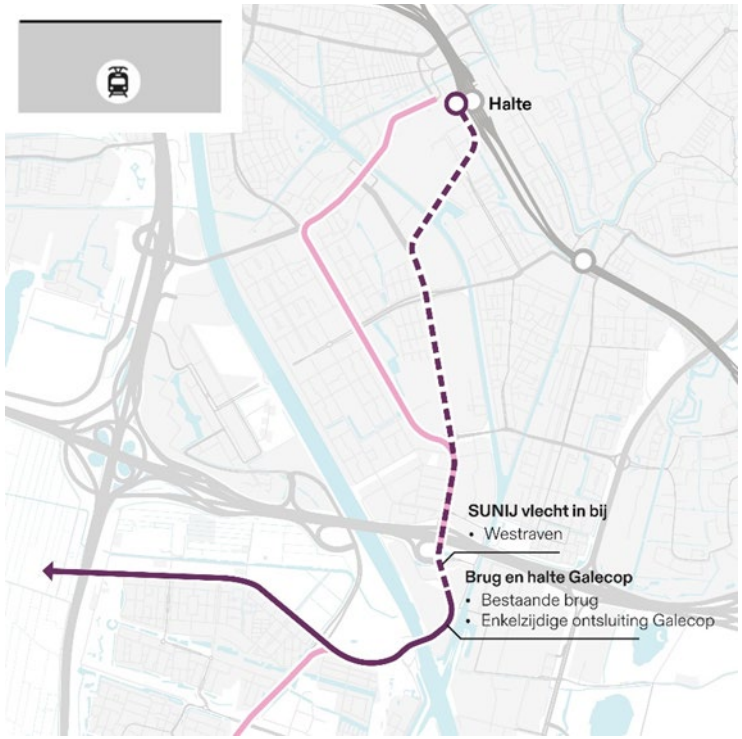
De varianten voor nadere beoordeling van het tracé tussen Utrecht CS en Westraven zijn daarmee:



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.

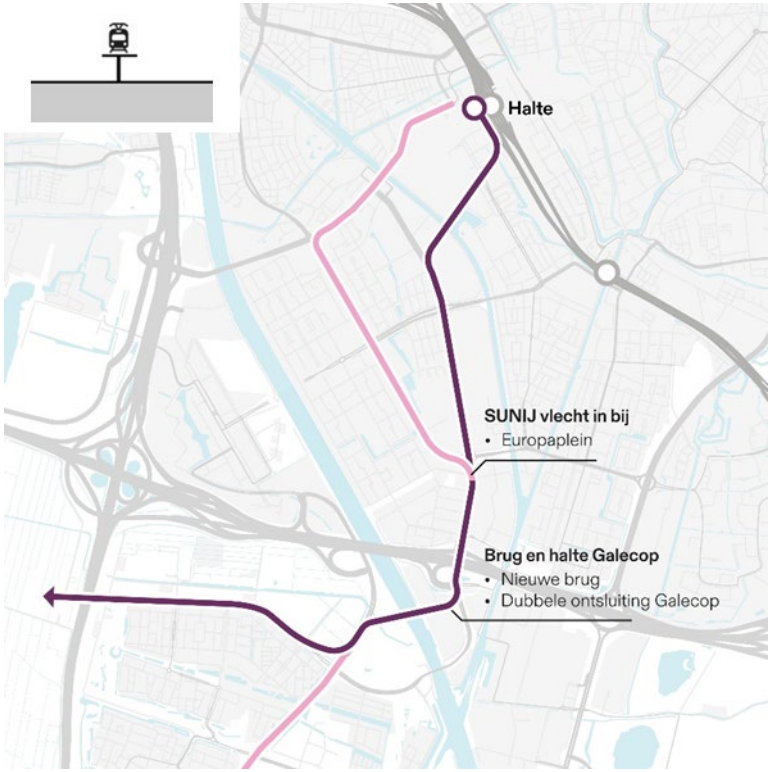
1. Boortunnel



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.

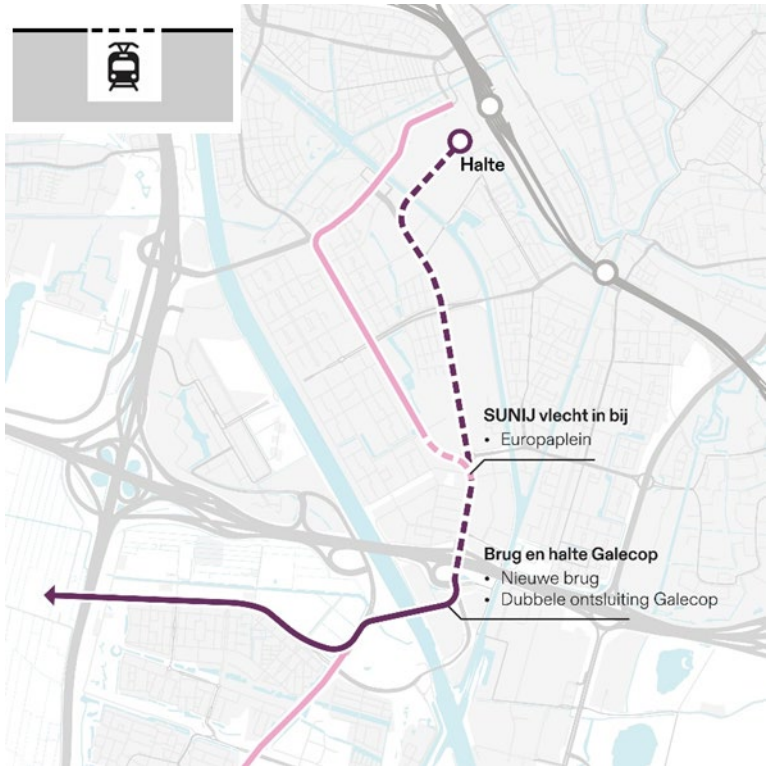
2. Tracé op hoogte: viaduct



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

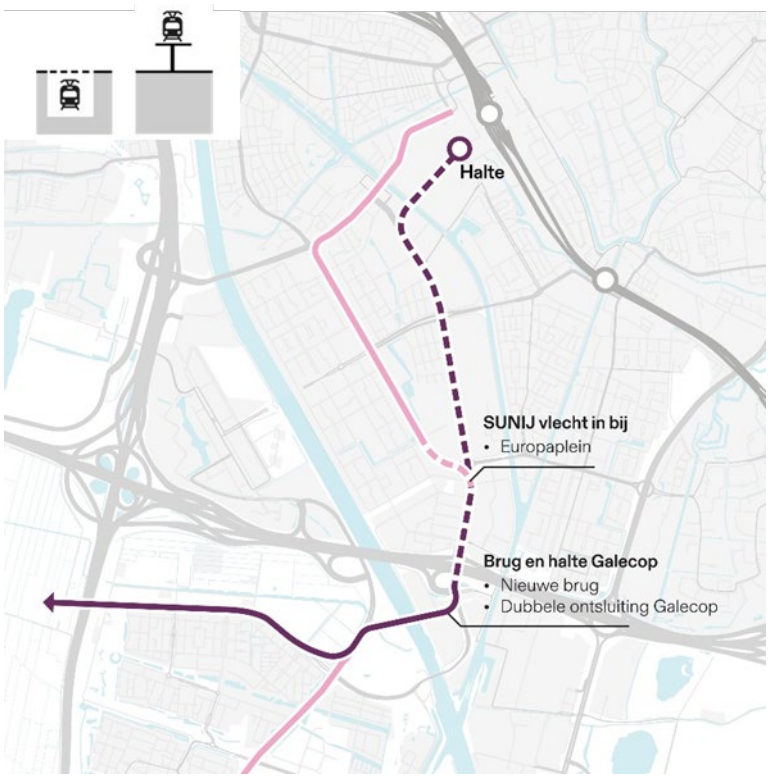


Figuur 2-15:Overzichtskaart optie verdiepte ligging

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.

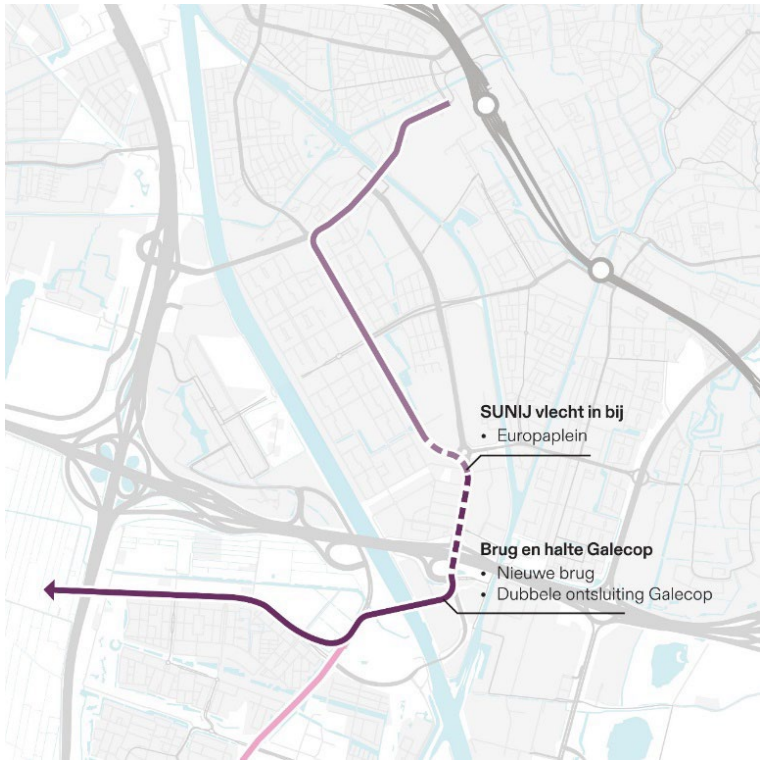
4. Combinatie verdiept en viaduct



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

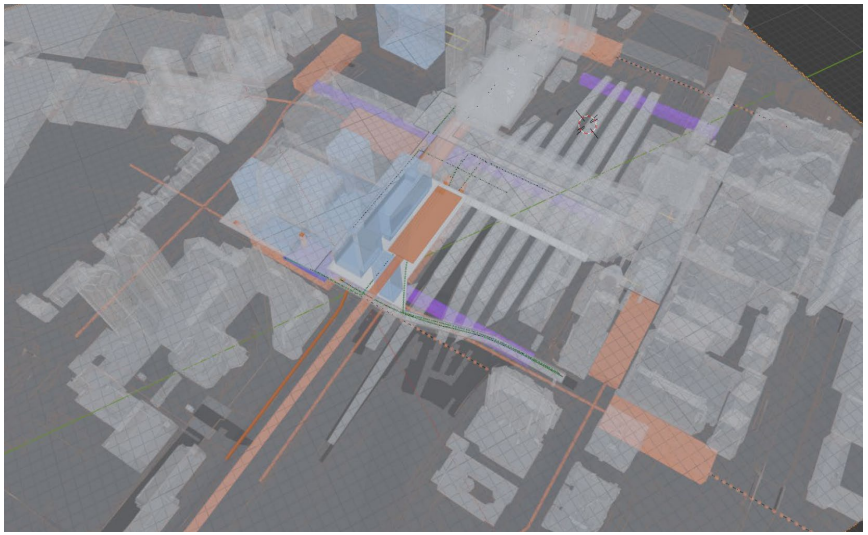
In de zogenaamde faseringsvariant wordt vanuit kostenoverwegingen alleen het gedeelte tussen het Europaplein en de Jutphasespoorbrug verdiept aangelegd, maar blijft de tram vanaf het Europaplein over het reeds bestaande spoor van de SUNIJ-lijn rijden. In de toekomst zou het gedeelte tussen Europaplein 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.

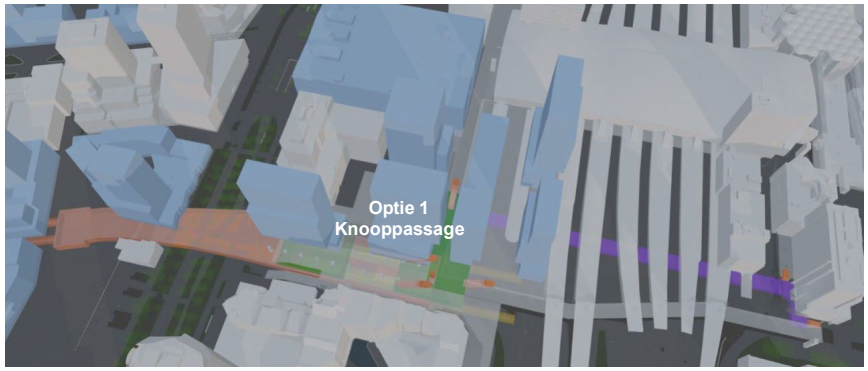


Figuur 2-19: Overzicht nieuwe halteopties in het stationsgebied

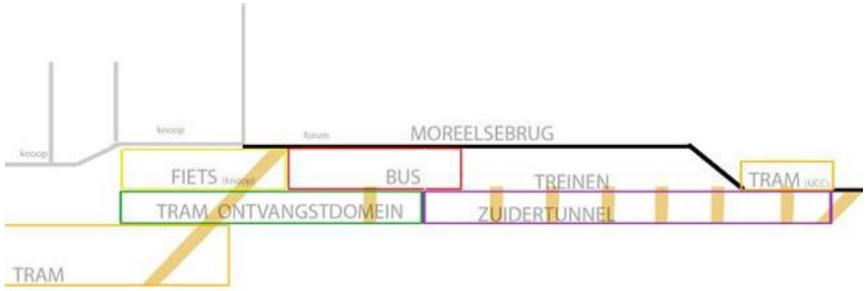
Knooppassage

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.

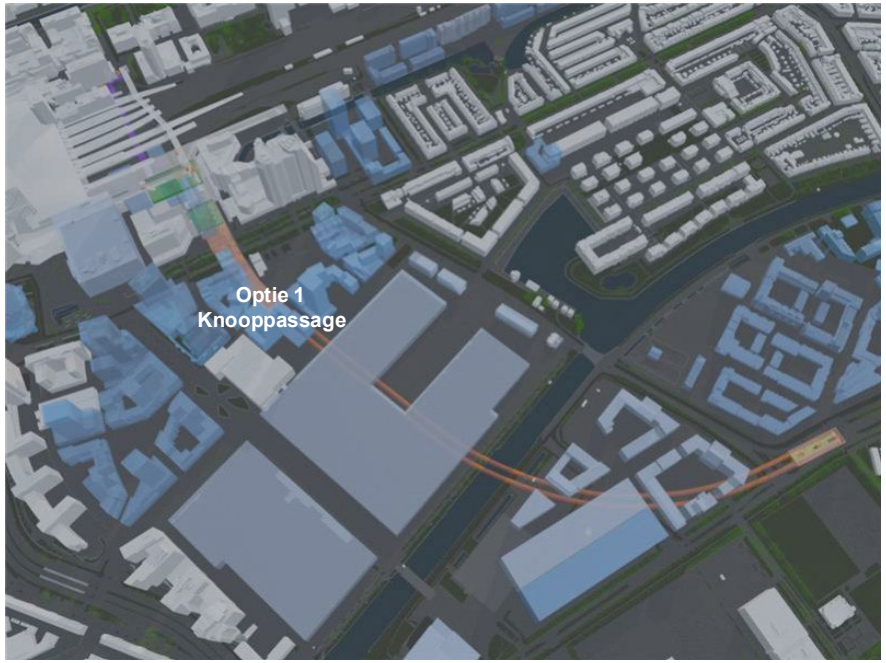
Combinatie met hoogteligging tracé: De Knooppassage halte is alleen te combineren met een geboord tracé.



Figuur 2-20: Visualisatie halteoptie knooppassage



Figuur 2-21: Schematisch doorsnede bij halteoptie knooppassage



Figuur 2-22: Visualisatie tracé aansluiting halteoptie knooppassage

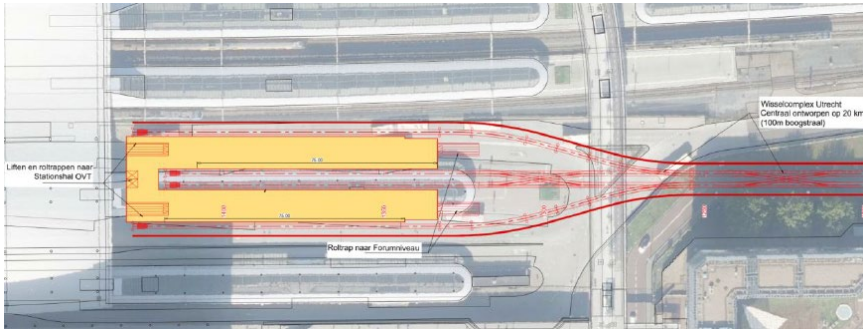
Busstation Hoog,

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

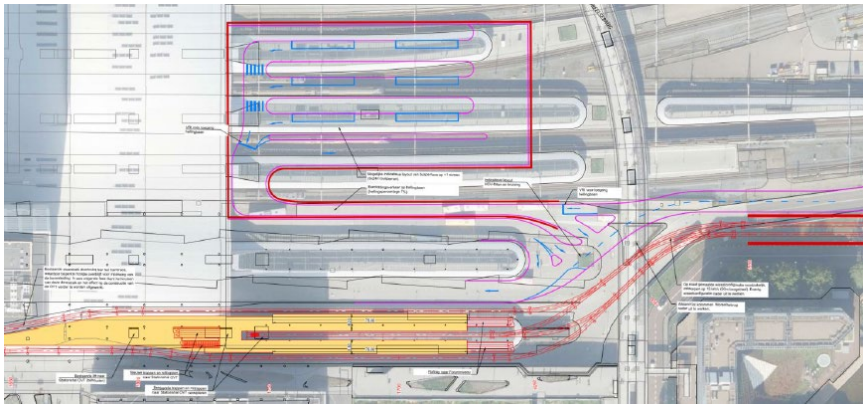


Figuur 2-25: Verloop van het tracé bij halteoptie busstation hoog

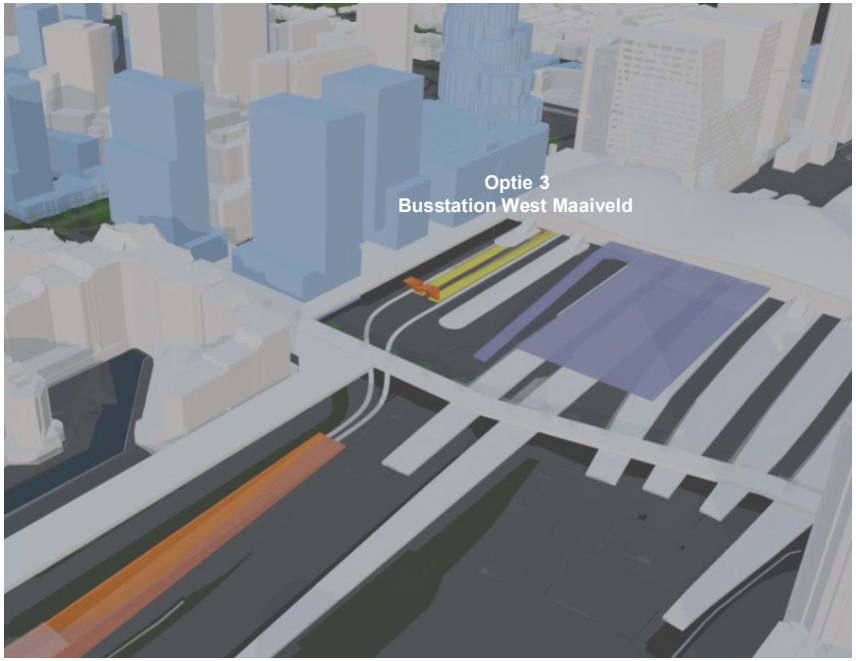
Busstation maaiveld

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.

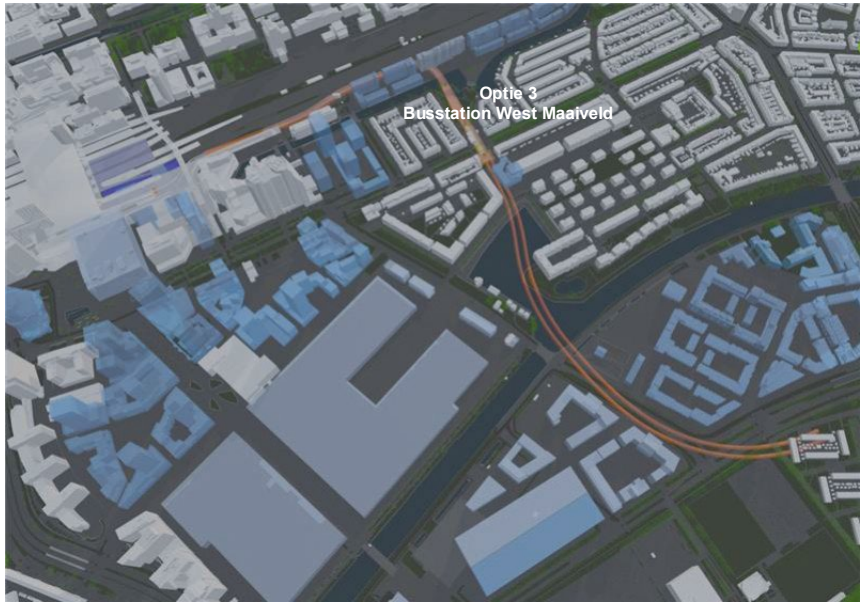
Combinatie met hoogteligging tracé: Deze halte Busstation maaiveld is alleen te combineren met een geboorde variant van het tracé.



Figuur 2-27: Schetsontwerp halteoptie busstation maaiveld



Figuur 2-26: Visualisatie halteoptie busstation maaiveld



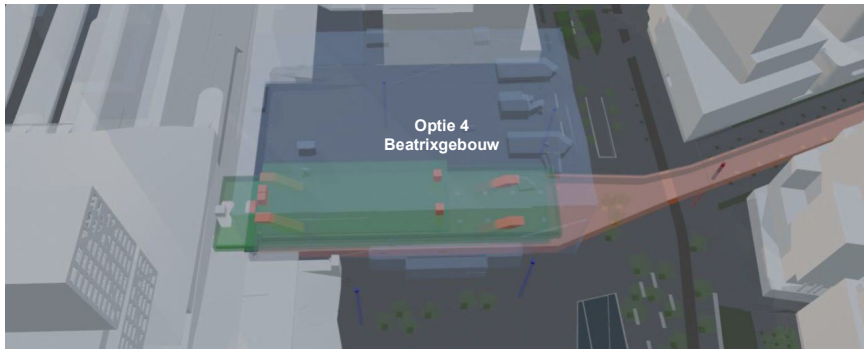
Figuur 2-28: verloop van het tracé bij halteoptie busstation maaiveld

Beatrixgebouw

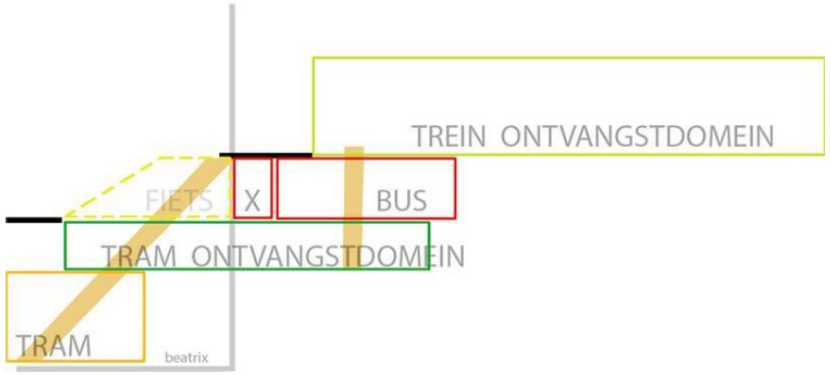
Deze optie behelst de realisatie van een tramhalte onder het huidige gebouw, en noodzaakt daarmee tot het (deels) slopen van het bestaande Beatrixgebouw. Vanwege technische en economische veroudering bestonden er al ideeën voor herontwikkeling van het gebouw. Het toevoegen van een halte aan het toekomstige 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

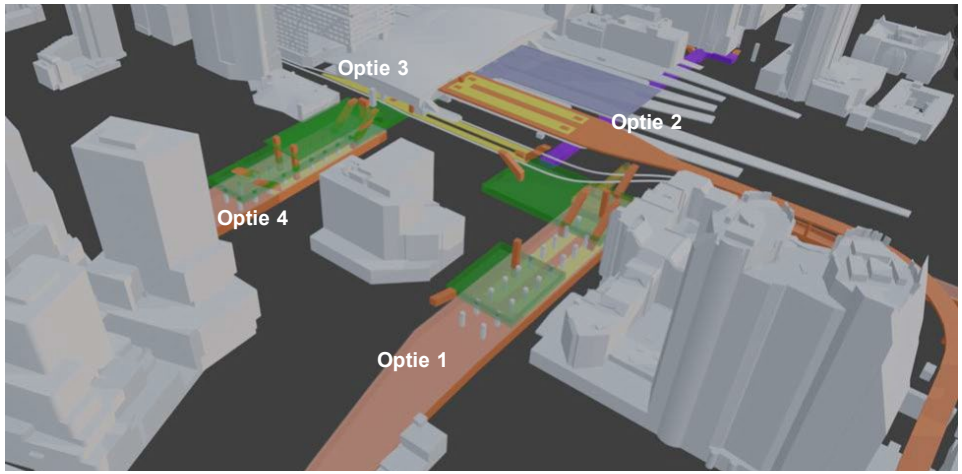


Figuur 2-31: Verloop van het tracé bij halteoptie Beatrixgebouw

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

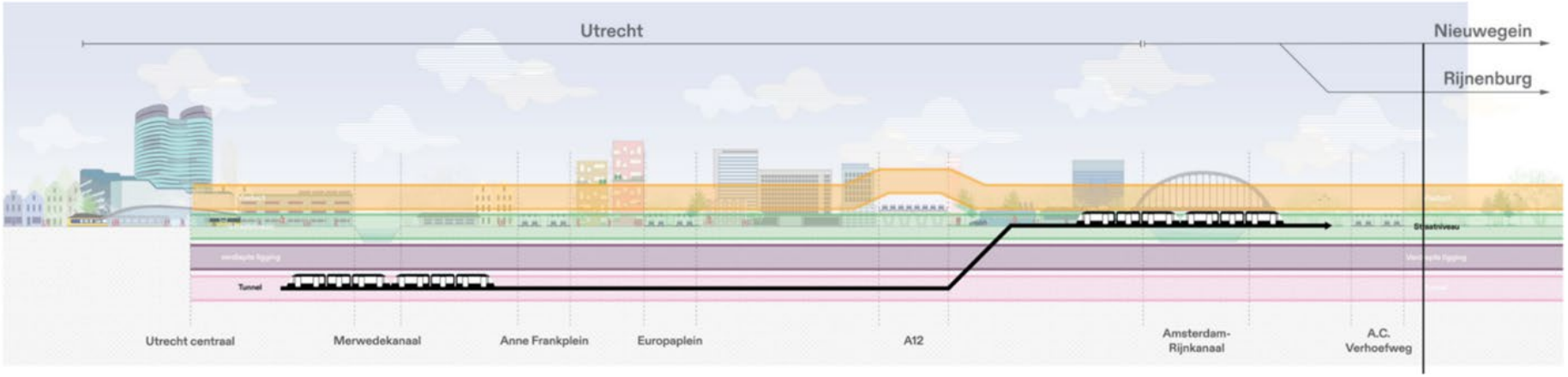
De mogelijkheden voor halteopties bij Utrecht Centraal zijn voor een belangrijk deel afhankelijk van de hoogteligging van het tracé. Niet alle halteopties zijn immers aan te sluiten op alle hoogteliggingen van het tracé.

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.

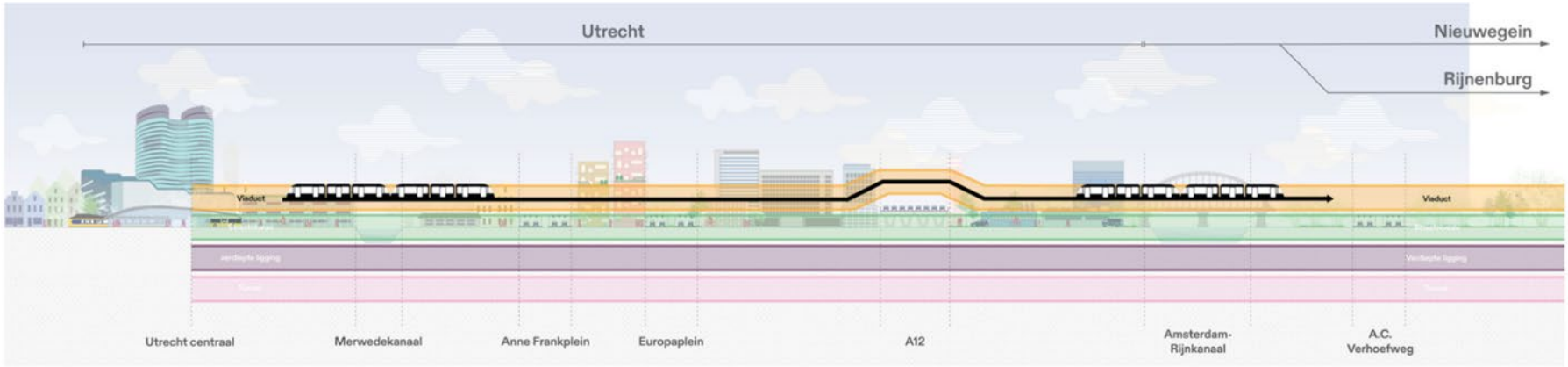
Varianten Merwedelijn	Halte Utrecht CS	Tracé
1. Tram in een tunnel	• Knooppassage, of • Busstation West maaiveld, of • Beatrixgebouw	• Geboord vanaf Westraven tot en met Utrecht CS • Bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal
2. Tram over een viaduct	• Busstation West maaiveld of • Busstation West +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**:

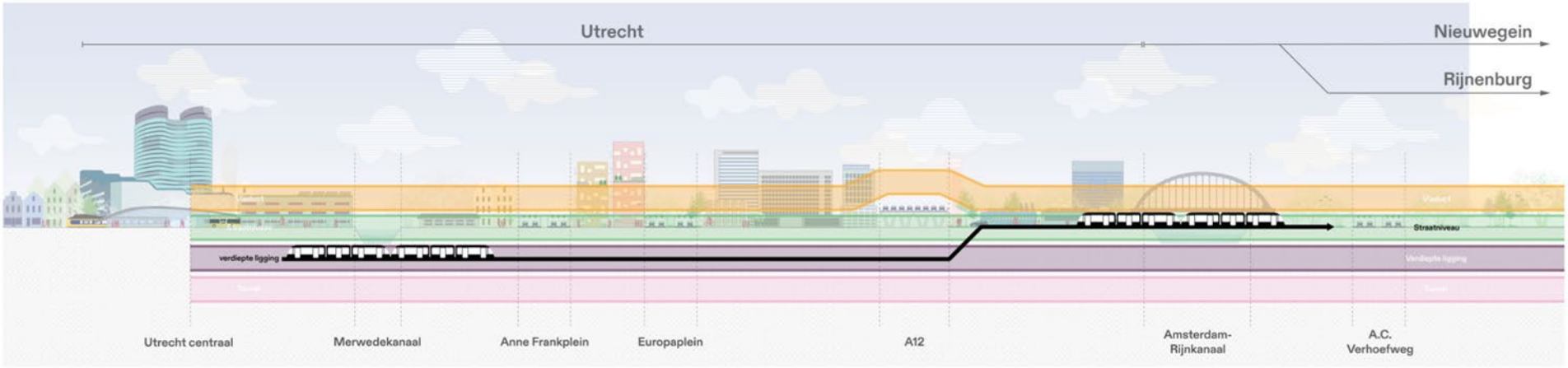
Varianten Merwedelijn	Halte Utrecht CS	Tracé
5. Tram in een verdiepte ligging tussen Europaplein en Westraven	• Geen nieuwe halte	• Gegraven vanaf Europaplein tot in Nieuwegein met een nieuwe brug. Tussen Utrecht CS en Europaplein



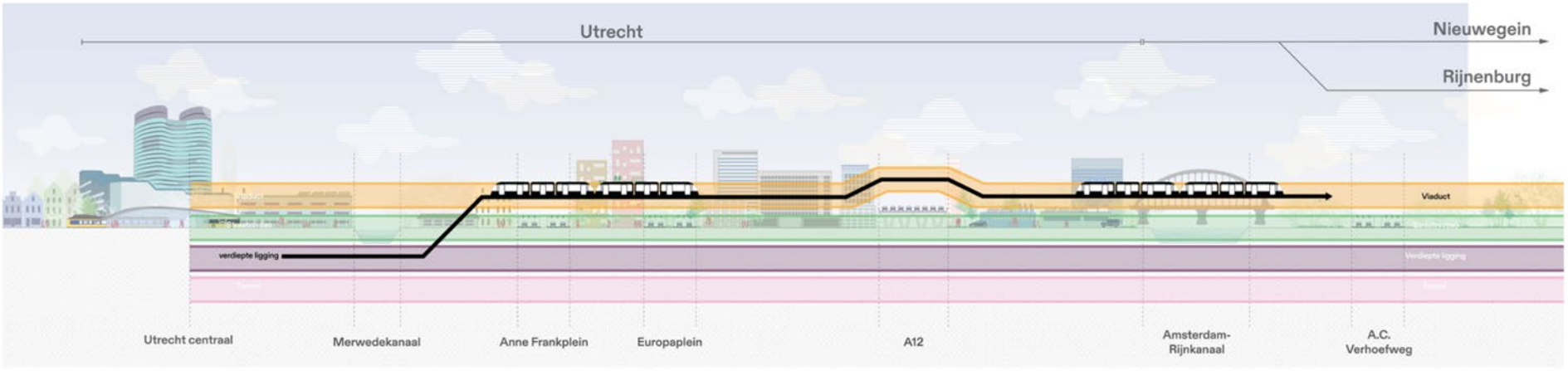
Figuur 2-33: 1. Tram in boortunnel - De tram rijdt in een diepe tunnel onder de grond tussen Utrecht CS en Westraven. Bij Westraven komt de tram boven de grond om aan te sluiten op de bestaande Jutfasebrug. Na de brug splitst het spoor: richting Nieuwegein City via het bestaande tramspoor en een nieuw 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.

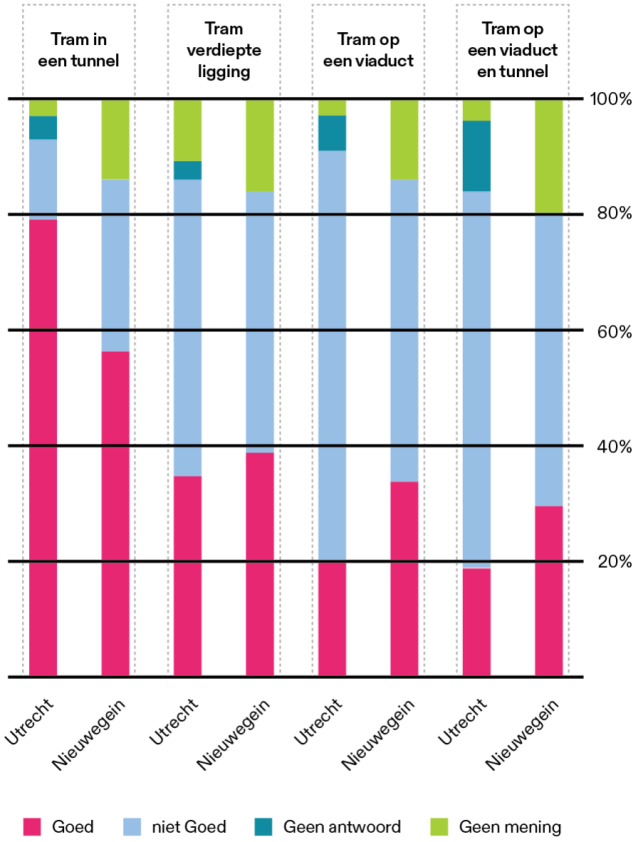
Inwoners en stakeholders

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

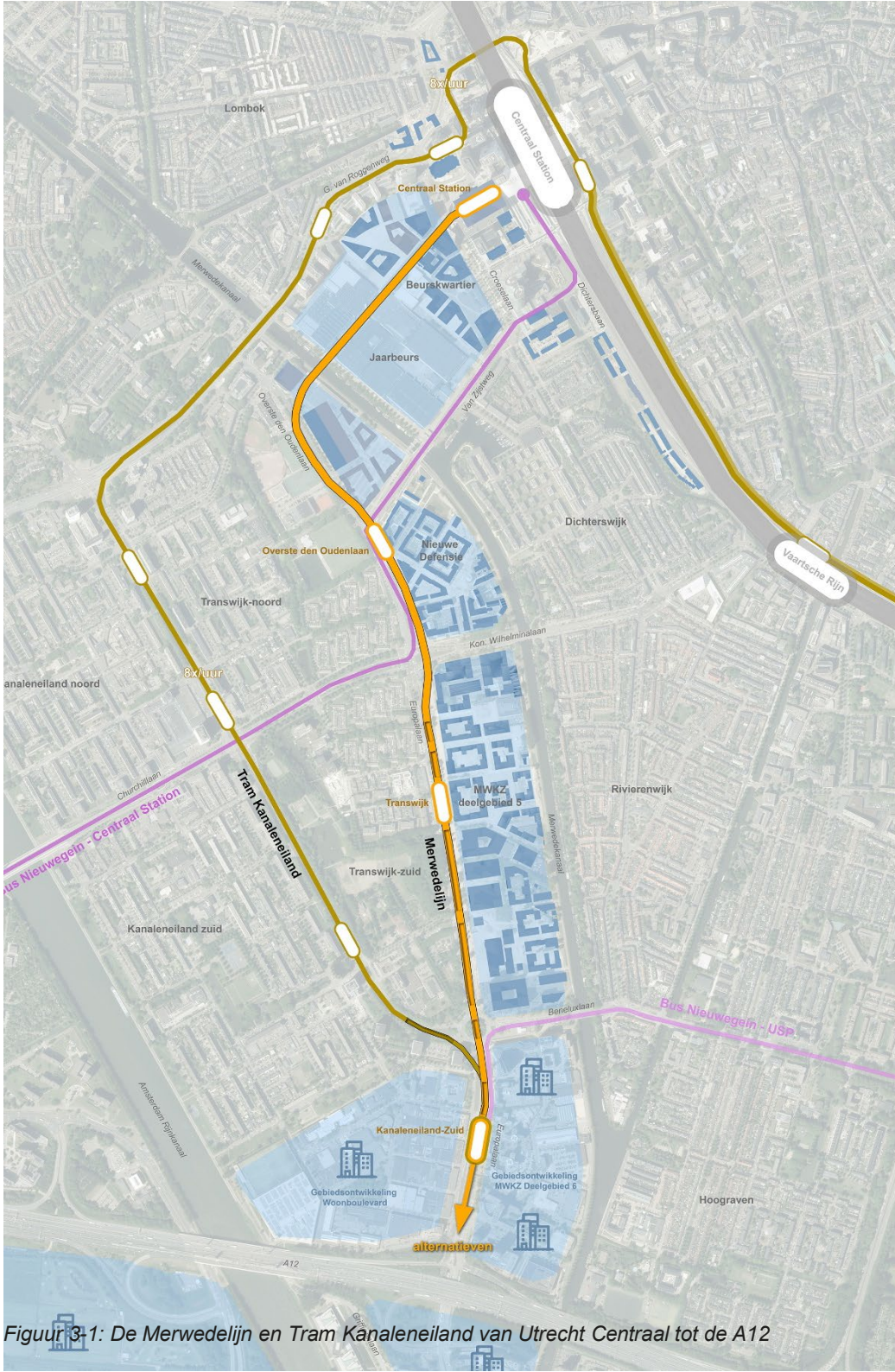
3.2 Merwedelijn en Tram Kanaleneiland

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

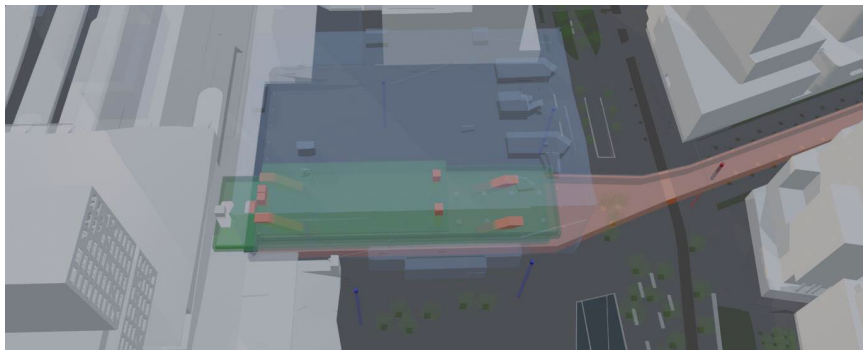
In dit dicht bebouwde gebied speelt de begin-/eindhalte van de Merwedelijn een belangrijke rol. Voor het Beatrixgebouw bestaan al langer ideeën voor herontwikkeling. Samen met de zoektocht naar een eindhalte voor de nieuwe Merwedelijn biedt dit kansen om halte en gebouw in een integraal project aan te 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.

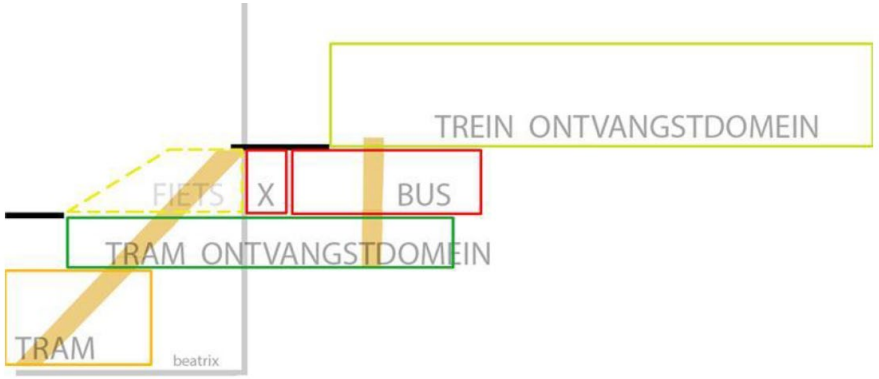


Figuur 3-5: Visualisatie eindhalte Beatrixgebouw

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.



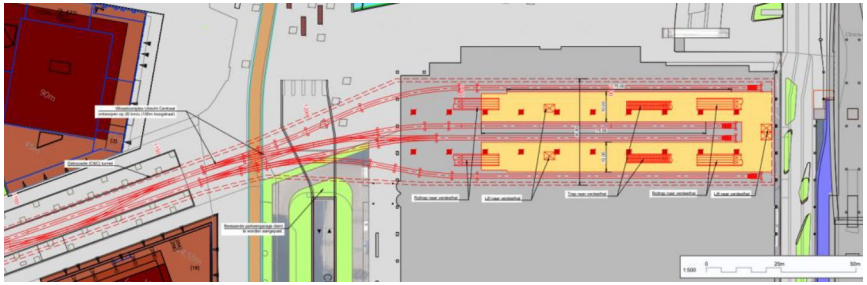
Figuur 3-6: Schematische weergave transfertunnel

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.

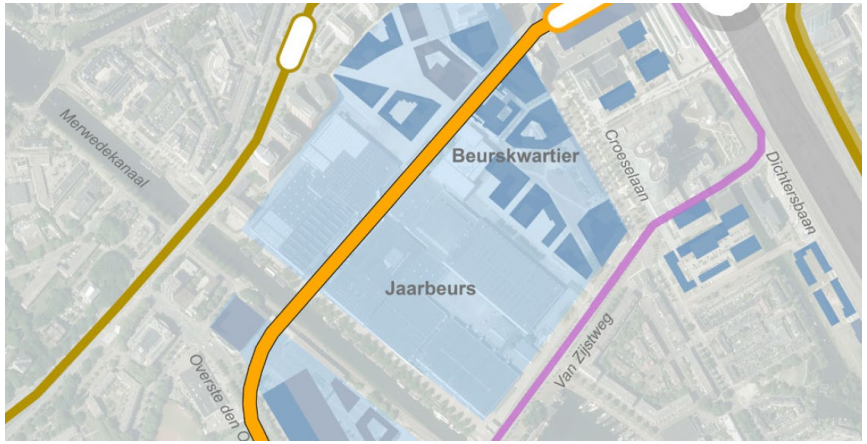


Figuur 3-7: Schetsontwerp eindhalte Beatrixgebouw

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.

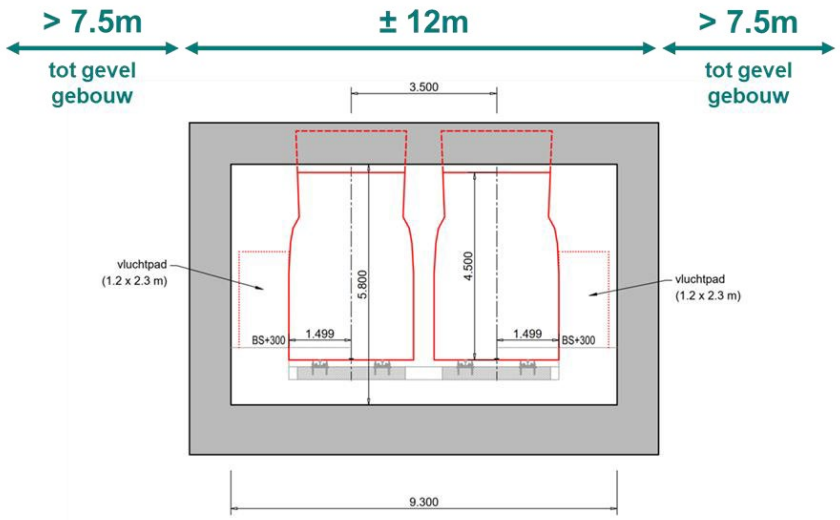
Jaarbeursboulevard



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

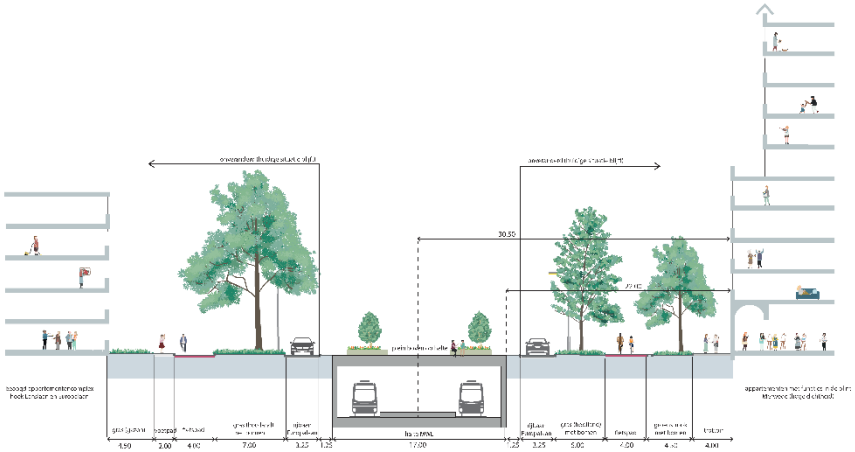
Tot en met de kruising met de Koningin Wilhelminalaan is de verdiepte ligging nog steeds overdekt, maar verder naar het zuiden moet de tramlijn vanuit kostenoverwegingen deels gerealiseerd worden als een ‘open bak’ (in de tekening is dit zichtbaar middels de ‘schaduw’ in de oranje lijn).



Figuur 3-11: Ligging tracé op de Europalaan

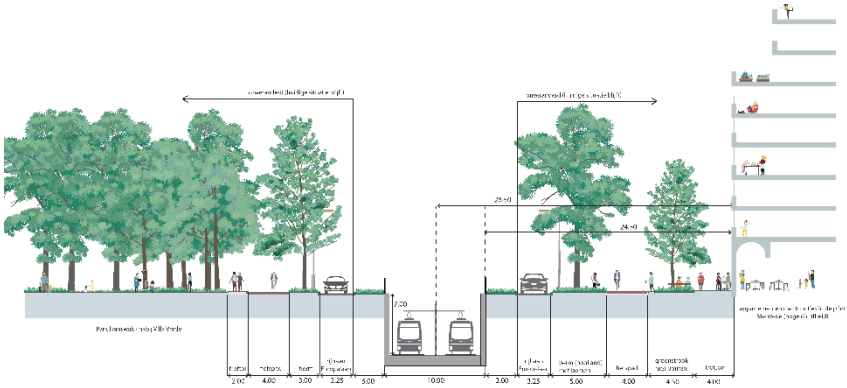
In het ontwerp is gekeken waar een ‘deksel’ het meest nodig en wenselijk is vanuit oversteekbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Waar wegen en voet- en fietspaden de Europalaan kruisen is de Merwedelijn overdekt. Deze overdekte plekken houden ook al rekening met de ligging van wegen en paden voor de nieuwbouw 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.

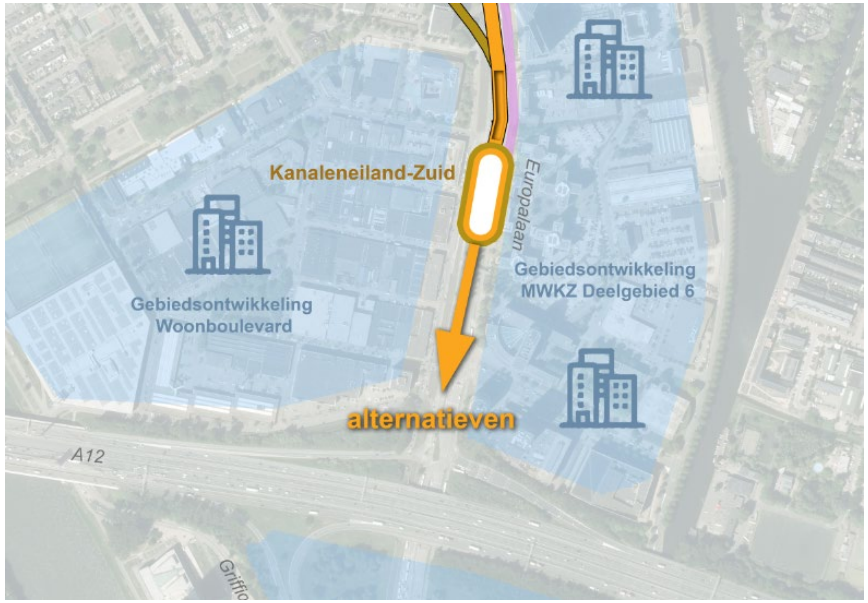
In de visualisatie is te zien dat bovenop de halte een ruime nieuwe openbare ruimte ontstaat waar de entrees naar de ondergrondse perrons en de fietsenstallingen een plek krijgen. Ook commerciële functies zouden hier ingepast kunnen worden.

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

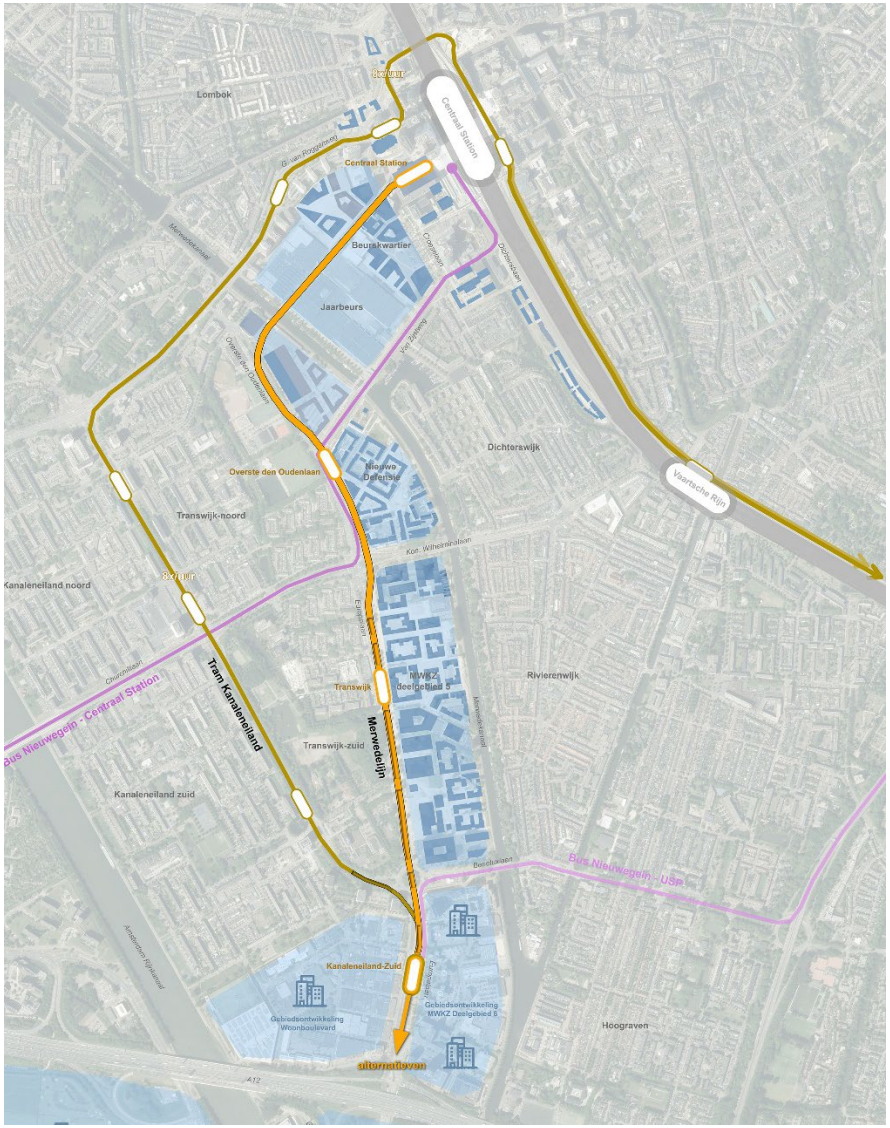


Figuur 3-15: Ligging tracé rondom halte Kanaleneiland-Zuid

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:

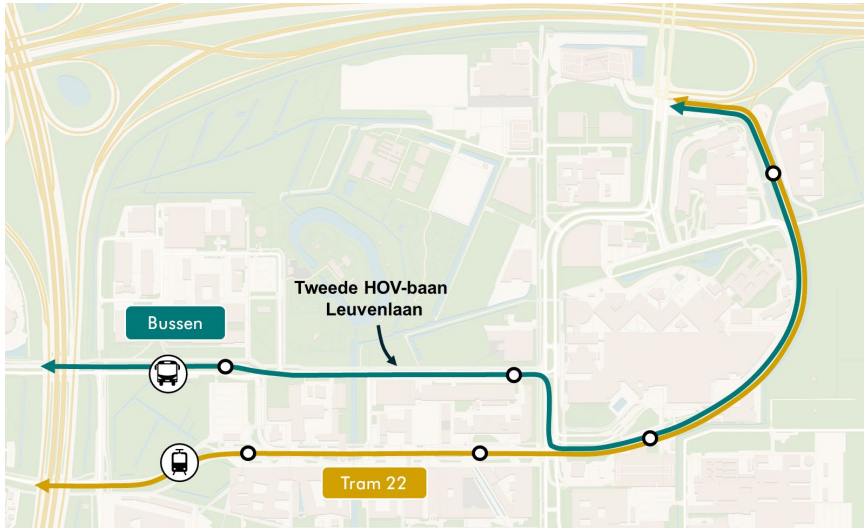
- Nieuwegein – Utrecht Centraal: via Papendorp
- Nieuwegein – USP: via Westraven, Europaplein en Beneluxlaan

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.

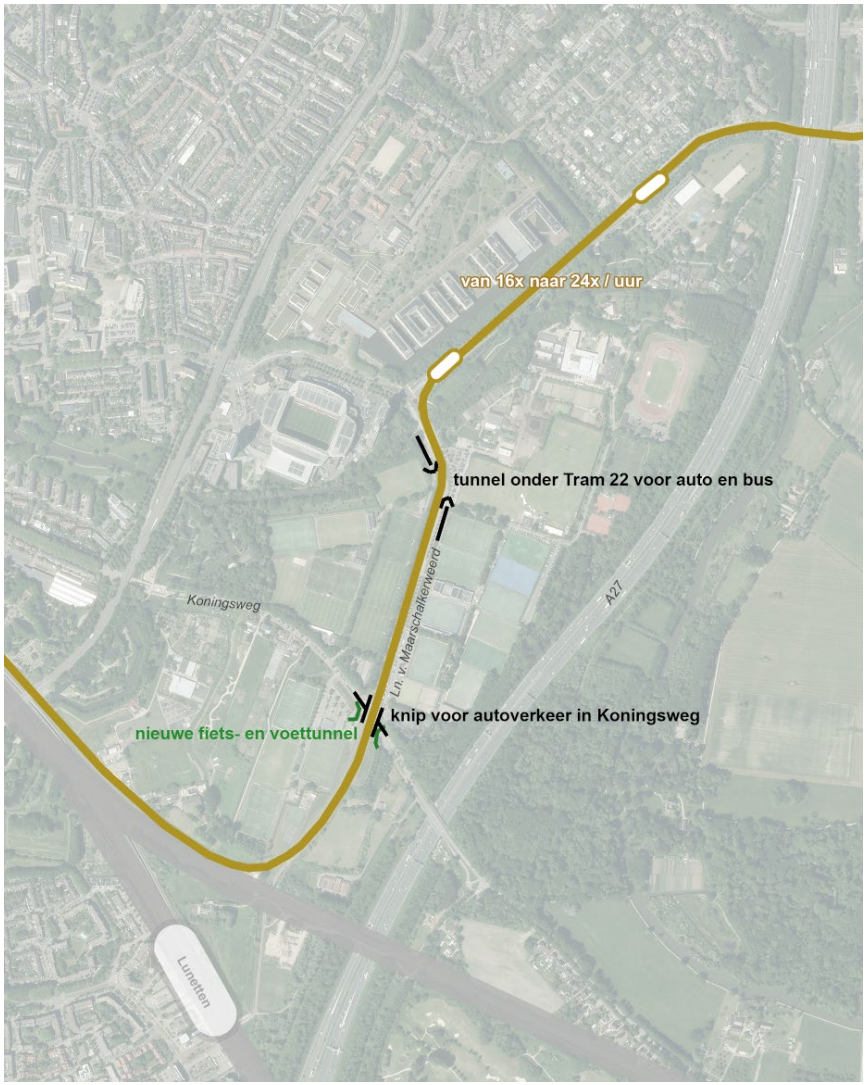
3.4 Frequentieverhoging Tram 22

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.

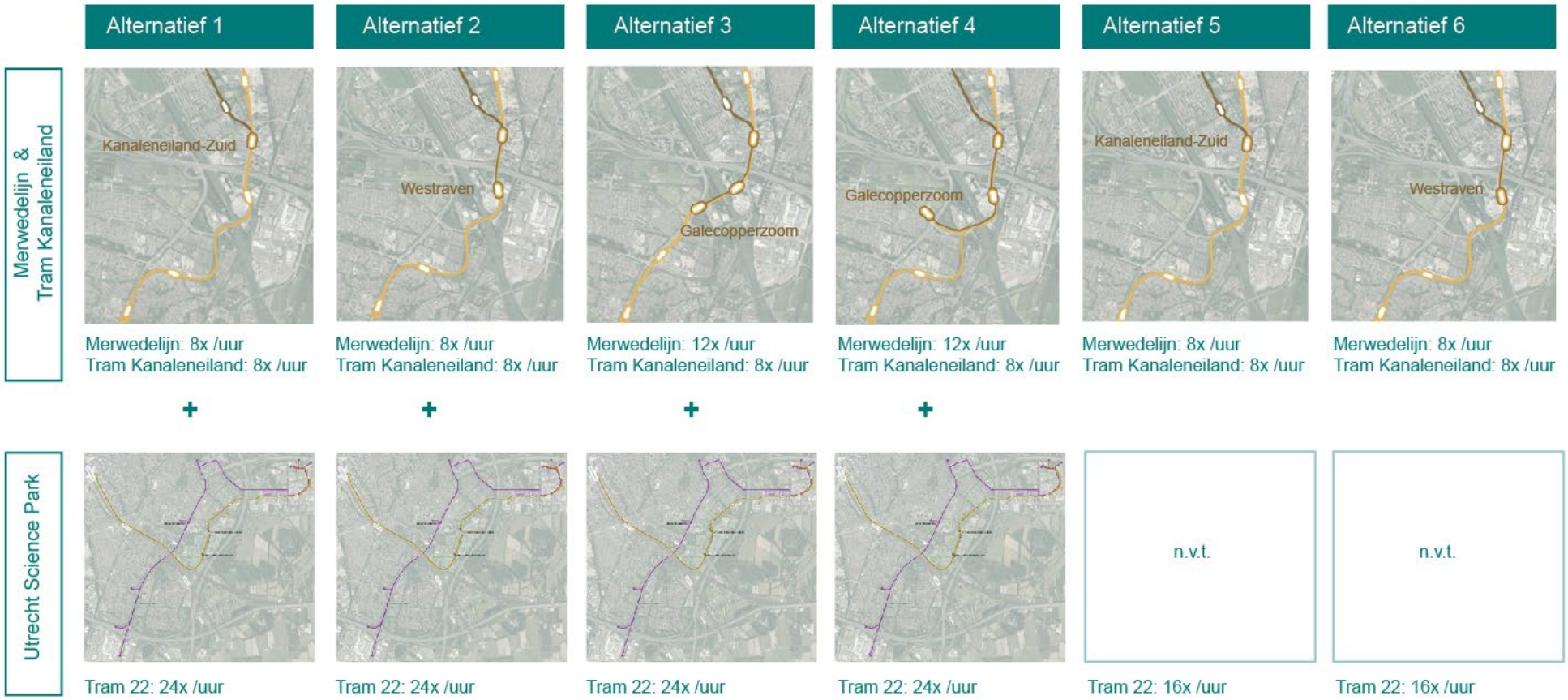
Beide oplossingen zorgen voor een andere aansluiting en ligging van de haltes van de Merwedelijn in de herontwikkelingsgebieden Westraven en Galecopperzoom (en in de toekomst Rijnenburg). Daarom zijn beide oplossingen integraal meegenomen in de effectbeoordeling.

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.

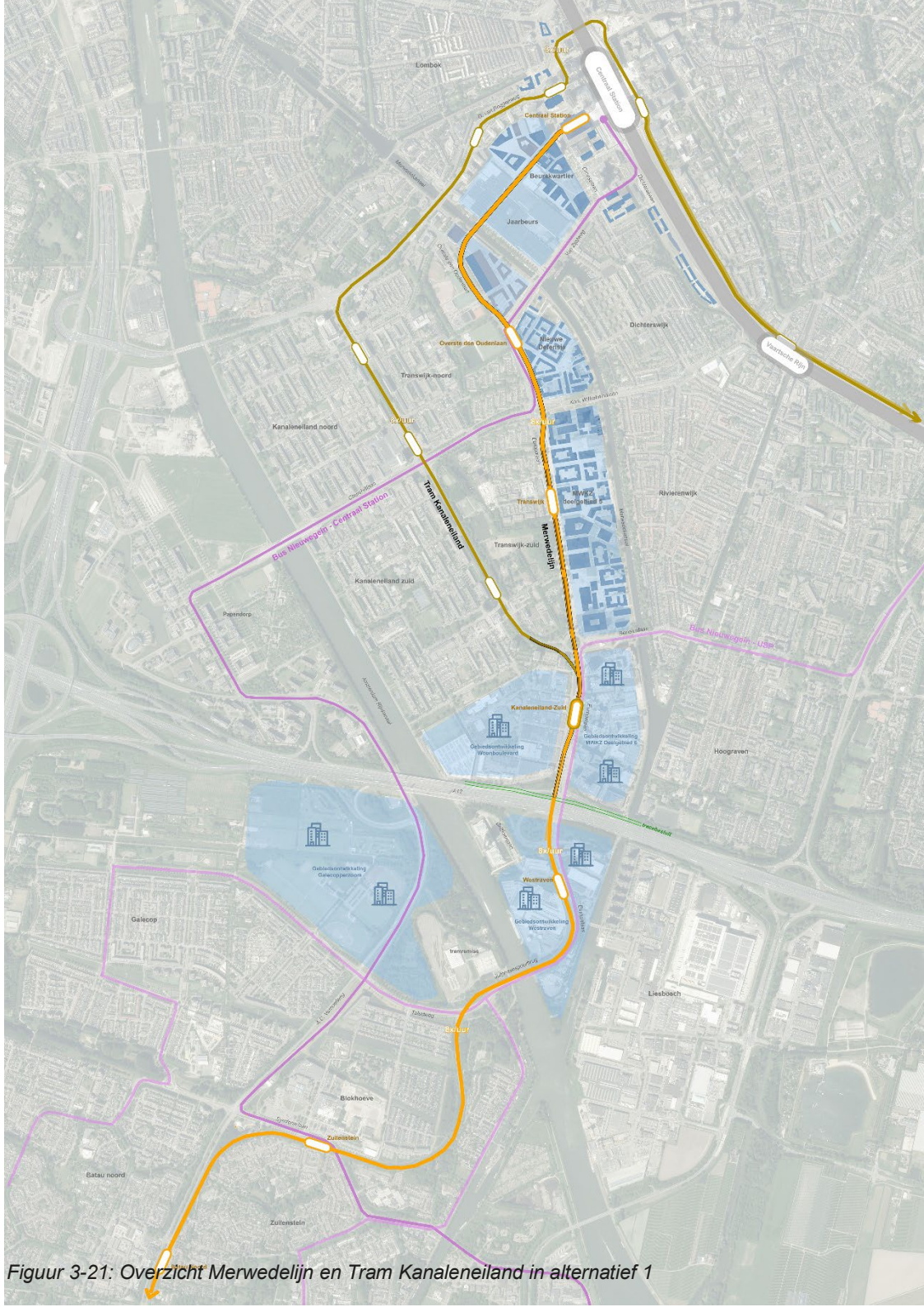
Tram Kanaleneiland takt op de halte Kanaleneiland-Zuid aan op de Merwedelijn. Net ten zuiden van de A12 is een keerspoor voorzien in de oksel van afrit 17 (Kanaleneiland). De tram rijdt vanaf hier terug naar Utrecht Centraal.

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.

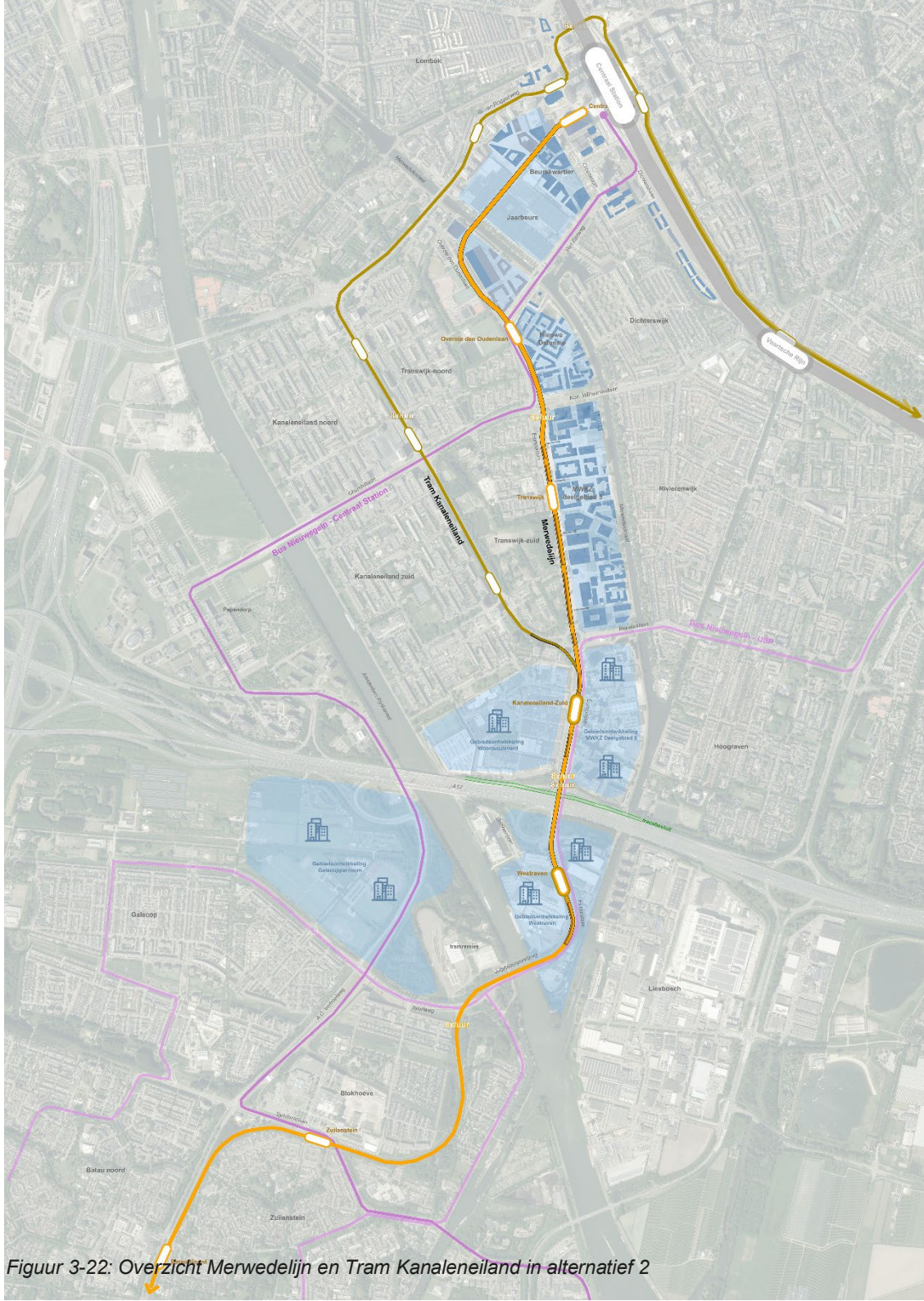
De Tram Kanaleneiland heeft een eindhalte bij halte P+R Westraven, en keert direct na deze halte middels een eveneens ondergronds gelegen keerspoor.

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.

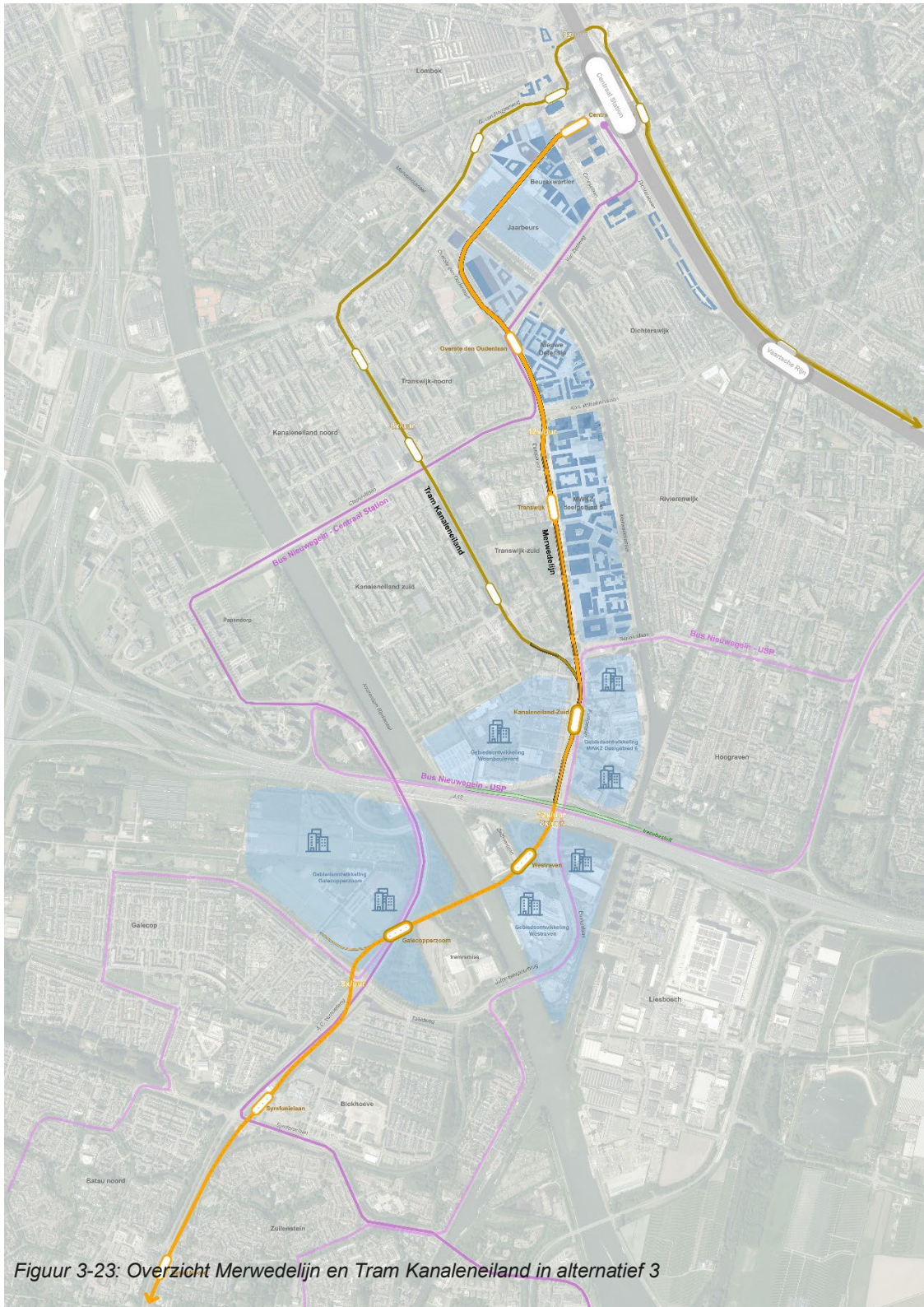
Frequentie

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.

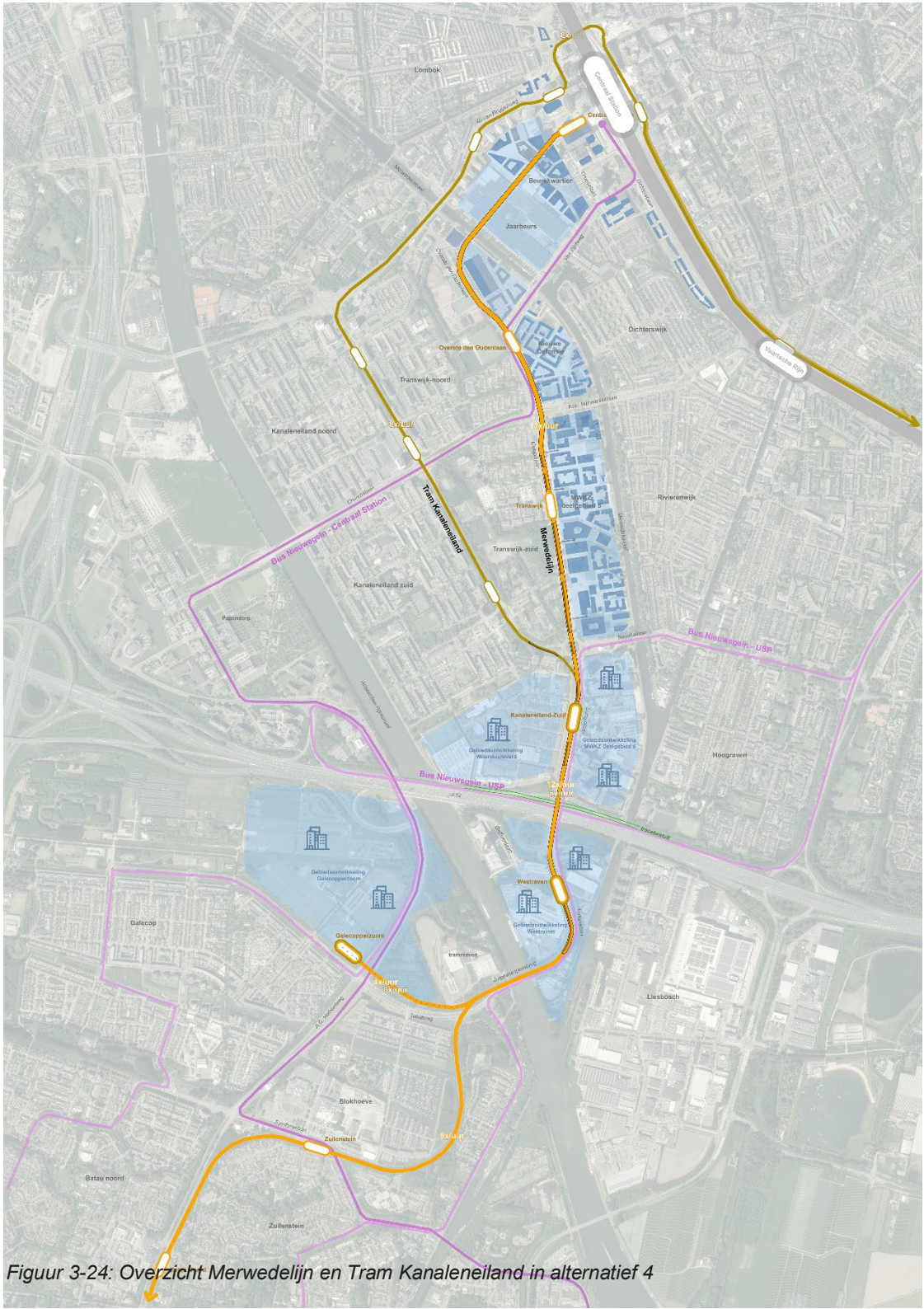
Frequentie

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

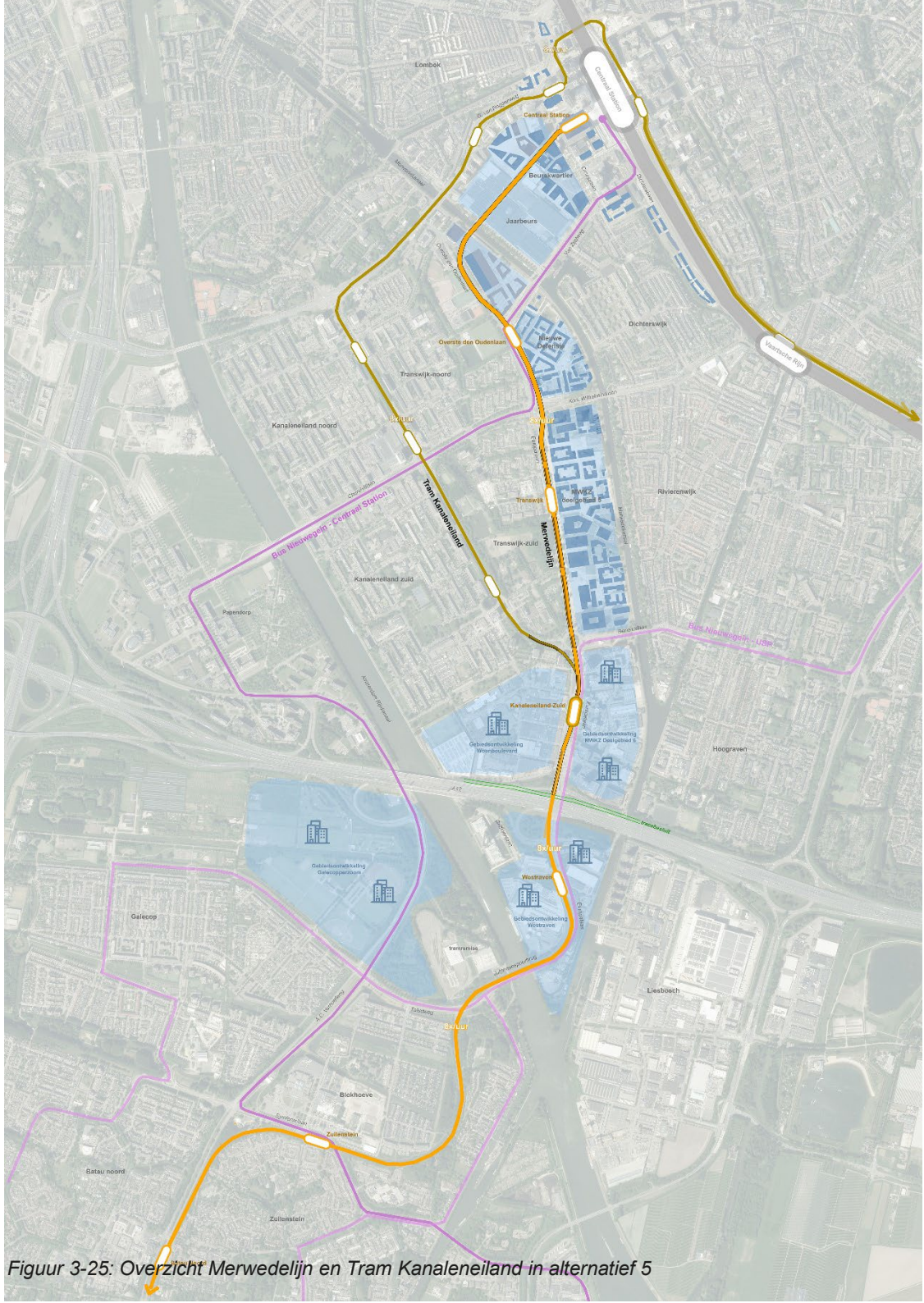
De Merwedelijn rijdt in dit alternatief daarom met een frequentie van 8 keer per uur in beide richtingen. Vanaf Nieuwegein-City rijden 4 trams richting Nieuwegein-Zuid en 4 trams richting IJsselstein-Zuid, net als bij de huidige SUNIJ-lijn. Tram Kanaleneiland takt op de halte Kanaleneiland-Zuid aan op 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.

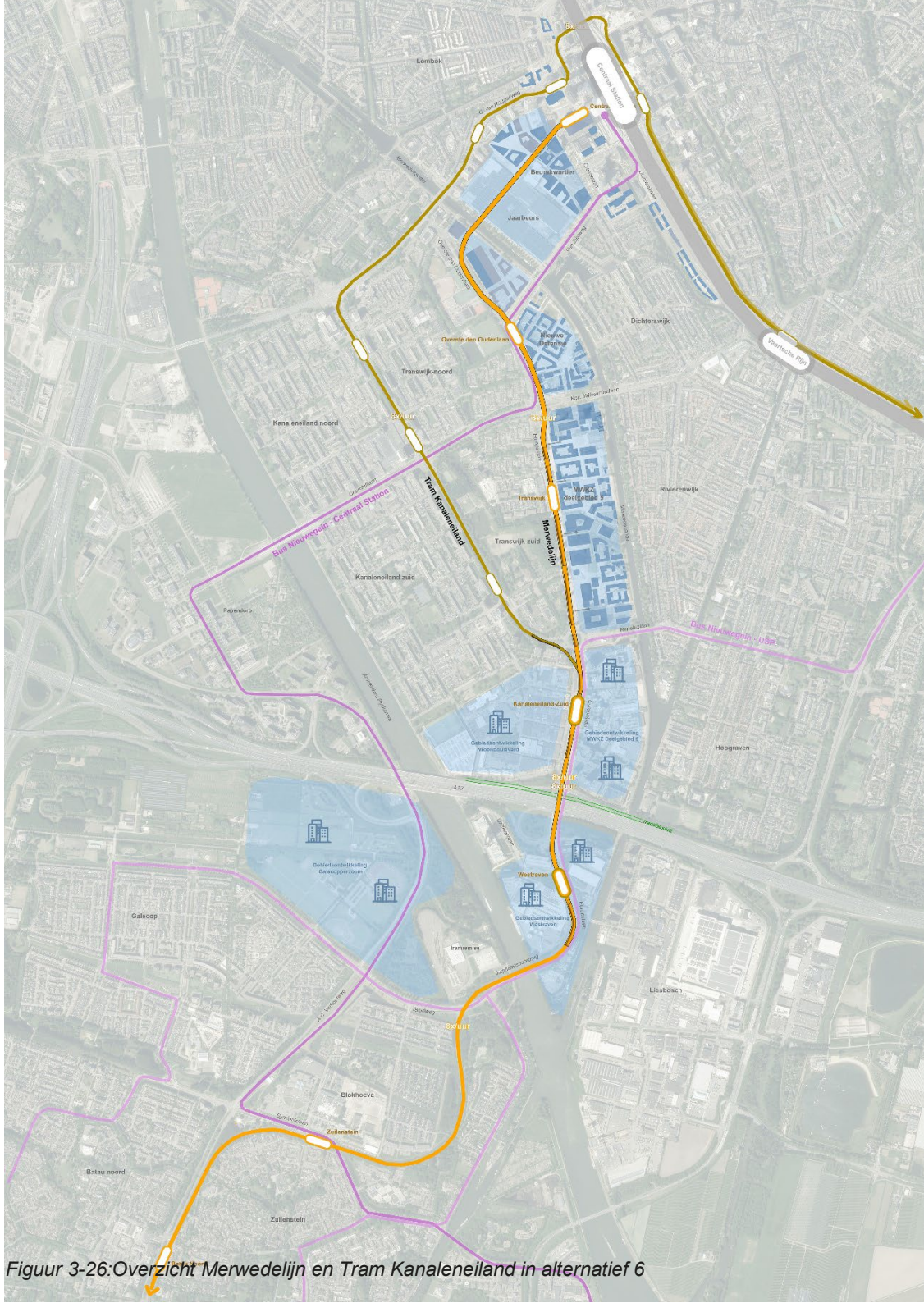
De Tram Kanaleneiland heeft een eindhalte bij halte P+R Westraven, en keert direct na deze halte middels een eveneens ondergronds gelegen keerspoor.

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

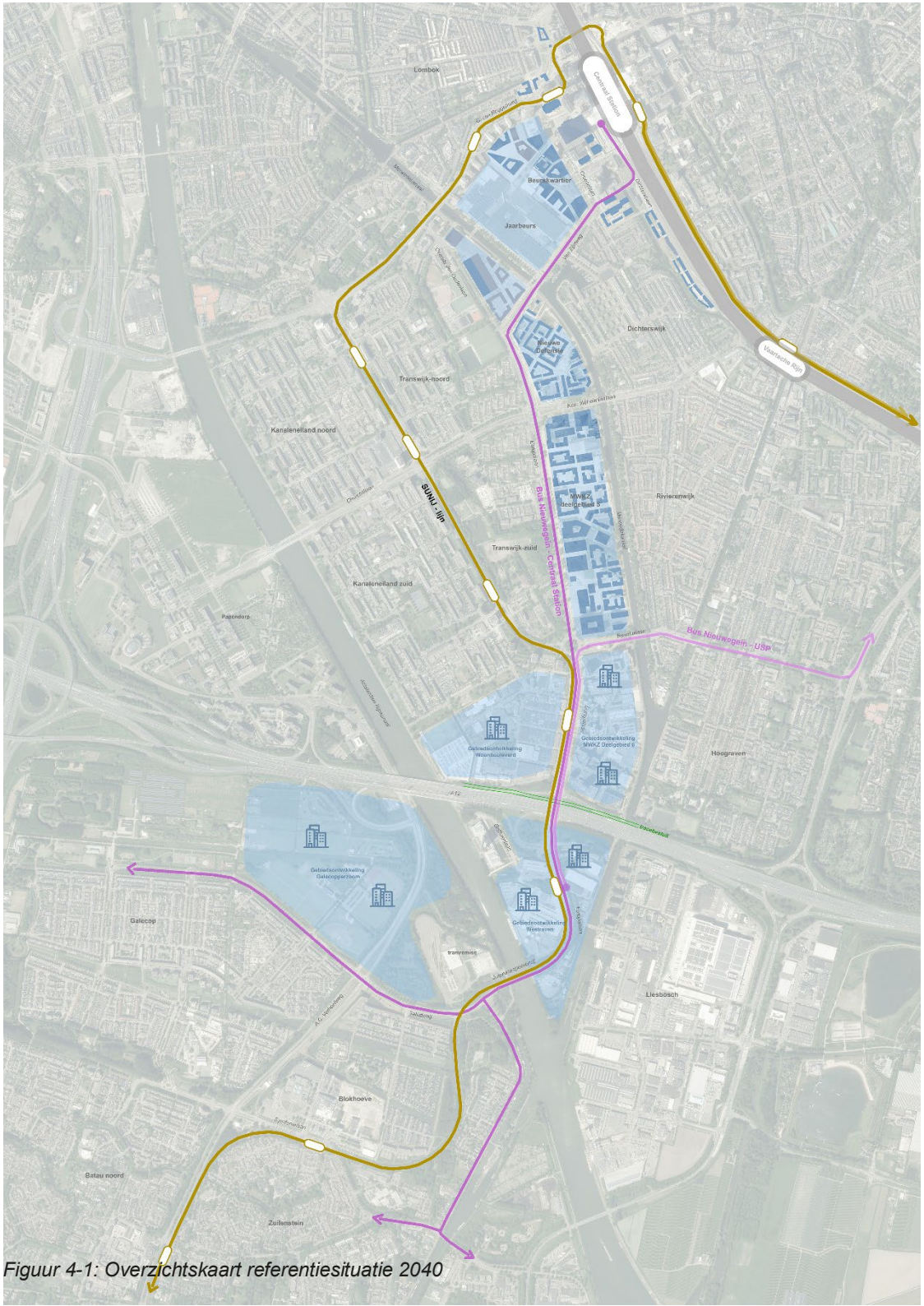
Het doel van de effectbeoordeling is om het verschil in effecten weer te geven tussen een situatie waarin de projectmaatregelen wel gerealiseerd zijn versus een situatie waarin deze niet worden gerealiseerd.

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

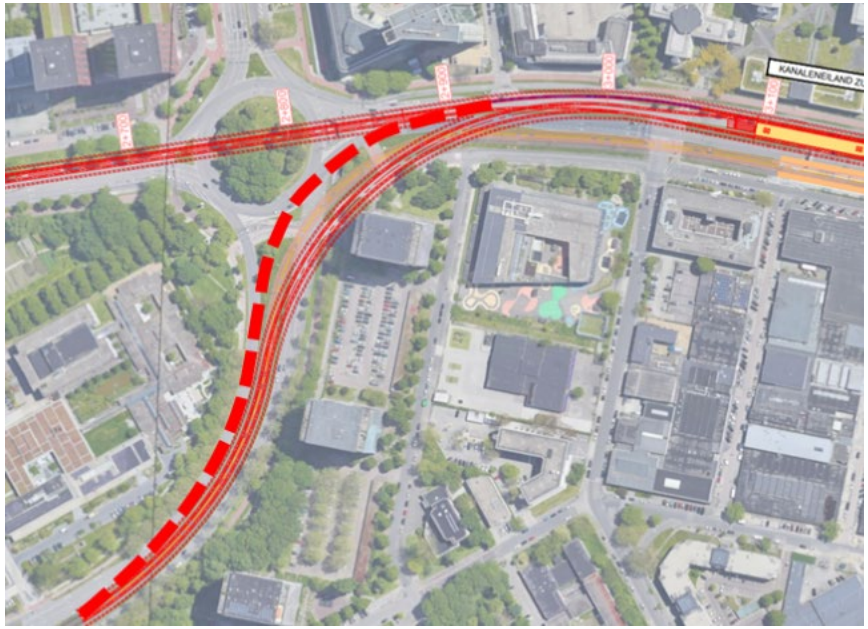
Een belangrijk aandachtspunt vormt het waarborgen van het functioneren van de SUNIJ-lijn tijdens de realisatie van de Merwedelijn. Op meerdere locaties treden conflicten op die leiden tot tijdelijke buitendienststellingen. Met name de intakking bij het Europaplein resulteert in een buitendienststelling 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.

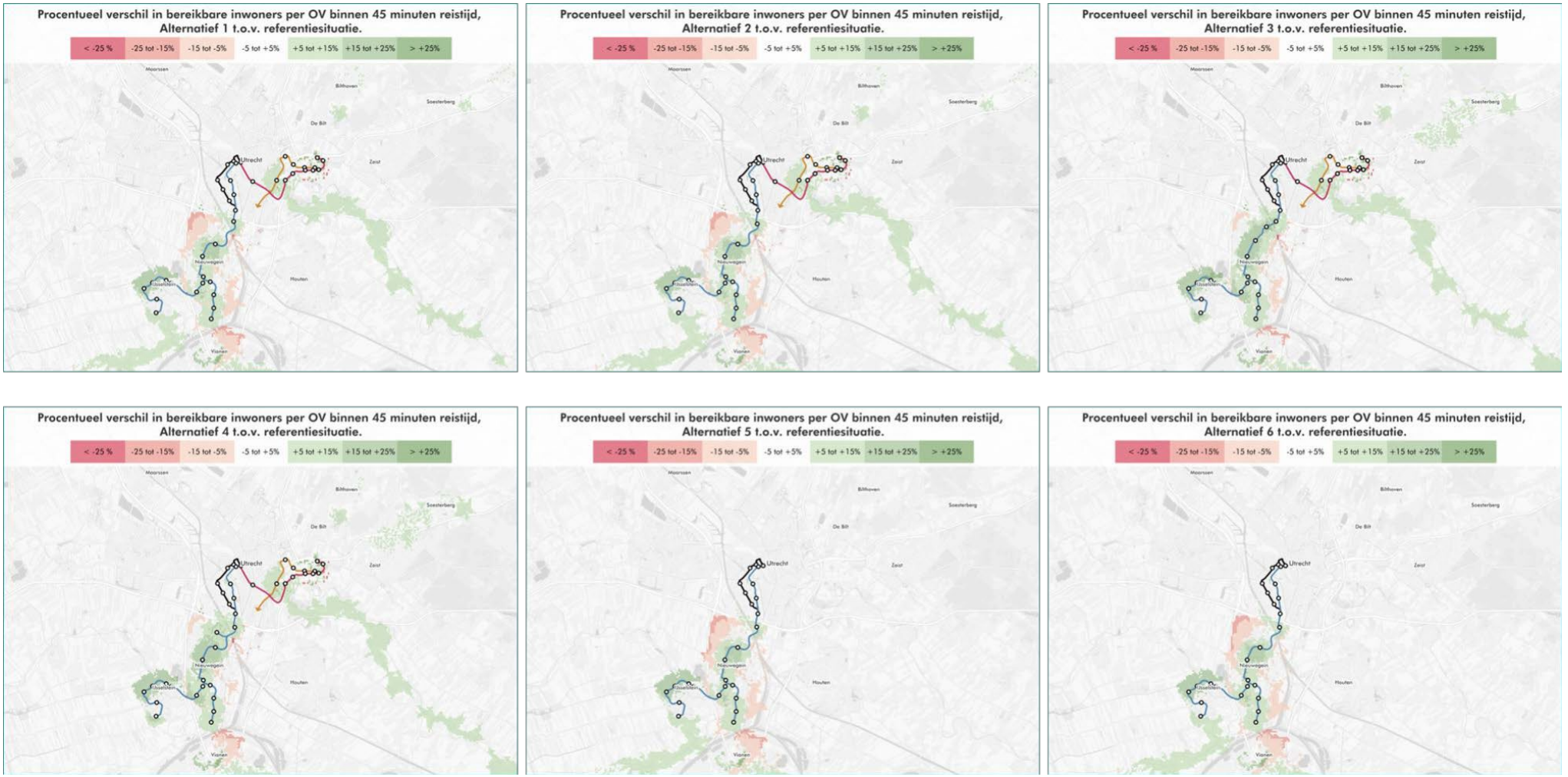
Autonetwerk

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.

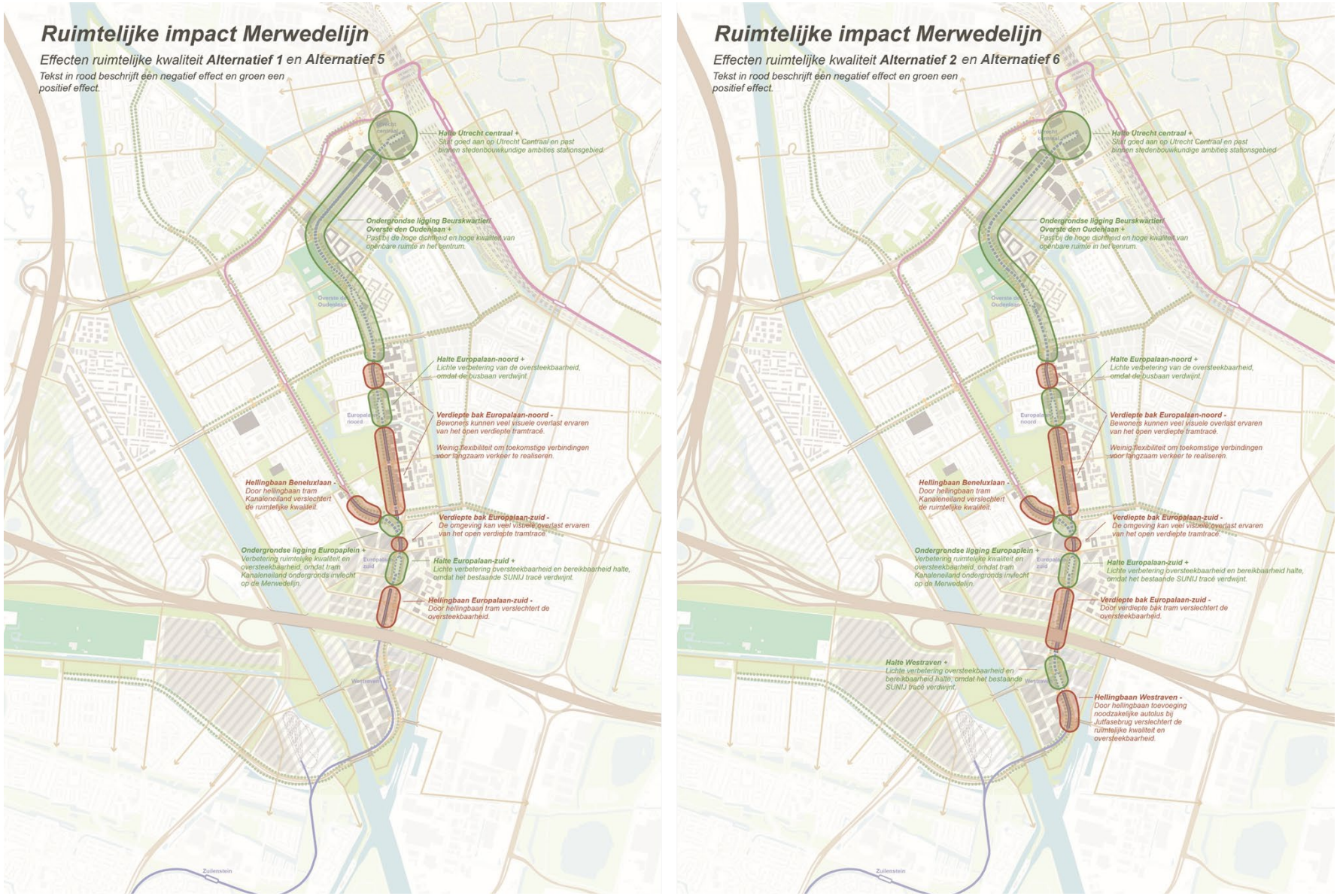
Bij Tram 22 scoren alternatieven 1 t/m 4 negatief vanwege de verslechtering van recreatieve routes. In alternatieven 5 en 6 zit deze verslechtering niet, waardoor een neutrale score is toegekend.

Conclusie Ruimtelijke Kwaliteit

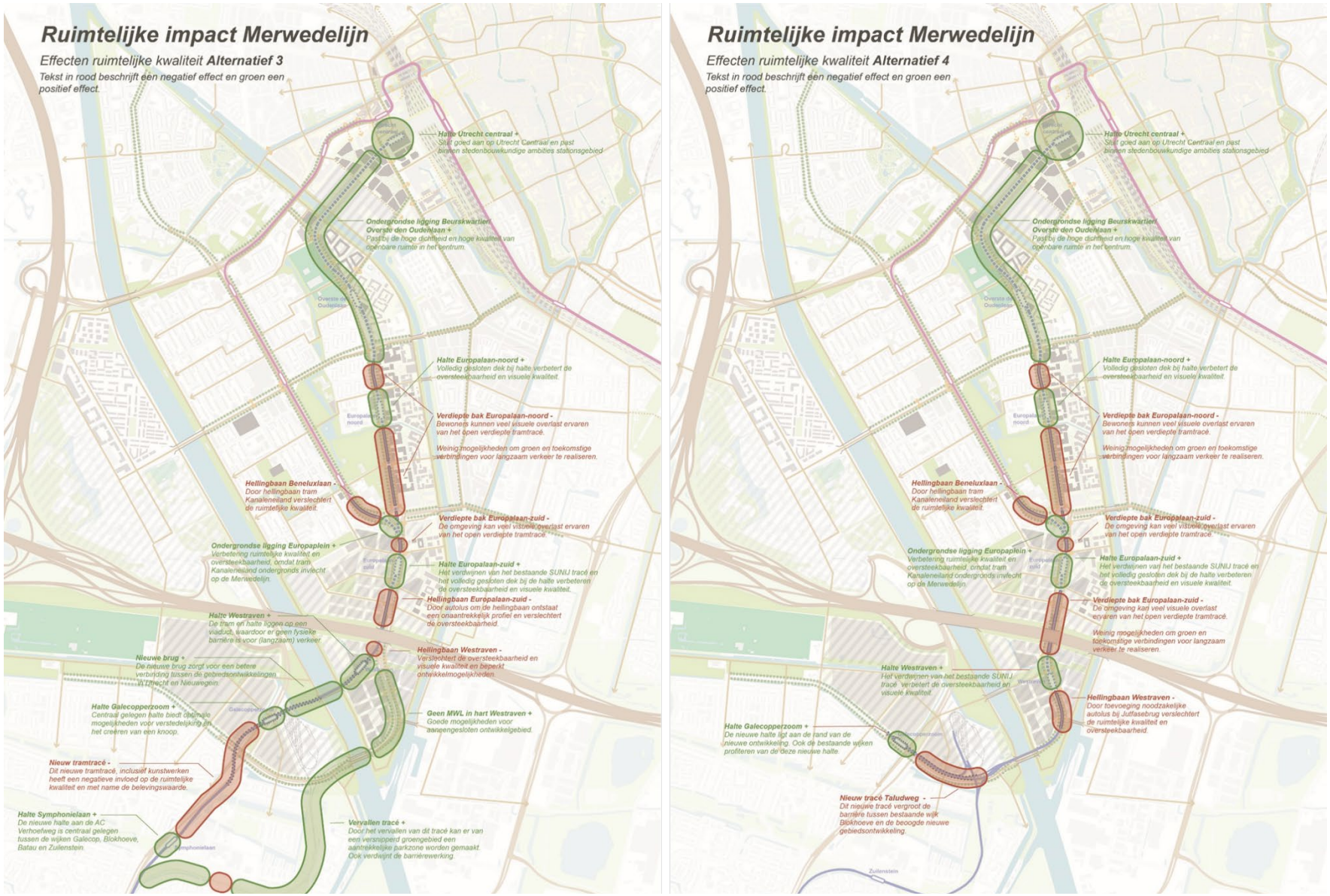
De ruimtelijke kwaliteit verbetert bij alle alternatieven waar de trambaan ondergronds ligt, maar verslechtert waar de verdiepte ligging open is, en waar hellingbanen zijn. De effecten zin daarmee zeer lokaal positief danwel negatief. Alternatieven 5 en 6 kennen geen negatieve effecten in Utrecht Oost.

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.

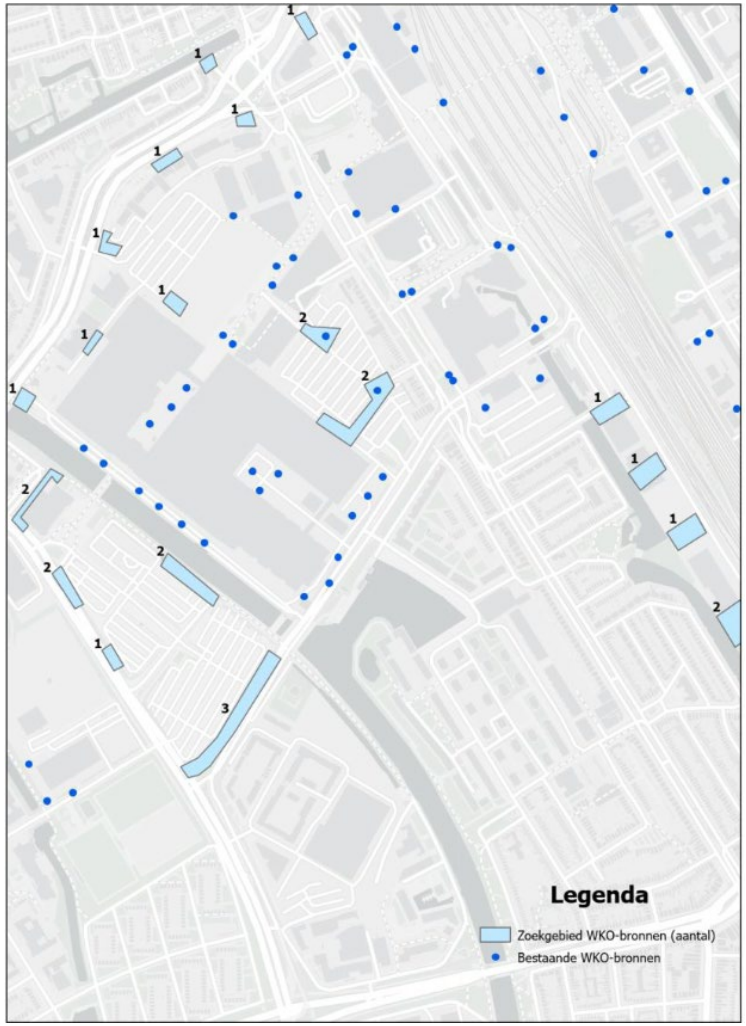
Bodemenergiesystemen

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

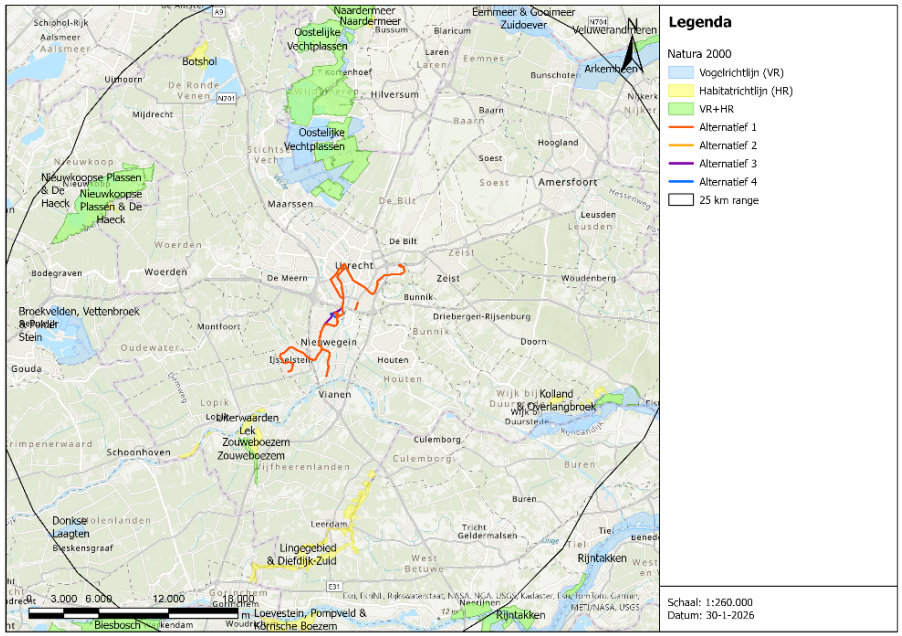
De vergelijking laat zien dat alle alternatieven substantiële effecten kennen op archeologie. Archeologisch zijn alternatieven 1, 3 en 5 het minst belastend door een kortere tunnel. Cultuurhistorisch zijn alternatieven 1 tot en met 4 negatief vanwege impact op UNESCO. Het behoud van erfgoed vraagt in 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.

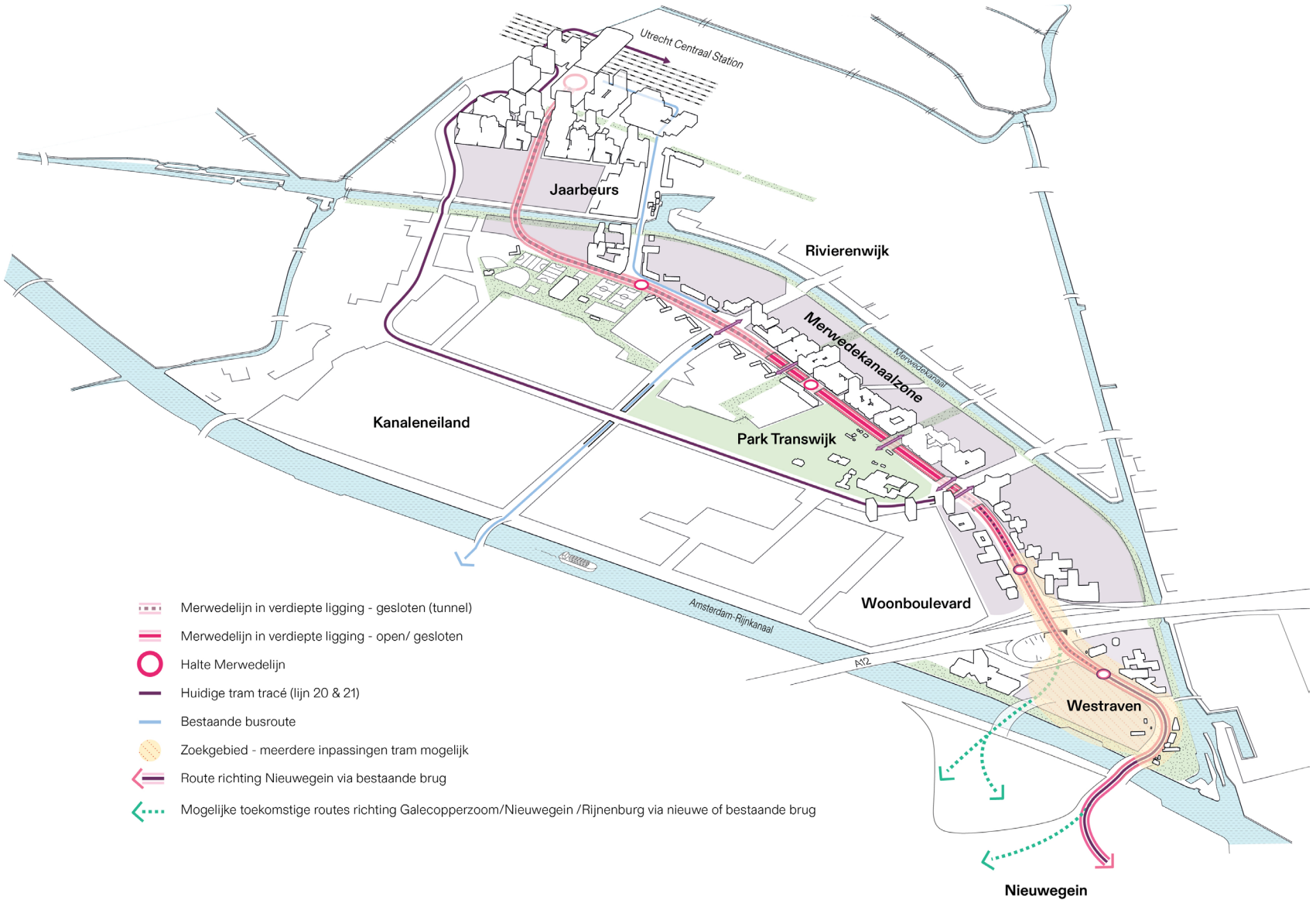
Met de keuze voor dit voorkeursalternatief blijft er daarmee flexibiliteit rond de passage van de A12, om in de vervolguitwerking te kunnen kiezen wat de voorkeur heeft: bovenkomen uit de verdiepte ligging ten noorden ofwel ten zuiden van de A12, zodat de keuze voor de brug in samenhang met de nog te 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.



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.

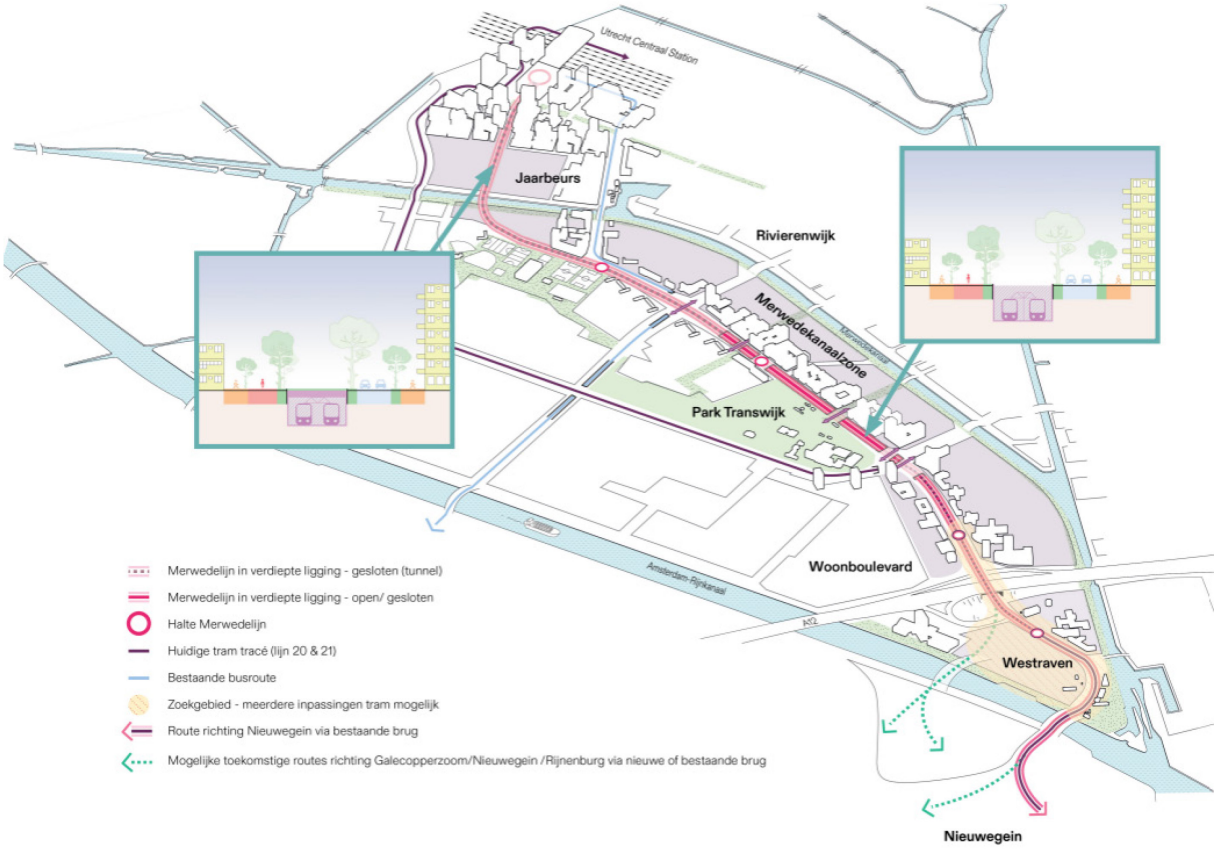
Afgevallen varianten Merwedelijn
Het Verkenningenrapport en PlanMER (deel 1) en de verdiepingsfase hebben laten zien dat (gedeeltelijke) maaiveldoplossingen en viaductvarianten ruimtelijk en verkeerskundig onvoldoende oplossend vermogen en stedenbouwkundig weinig meerwaarde bieden. Daarom vallen deze 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]

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:

Fietsersbond
Utrecht

Gemeente Utrecht
T.a.v. griffie
Cc Fietscoördinator Ross Goorden, Marijn Kik

Fietsersbond
Telefoon 06 – 44304099
utrecht@fietsersbond.nl

Betreft: Inbreng Fietsersbond RIB Merwedelijn
Contact: Peter van Bekkum

Utrecht, 1 november 2026

Geachte heer, mevrouw,

Vriendelijk dank voor de uitnodiging voor de Raadsinformatiebijeenkomst over de Raadsbrief Voorkeursbeslissing Merwedelijn. We gaan graag in op de uitnodiging en geven in deze brief onze zienswijze.

Pleidooi van de Fietsersbond in de klankbordgroep MIRT OV en Wonen
De Fietsersbond heeft vanaf het voorjaar van 2021 deelgenomen aan de klankbordgroep voor de MIRT Verkenning OV en Wonen van U NED. We hebben daarin vanaf het begin gepleit voor voldoende aandacht voor de fiets in de MIRT Verkenning, in nauwe samenhang met de sneltram en de woningbouwopgave, meer specifiek willen we:

- Goede fietsroutes naar de OV-haltes;
- Veilige en voldoende fietsparkeervoorzieningen bij de OV-haltes;
- Goede fietsvoorzieningen (zowel fietsroutes als fietsparkeren) bij de nieuw te bouwen woningen.

De fiets ontbreekt in de Voorkeursbeslissing
We vinden de aandacht voor de fiets in de Voorkeursbeslissing ver onder de maat. Om dat toe te lichten sturen we u onze reactie op de Ontwerp Voorkeursbeslissing mee als bijlage bij deze brief.

De fiets in MWKZ
De woningmarkt in Utrecht staat onder druk. We zijn daarom blij dat er nieuwe woningen gerealiseerd worden in MWKZ. En dat er plannen zijn om dat ook te doen in Nieuwegein en Rijnenburg. We vinden het ook fijn dat bij deze gebiedsontwikkelingen maatregelen worden genomen om te voorzien in aantrekkelijke alternatieven voor de auto. Want groei van het autoverkeer past niet meer in dit deel van de stad. We zijn daarom blij dat er gewerkt wordt aan het ontwerpen van aantrekkelijke fietsvoorzieningen, zoals extra fietsbruggen over het Merwedekanaal en stallingsruimte bij woningen en voorzieningen in MWKZ.

Investeren in de Merwedelijn, zonder de Rijnenburglijn?
Over de sneltram: de scope van de Ontwerp Voorkeursbeslissing beperkt zich tot het deel van de Merwedelijn binnen de gemeentegrenzen van Utrecht. Dit is ingegeven door beperkte financiële ruimte. De uitwerking van de sneltramlijn in Nieuwegein en eventuele aanleg van een extra lijn naar Rijnenburg blijven in de Ontwerp Voorkeursbeslissing helaas buiten beschouwing. De meerwaarde van de Merwedelijn als geheel zit ‘m wat ons betreft met name in de snellere verbinding naar de nieuwe woon- en werklocaties, in Nieuwegein en Rijnenburg.

De woningen in de MWKZ liggen immers op fietsafstand van het station, Utrecht centrum en de Uithof; voor de bewoners van MWKZ is de sneltram wel relevant voor verbinding met Utrecht Centraal, maar minder voor bestemmingen in de stad. Dat geldt minder voor de nieuwe woningen in Nieuwegein en Rijnenburg; zij kunnen bestemmingen in de stad sneller met de sneltram bereiken.

Met de voorgestelde maatregelen aan de Merwedelijn, binnen de gemeente Utrecht, wordt een belangrijk deel van de potentie van de sneltram niet gerealiseerd. Zonder zicht op aanvullende financiering van de lijnen naar Nieuwegein en naar Rijnenburg is de meerwaarde van de Merwedelijn heel beperkt, ten opzichte van de huidige situatie in Utrecht. Onze dringende oproep: laat het alstublieft niet zo zijn dat we honderden miljoenen steken in verbetering van de huidige tramlijn, die al behoorlijk goed is, zonder zicht op financiering van de echte meerwaarde van maatregelen in Nieuwegein en doortrekking van de sneltram naar Rijnenburg.

En zelfs als er wel geld komt voor de doortrekking van de lijn naar Rijnenburg, laat de eerste tram dan alstublieft rijden vóórdat de eerste huizen worden opgeleverd. Laten we niet de historische fouten van Leidscherijn en andere VINEX wijken opnieuw maken, door pas in goed OV te voorzien als de nieuwe bewoners al twee auto's voor de deur hebben staan.

Wat ons betreft verdienen de (toekomstige) bewoners van MWKZ goede OV verbindingen, maar is de benodigde investering voor de Merwedelijn <u>zonder zicht op financiering</u> van de doortrekking naar Rijnenburg onverantwoord groot, als we kijken naar de beperkte kwaliteitsverbetering ten opzichte van de huidige OV-sneltram bediening van het gebied. Daarom roepen we u op om niet te beginnen aan verbetering van de Merwedelijn zonder zicht op tijdige financiering van de Rijnenburglijn; dat zou weggegooid geld zijn.

Barrière werking door half verdiepte ligging
Mocht het zover komen dat de Merwedelijn wordt aangelegd: wij hebben zorgen over de barrièrewerking van de sneltramlijn voor fietsers als gevolg van de half verdiepte ligging.

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.

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. Uit de antwoorden op onze zienswijze hebben we begrepen dat de fietstunnel niet behouden kan blijven. De barrière Europaweg wordt daarmee nog heftiger dan die nu al is, omdat die éne plek waar je hem vlot kunt kruisen verdwijnt. De gemeente en wij willen juist dat het fietsgebruik in Kanaleneiland groeit! Dat verlaagt ook de autodrukte op het Europaplein. Daarom onze vragen: hoe wordt voorkomen dat de kwaliteit van het fietsnetwerk door de aanleg van de Merwedelijn hier achteruitgaat? Hoe gaat u zorgen dat wijken ten westen van de Europalaan/Beneluxlaan ook vlot op het fietsnet aan de oostkant van de Europalaan/Beneluxlaan worden aangesloten?

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.

Onze zorg over de oversteekbaarheid bij de haltes geldt niet alleen voor halte Westraven. Zorg bij alle haltes dat de sneltram gemakkelijk, ook met de fiets, oversteekbaar wordt. Als je van beide kanten goed naar de halte kunt fietsen, is het van grote meerwaarde als je kunt doorfietsen naar de andere kant van de halte. Dan zijn de beide goede routes naar de halte toe gelijk bruikbaar om het hele fietsnet in deze wijken te verbeteren.

Afsluitend
Op dit moment is nog wat onzeker of we bij de RIB aanwezig kunnen zijn. We zijn natuurlijk graag bereid uw vragen te beantwoorden. Neemt u daarvoor alstublieft contact met ons op via utrecht@fietsersbond.nl of telefonisch 06 – 44 30 40 99.

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond afd Utrecht

Peter van Bekkum
Voorzitter

Fietsersbond
Utrechts Fietsoverleg

Aan: Projectorganisatie MIRT OV en Wonen
info@platformparticipatie.nl
CC: fietscoördinator gemeente Utrecht,
d.reuling@utrecht.nl
CC: coördinator fietsnetwerk gem Utrecht,
ross.goorden@utrecht.nl

Afzender:
Utrechts FietsOverleg (UFO)
provutrecht@fietsersbond.nl

Betreft: Reactie Fietsersbond Ontwerp Voorkeursbeslissing MIRT OV en Wonen
Contactpersoon: Peter van Bekkum <provutrecht@fietsersbond.nl>

Utrecht, juli 2026

Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om te reageren op de Ontwerp Voorkeursbeslissing MIRT OV en Wonen in de regio Utrecht. We maken er graag gebruik van en we gaan ervan uit dat u welwillend wilt kijken naar onze opmerkingen, wensen en suggesties.

Overal waar in deze reactie sprake is van “de fiets” of “fietser”, moet niet alleen worden gedacht aan reguliere tweewielers, maar ook aan handbikes, driewielfietsen en fietsaankoppelstukken voor rolstoelen. Voor een goed begrip: we definiëren de fiets als elk voertuig op 2 of meer wielen waarbij spierkracht een onmisbare bijdrage levert aan de voortbeweging. Opmerkingen en suggesties die voor de fiets gelden, gelden ook voor verschillende andere categorieën langzaam verkeer zoals voetgangers, gebruikers van rolstoelen en dergelijke.

Doelstellingen
We onderschrijven de doelen van het project:
1. Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal;
2. Het beter bereikbaar maken van het Utrecht Science Park;
3. Het beter bereikbaar maken van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.

We onderschrijven het belang van een hoogwaardige OV-verbinding naar bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden waaronder de nieuwbouwlocaties Merwedekanaalzone, de Groot Merwede (voorheen A12-zone) en Rijnenburg.

We vinden 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.

Scope
De scope van de Ontwerp Voorkeursbeslissing beperkt zich tot het deel van de Merwedelijn binnen de gemeentegrenzen van Utrecht. Dit is ingegeven door beperkte financiële ruimte; de uitwerking van de lijn in Nieuwegein en eventuele aanleg van een extra lijn naar Rijnenburg blijven helaas buiten

beschouwing. 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.

Fiets in de Ontwerp Voorkeursbeslissing: opnieuw vergeten?
We hebben in eerdere schriftelijke reacties en ook door onze actieve bijdrage aan de klankbordgroep gepleit om de fiets goed mee te nemen in de MIRT-Verkenning OV en Wonen. In weerwil van eerdere toezeggingen komt in het document “Ontwerp Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen” het woord “fiets” in het geheel niet voor.

We herinneren u daarom aan het gesprek dat we op 3 september 2021 hebben gevoerd met toenmalig programmadirecteur Jos van Loon en omgevingsmanagers Mandy Boerboom en Mariëlle Dekker. Dat gesprek heeft plaatsgevonden naar aanleiding van de uitgesproken weigering van de projectorganisatie om in de klankbordgroep van de MIRT Verkenning aandacht te geven aan de fiets. Daarop hebben wij ons per brief aan de bestuurders van de MIRT Verkenning (zie bijlage) afgemeld voor de klankbordgroep. Vervolgens heeft de programmadirecteur het initiatief genomen voor een gesprek met ons.

In genoemd gesprek hebben we gevraagd om erkenning van het belang en voldoende aandacht voor de fiets in de MIRT Verkenning. Van dat gesprek heeft de projectorganisatie een verslag opgesteld (zie bijlage). Daarin staat onder meer:

- De fiets is een belangrijk vervoermiddel;
- De programmalijn van de MIRT Verkenning is gericht op OV en Wonen. In zeef 1 (in 2021) wordt breed gekeken en is het lastig om concrete voorstellen voor de fiets in te brengen. In zeef 2 wordt een pakketkeuze voorbereid, daarin kan beter worden beoordeeld welke maatregelen er nodig zijn voor de fiets als vervoermiddel naar de OV opstaplocaties;
- UFO is (als regionale vertegenwoordiging van de Fietsersbond in de provincie Utrecht) bereid om mee te doen in het proces, onder de voorwaarde dat er tijdens deze bijeenkomsten ruimte is voor inbreng van onderwerpen met betrekking tot de fiets. **”Vanuit het programma U Ned wordt toegezegd.”**

Op basis van deze toezeggingen zijn we weer aangehaakt bij de klankbordgroep en hebben meegedacht over maatregelen en oplossingsrichtingen gericht op de fiets en op de fiets in combinatie met het OV.

In de Samenvatting erkenning voor de fiets, maar geen maatregelen
In de Samenvatting MIRT-verkenning OV en Wonen wordt de fiets wel genoemd. In de bijlage (pag. 34) staat dat in de startfase van de MIRT Verkenning 153 mogelijke maatregelen en oplossingsrichtingen zijn geïdentificeerd. Daarbij wordt expliciet benoemd dat ook maatregelen en oplossingsrichtingen voor andere modaliteiten, zoals de fiets, zijn onderzocht. Hieruit zijn 19 oplossingsrichtingen naar voren gekomen als mogelijk kansrijk voor de doelen van de MIRT Verkenning. Afweging van die 19 oplossingsrichtingen heeft geleid tot drie combinaties van oplossingsrichtingen. We zien dat maatregelen en oplossingsrichtingen in die 3 combinaties zich beperken tot uitsluitend OV-verbindingen en vinden het een groot gemis dat andere modaliteiten, waaronder de fiets, niet meer worden genoemd.

In de Ontwerp Voorkeursbeslissing lezen we dat de fiets bijdraagt aan:

- Beperken van het autoverkeer (pag. 16);
- Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar houden (pag. 16);

- Groeiende fietsstromen kruisen met de grote OV-stromen, hierdoor komen het stedelijk netwerk en de algehele leefbaarheid van Utrecht onder druk te staan (pag. 17);
- Beperking van de snelheid en punctualiteit van het huidige openbaar vervoer op maaiveld, door de overstekende fietsers (pag. 26).

Met de eerste twee punten kunnen we instemmen, maar met de laatste twee punten zijn we het niet eens. Fietsen vragen veel minder ruimte en veel minder tijd bij kruisingen dan auto's. Een drom fietsers is in een paar tellen overgestoken, kruisende auto's vragen 2 seconden per voertuig. Om vastlopen van het hele mobiliteitssysteem te voorkomen is het daarom cruciaal dat de fiets er in ieder geval níet op achteruit gaat door de aanleg van het OV. Want als de fiets minder aantrekkelijk wordt en de auto daardoor mogelijk aantrekkelijker, zal dat de snelheid en punctualiteit van het OV en de leefbaarheid van Utrecht sterker negatief beïnvloeden dan groei van het fietsverkeer. Daarom onze oproep: de realisatie van de Merwedelijn moet het fietsverkeer zo min mogelijk beperken; beide modaliteiten moeten elkaar waar mogelijk juist versterken, wat dan kan leiden tot grote maatschappelijke voordelen, zoals een reductie van autoverkeer, wat zorgt voor minder ruimtegebruik voor mobiliteit, minder uitstoot van milieuvervuilende stoffen, minder verbruik van fossiele brandstoffen, minder herrie en stank in de stad en daarmee een betere leefbaarheid en bereikbaarheid.

In de ontwerp voorkeursbeslissing lezen we dat de aanleg van de Merwedelijn een aantal gevolgen voor en effecten op de fiets heeft:
- De Merwedelijn, in ondergrondse ligging in gesloten bak, vervangt de busbaan en daarmee verbetert de oversteekbaarheid van het traject (pag. 6), de veiligheid van de oversteken (pag. 7) voor fietsers en fietsers hoeven minder lang te wachten om over te steken (pag. 29);
- De verdiepte ligging in open bak beperkt de oversteekbaarheid van de Europalaan. Om dat negatieve effect te beperken, wordt het mogelijk gemaakt om de bak op een aantal plaatsen over te steken door de bak daar overdekt te maken (pag. 25).

Hoewel de fiets in de Samenvatting wel wordt genoemd, missen we hier erkenning van de rol die de fiets kan en naar ons idee ook moet spelen in het optimaal functioneren van de Merwedelijn, in het bijzonder in het voor- en natransport van OV-reizigers. Bij de aanleg van de Merwedelijn wordt gestreefd naar een hoge snelheid, om te kunnen concurreren met autoverkeer; om die reden is er een beperkt aantal haltes voorzien. Dat leidt tot relatief grote afstanden tussen de haltes van ca 1 km. Wij verwachten daarom dat grote groepen reizigers de fiets zullen nemen om bij de halte te kunnen komen. Goede fietsvoorzieningen bij de haltes zijn daarom essentieel. De haltes dienen ook te worden voorzien van deelfietsen.

De keuze voor een open bak zorgt volgens de Ontwerp Voorkeursbeslissing voor een reductie van de kosten ten opzichte van een geheel gesloten tunnel. De keuze om een stevige barrière op te werpen voor fietsers is dus ingegeven door beperkte financiële middelen. Wij betreuren deze keuze zeer.

Samenvattend: we willen erkenning en maatregelen voor de fiets
We vinden het een blamage dat de projectorganisatie van het MIRT OV en Wonen in de Ontwerp Voorkeursbeslissing onze inbreng vanuit de klankbordgroep en schriftelijke reacties in eerdere fasen van het project heeft genegeerd, door in de Ontwerp Voorkeursbeslissing de fiets in het geheel niet te noemen en in de Samenvatting geen oplossingsrichtingen en maatregelen voor de fiets te noemen.

We vragen:
- 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 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;
- Uitstekende bereikbaarheid op de fiets van de haltes van de nieuwe OV-lijn via vlotte, veilige, comfortabele en aantrekkelijke fietsroutes;
- 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;
- Goede fietsvoorzieningen, zowel routes van/naar als parkeren bij de woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein.

Locatie-specifieke punten
In het navolgende gaan we in op enkele specifieke knelpunt- en kanslocaties. We vragen extra aandacht bij het aanleggen van de tram.

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.

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?

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.

Fietsers moeten de tramlijn goed kunnen blijven kruisen. De mogelijkheid om vanaf bedrijventerrein De Liesbosch via de Liesboschbrug de tramlijn te kruisen naar de Griffioenlaan dient ten minste behouden te blijven, we willen vragen om de oversteek te verbeteren.

Kans: Anne Frankplein (kruising Beneluxlaan x Churchilllaan x Koningin Wilhelminalaan)
De kruising Beneluxlaan x Churchilllaan x Koningin Wilhelminalaan was vroeger ingericht als rotonde (zonder verkeerslichten), die bekend stond als het Anne Frankplein. Bij de aanleg van de ondergrondse busbaan is de rotonde vervangen door het huidige kruispunt (met verkeerslichten). De aanleg van het kruispunt betekende een verslechtering voor fietsers:
- Voorheen hadden fietsers voorrang op de rotonde, nu moeten fietsers wachten voor de verkeerslichten.

- Het kruispunt is bijzonder groot uitgevoerd. Daardoor zijn de ontruimingstijden lang en is de VRI-regeling erg traag.
- Bovendien is een kruispunt met verkeerslichten een minder veilige inrichting dan een rotonde, heeft onderzoek van de SWOV aangetoond (zie bijlage[1]).
- Doordat het zo'n groot kruispunt is, zijn de snelheden van gemotoriseerd verkeer alweer hoog bij het kruisen van de fietsoversteek. Als iemand een rood licht mist, zijn de gevolgen direct dramatisch.

In de Ontwerp Voorkeursbeslissing loopt het tracé van de Merwedelijn onder het kruispunt Beneluxlaan x Churchilllaan x Koningin Wilhelminalaan (Anne Frankplein):

- Verdwijnt door de aanleg van de Merwedelijn de ondergrondse busbaan?
- Leiden de werkzaamheden onder het Anne Frankplein tot het opbreken van de verharding van het kruispunt?
- 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.

Ten slotte

Het Utrechts Fietsoverleg, kortweg UFO, komt op voor de belangen van alle fietsers in de provincie Utrecht. We zijn vanaf 2021 betrokken bij de gesprekken in de klankbordgroep. In de klankbordgroep en in gesprek met toenmalig programmadirecteur Jos van Loon heeft de projectorganisatie MIRT Verkenning OV en Wonen erkend dat de fiets een belangrijke rol speelt in de bereikbaarheid van de regio, specifiek ook in het voor- en natransport naar en van haltes en knooppunten openbaar vervoer. We missen in de Ontwerp Voorkeursbeslissing erkenning van het belang van de fiets en maatregelen om de sterke combinatie van OV en fiets optimaal te benutten.

- We vragen u om in de MIRT Verkenning de rol van de fiets te erkennen en
- We vragen u om in de vervolgfase maatregelen en oplossingsrichtingen voor de fiets uit te werken, met specifieke aandacht voor de genoemde knelpunt- en kanslocaties.

Met vriendelijke groet,
Casper Langerak
Voorzitter

1 https://swov.nl/nl/publicatie/veilige-kruispunten

INBRENG MERWEDELIJN

Raadsinformatiebijeenkomst • 5 november 2026
Namens de BIZ Vereniging Woonboulevard Utrecht
Jeroen Roose-van Leijden, boulevardmanager

Voorzitter, raadsleden,

Wij zien de Merwedelijn als een kans voor Utrecht. Goed openbaar vervoer, nieuwe woningen en een aantrekkelijker gebied zijn ook voor onze ondernemers belangrijk. Wij willen daaraan bijdragen. Daarbij vragen wij u om de bestaande economische kracht van het gebied vanaf het begin mee te nemen.

De Woonboulevard vervult een belangrijke functie voor Utrecht en de regio. Mensen komen hier om hun woning in te richten. Ondernemers investeren hier en bieden werk. Ook de toekomstige bewoners van Groot Merwede en Rijnenburg hebben zulke voorzieningen nodig. Behoud van een sterke Woonboulevard hoort daarom bij de ontwikkeling van dit gebied.

Onze boodschap sluit aan op onze eerdere zienswijzen, de brief van maart en onze aandachtspunten voor de Commissie Ruimte van oktober: ontwikkel wonen, werken, winkelen en bereikbaarheid in samenhang.

Wij zien dat onze inbreng is herkend. De Nota van Antwoord erkent de economische en regionale betekenis van de Woonboulevard. Er wordt aanvullend onderzoek toegezegd naar haar toekomst en naar de economische effecten van het eventueel verwijderen van de A12-aansluiting. Ook wordt betrokkenheid van de BIZ toegezegd. Dat waarderen wij.

Tegelijkertijd staat in diezelfde nota dat de economische functies worden afgewogen bij Stadseiland Zuid, en niet binnen de voorkeursbeslissing voor de Merwedelijn. Juist daarom vragen wij u om de verbinding tussen die trajecten te bewaken. Keuzes voor de infrastructuur mogen het behoud van de Woonboulevard niet bij voorbaat onmogelijk maken.

Wij vragen u daarbij om drie concrete waarborgen.

BEREIKBAAR EN TOEKOMSTBESTENDIG

Ten eerste: maak bereikbaarheid meetbaar. Voor veel klanten blijft de auto belangrijk, vanwege hun herkomst en de producten die zij kopen of afhalen. De Merwedelijn biedt extra mogelijkheden voor klanten en medewerkers. Tegelijk blijven goede autoroutes, bezoekersparkeren en bevoorrading nodig.

Wij maken ons zorgen over de basis van het bereikbaarheidsonderzoek. Naar wij begrijpen modelleert het gebruikte verkeersmodel alleen weekdagen. Weekenden, vakantiedagen en piekperiodes blijven buiten beeld. Juist dan kan het op de Woonboulevard druk zijn. Ondernemers vrezen daarom dat het model de werkelijke situatie onvoldoende weergeeft. Daardoor kunnen de gevolgen van ingrijpende maatregelen, zoals het verwijderen van één of meerdere op- en afritten, onvoldoende zichtbaar worden.

Vul het onderzoek daarom aan met tellingen en scenario's voor deze drukke momenten. Breng reistijden, omrijden, wachtrijen, parkeren en bevoorrading in beeld. Vergelijk behoud, aanpassing en verwijdering van op- en afritten. Wij beseffen dat hierover apart onderzoek plaatsvindt. Maak geen onomkeerbare keuzes voordat de gevolgen ook op piekmomenten bekend zijn en noodzakelijke alternatieven uitvoerbaar en gefinancierd zijn.

Ten tweede: borg de woonwinkelfunctie en de ruimte die daarvoor nodig is. Alleen behoud van een totaal aantal vierkante meters voor werken biedt onvoldoende zekerheid. Woonwinkels hebben passende winkelunits, zichtbaarheid, opslag en logistieke ruimte nodig. Leg daarom afzonderlijk vast welke woonwinkelmeters nodig zijn en hoe die bruikbaar en betaalbaar blijven. Laat het aangekondigde onderzoek ook de gevolgen voor werkgelegenheid, klantenstromen en de regionale voorzieningen zien. Betrek daarbij de extra vraag door nieuwe woningen.

Ten derde: zorg dat ondernemers kunnen blijven ondernemen. Maak vóór de uitvoering duidelijke afspraken over bouwfasering, tijdelijke routes, parkeren en bevoorrading. Bekijk de aanleg van de Merwedelijn en de gebiedsontwikkeling daarbij samen. Een winkel die jarenlang klanten verliest, kan niet wachten tot het nieuwe gebied klaar is.

Betrek de BIZ, ondernemers en vastgoedeigenaren bij de onderzoeksopzet, de beoordeling van resultaten en de uitwerking van oplossingen. Geef de raad inzicht in de planning en maak duidelijk bij welke besluiten de uitkomsten worden meegewogen.

Wij vragen u deze drie waarborgen mee te geven voor de planning- en studiefase en de samenhang met Stadseiland Zuid vast te leggen. Wij denken graag mee over een uitvoerbare ontwikkeling waarin nieuwe woningen, beter openbaar vervoer en een sterke Woonboulevard elkaar versterken.

Dank u wel.

Voorkeursbeslissing Merwedelijn

Basisinformatie

Datum	5 November 2026
Gespreksleider	Hester Assen
Tijd	19:30-21:00
Zaal	Stadhuishal
Werkvorm	Regulier
Portefeuillehouder	Mobiliteit: Wethouder Sienot
Vervolg	Ruimtelijke Ontwikkeling: Wethouder Voortman De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Leefomgeving.
Links	Wilt u nog informatie delen met raadsleden? Stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl Website gemeente en Facebook-pagina ‘Gemeenteraad Utrecht’

Programma

Opening.
Organisaties aan het woord.
Vragenronde raadsleden en aanwezigen
Afsluiting

Motivatie

De Raad laat zich graag bijpraten door belanghebbenden over het Raadsvoorstel Voorkeursbeslissing Merwedelijn en gaat daarover onder andere graag in gesprek met de Jaarbeurs, NS/ProRail, eigenaren Rijnenburg, omwonenden Merwede/Jaarbeurs, Stage Entertainment/Beatrixtheater, Bedrijven bij het Jaarbeursterrein (defensie / Rabobank), Woonboulevard.

Agendeerders

Richard Nijhoff (VVD)
Tessa Laagland (Stadsbelang Utrecht)
Job van den Broek (CDA)
Gert Dijkstra (EenUtrecht)
Derk van Bergen (ChristenUnie)
Liesbeth Potters (JA21)

Inspraaknotitie: Raadsinformatiebijeenkomst 5 november
Aanleiding:
Ontwikkelingen in Groot Merwede, met name dreigende woningbouw en nieuwe trambaan in Dwelfsloot.

Geachte leden van de Gemeenteraad van Utrecht, dank voor de gelegenheid om in te spreken. Wij lichten deze tekst graag binnen 5 minuten toe.
De natuurparel Dwelfsloot is genoemd naar een zeer oude watergang die de gemeenten Utrecht en Jutphaas met elkaar verbond. Dwelfsloot ligt vrijwel op de gemeentegrens aan de kruising Taludweg en AC Verhoefweg. Provinciale Waterstaat Utrecht richtte in 1980 ca. 4 ha in als Natuurontwikkelings- en Compensatiegebied, met een variatie van 14 milieutypen. De compensatie was voor de verloren natuur door de aanleg van de trambaan in die tijd. Zij liepen voorop bij de cultuuromslag van cultuurtechniek naar natuurbouw en milieubeheer met technische middelen. Vanuit het hele land kwamen bestuurders, wetenschappers, ambtenaren en studenten, het resultaat bewonderen van goed natuurtechnisch beheer van dit provinciale eigendom. De belangstelling zal mede veroorzaakt zijn doordat de Cultuurtechnische- (later) Landinrichtingsdienst was gevestigd in Rijksgebouw Westraven in uw gemeente.
Naar onze mening kan hun werk zo worden voortgezet door nu het voorbeeld te worden voor Natuurherstel zoals in Europees en mondiaal beleid en uitvoering, noodzakelijk wordt geacht. Het gebied ligt klaar om “openlucht laboratorium” voor natuurherstel te worden en of “open lucht museum” voor cultuurverandering. Met een goede ontsluiting kan herstel en verdere verhoging van de biodiversiteit worden bereikt en zichtbaar gemaakt. Dit zou naar onze mening in de Wijziging Omgevingsvisie Provincie Utrecht moeten worden gewaarborgd. Nog veel generaties kunnen dan genieten van de vele waarden van het gebied en de rust en kennismaken met waardevolle natuur.

Waarom brengen we dit nu onder uw aandacht
Wij zijn sinds 2022 al actief bezig met natuurherstel in Dwelfsloot, in goed overleg met medewerkers van de Provincie Utrecht. Vrijwilligers van onderstaand genoemde organisaties, met leden uit de gehele regio, zijn hier enthousiast en gezond bezig op zomeravonden en natuurwerkdagen. Vaak met het hele gezin, zodat jong en oud, de waarden van de natuur leert waarderen. We dragen dit ook uit via onze nieuwsbrieven en websites.
Wij volgen nauwlettend de ontwikkelingen in Groot Merwede waarin Dwelfsloot ligt en doen actief mee in de vele Participatie processen. U-Ned hebben we al in 2025 gewezen op het feit dat bij onderzoeken naar de milieueffecten (MER-rapportages), de bijzondere waarden van dit gebied, in het geheel niet in beeld zijn gebracht.
Gelukkig is deze omissie inmiddels erkend en wordt nader onderzoek gedaan, o.a. door U-Ned en de gemeente Nieuwegein. Bij laatstgenoemd onderzoek zijn we inmiddels via een Klankbordgroep actief betrokken. In dat kader brengen wij uiteraard ook onze **zorgen** in. Maar eveneens via inspraak en indiening van zienswijze bij de gemeenteraad van Nieuwegein o.a. bij het Koersdocument Groot Merwede en de daarbij genoemde voorkeursvariant. In deze variant krijgt uw natuurgebied Dwelfsloot, de bestemming woningbouw en voor een deel tracé voor een nieuwe tramlijn.

Een andere activiteit van ons in dit kader zijn de excursies die we in het gebied organiseren omdat het slechts zeer beperkt bereikbaar is en vrijwel geheel onbekend. Een opmerking bij vrijwel alle excursies is: “Waarom is het zo moeilijk bereikbaar en waarom weten wij niets van deze natuurparel in Nieuwegein”.
Gelet op het bovenstaande verdiend dit Compensatiegebied en ook nog cultuurhistorische icoon van

de ontwikkeling van “natuurtechniek” en de bijzondere inrichting met 14 milieutypen, naar onze mening een expliciete vermelding bij de wijziging van de Omgevingsvisie provincie Utrecht.
Wij hebben deze mening ook met zienswijze en tweemaal Praten met de Staten ingebracht.
Daarnaast zijn wij gaarne bereid onze ideeën te delen om tot een gezamenlijk plan te komen.

Wij vragen u:
In te stemmen met het bovenstaande en op die basis, met de betrokken overheden de optimale oplossing voor Dwelfsloot te zoeken.
Via de Programmaraad U-Ned ook aan te dringen op een multidisciplinair onderzoek naar potentiële waarden van Dwelfsloot.
Onze betrokkenheid bij de nadere onderzoeken, die van invloed zijn op het gebied Dwelfsloot, te ondersteunen.

Namens onderstaande organisaties:
Samen Duurzaam Nieuwegein, A Rocha Utrecht, IVN Nieuwegein-IJsselstein, Historische Kring Nieuwegein, Knotgroep Nieuwegein, Werkgroep Groene kerk (PGNN)
Wij blijven aanwezig voor nadere informatie!