

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:

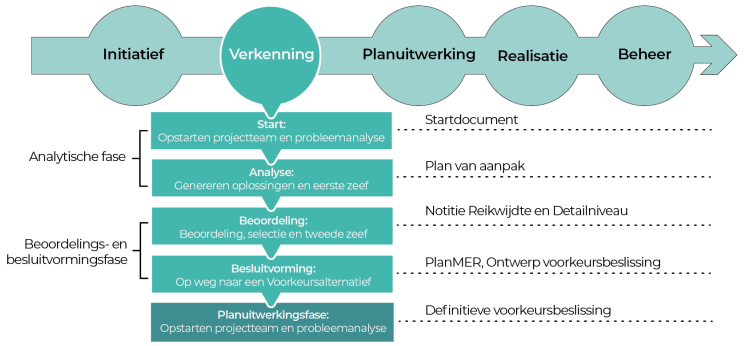
1. Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal;
2. Het beter bereikbaar maken per OV van Utrecht Science Park (USP);
3. Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.

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

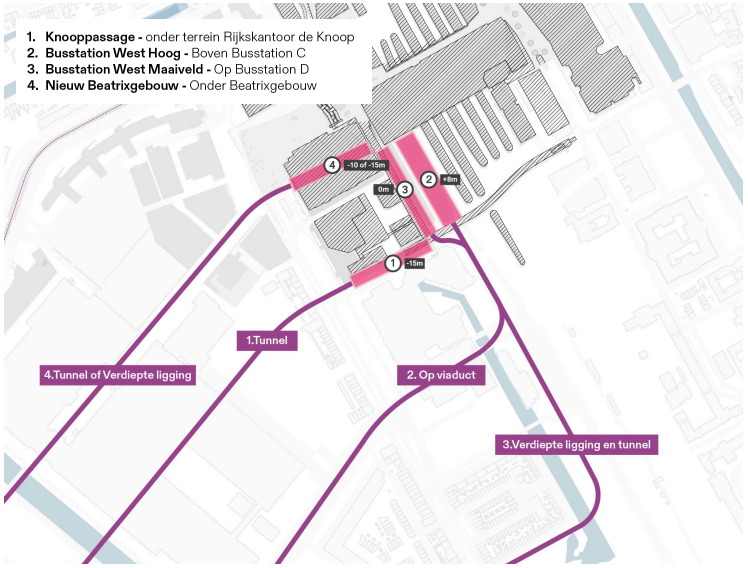
We besloten de klankbordgroep van de vorige fase af te ronden, om in de verdiepingsfase de mogelijkheid te bieden om nieuwe deelnemers in de groep in te laten stappen. Twee bewoners, één uit de wijk Blokhoeve en één uit Rivierenwijk, zijn naar aanleiding daarvan toegevoegd aan de klankbordgroep. We zijn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

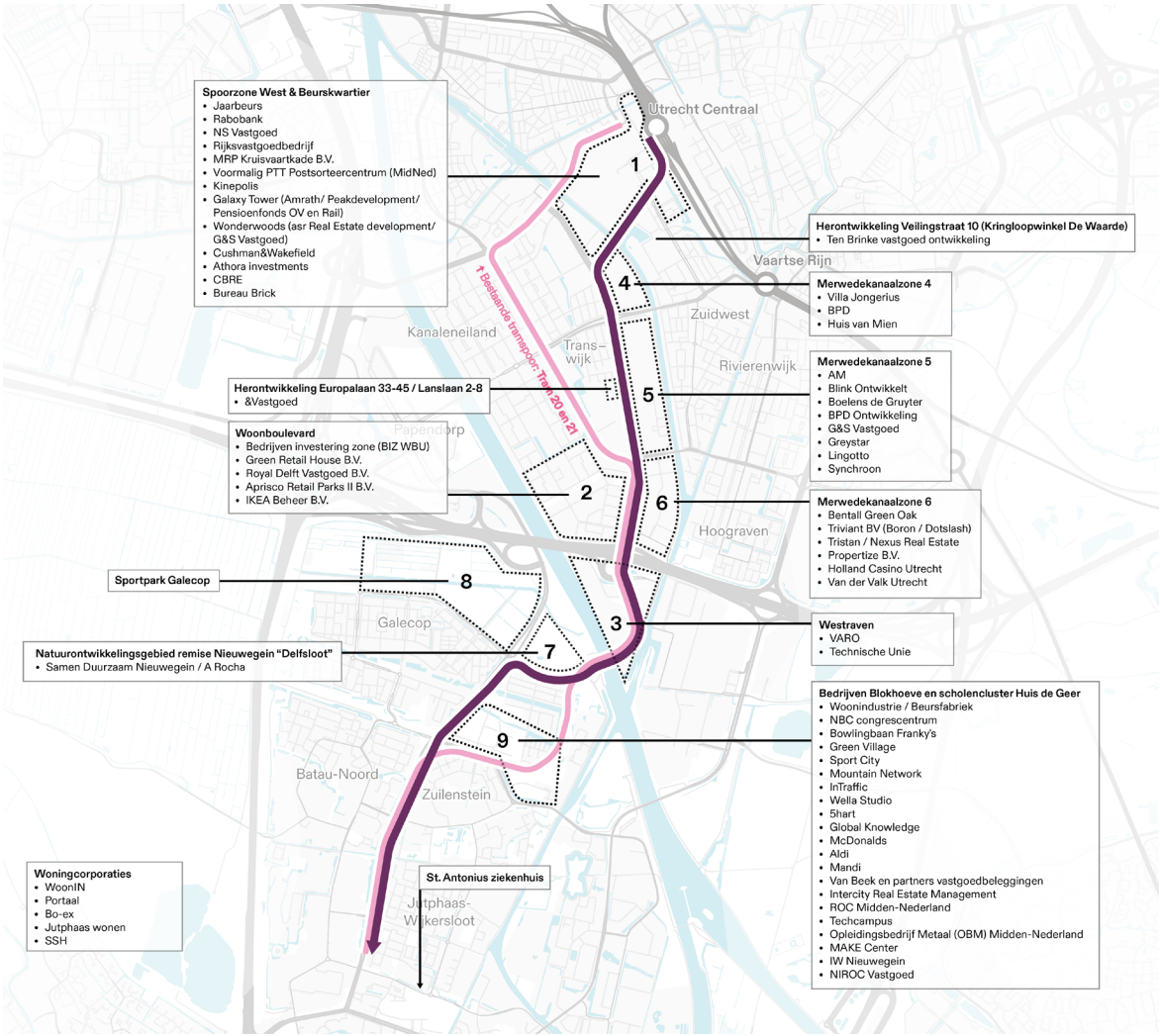
Bij de start van de verdiepingsfase kwamen halte-opties van de Merwedelijn op tafel waarbij we grond van derden (= issue) raken. Het uitgangspunt om geen private partijen te raken was namelijk losgelaten. Dit was nodig om de mogelijkheden te bekijken om aan te sluiten op, of kansen te creëren voor vastgoedontwikkeling.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