

Aanlegkosten van OV-structuur van en naar Rijnenburg

**Quick scan kostenkentalenanalyse
Gemeente Utrecht**

20 juni 2022



Contactpersoon

HENDRIK JAN BERGVELD
Senior Adviseur

T +31 (0)88 4261206
M +31 (0)6 27060591
E hendrikjan.bergveld@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Achtergrond	4
1.2	Aanpak	4
2	Uitgangspunten	5
2.1	Tracévarianten lightrail	5
2.2	Bouwstenen tracévarianten kosteninschatting	5
2.2.1	Tracé 1: Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg	6
2.2.2	Tracé 2: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom	7
2.2.3	Tracé 3: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn	8
2.2.4	Tracé 4: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn	9
2.3	HOV-bus	10
2.4	Overige uitgangspunten	11
2.5	Kosten per bouwsteen	11
3	Investeringskosten OV-infrastructuur	12
4	Investeringskosten OV-infrastructuur inclusief test- en proefbedrijf	13
	Bijlage 1 – M105: Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg	14
	Colofon	15

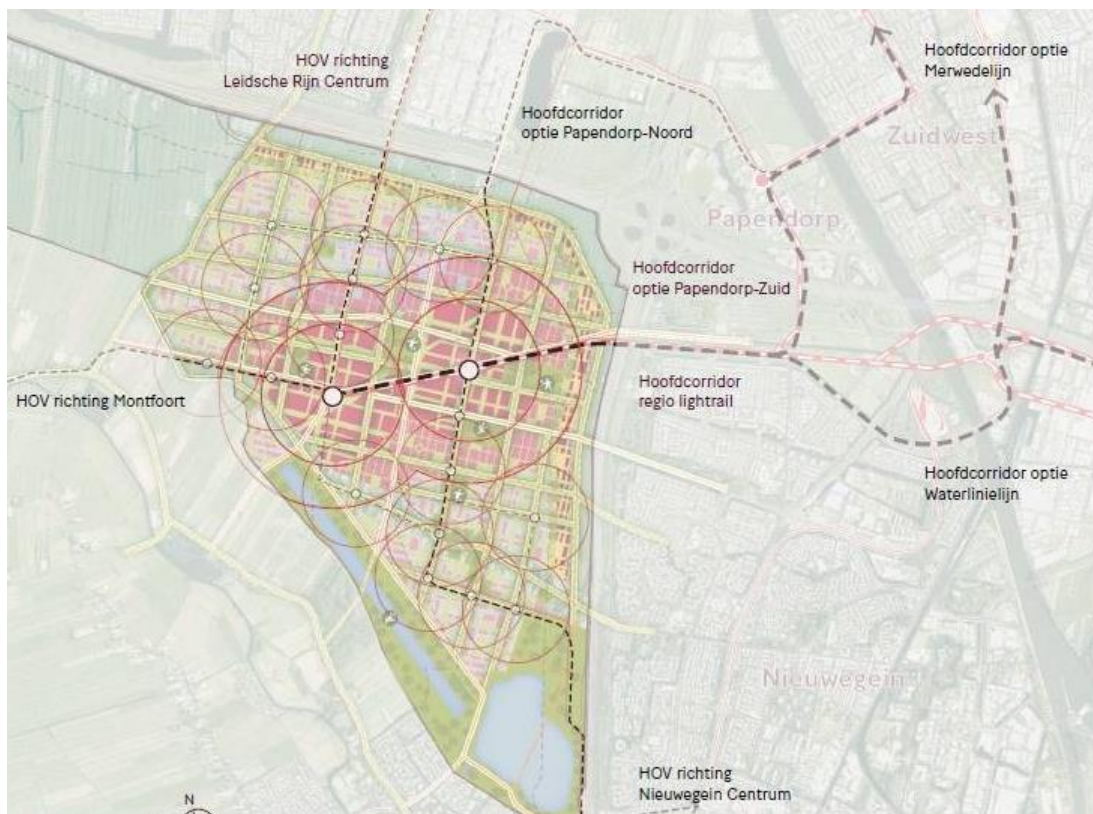
1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Op 10 maart 2022 heeft in de gemeenteraadsvergadering de behandeling plaatsgevonden van het voorstel 'Eerste stappen Schaalsprong OV'¹. Daarbij is een motie 'Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg' aangenomen² welke onder ander vraagt om het kaart brengen van de aanlegkosten van een OV-structuur van en naar Rijnenburg die boven op de kosten komen die geraamd zijn ten behoeve van het raadsvoorstel Eerste Stappen Schaalsprong OV (onderdeel 1b van de motie). Gevraagd wordt de gemeenteraad over de uitkomsten te informeren voor het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) voor de zomer van 2022. De motie is opgenomen in de bijlage.

1.2 Aanpak

Arcadis is gevraagd om de aanlegkosten van een OV-structuur van en naar Rijnenburg in te schatten op basis van kostenkentallen. We sluiten daarbij aan bij de recent opgeleverde Ontwerpstudie Rijnenburg³. De hierin opgenomen maatregelkaarten voor onder andere OV betrekken we bij de beantwoording van de vraag. Voor de maatregelen maken we een kosteninschatting op basis van indicatieve tracés en kostenkentallen van vergelijkbare projecten. De kostenkentallen beschrijven het deel boven op de kosten die reeds zijn opgenomen in het raadsvoorstel 'Eerste stappen Schaalsprong OV' voor de realisatie van de Papendorplijn, Merwedelijn en Waterlinielijn. De provincie Utrecht is betrokken geweest bij de uitwerking. De tracés en varianten zijn in kaart gebracht en beoordeeld op technische haalbaarheid. Aan de hand hiervan zijn de tracés aangepast waar nodig. Er zijn geen ontwerpdocumenten of dwarsprofielen beschikbaar voor deze studie. Deze notitie beschrijft de uitgangspunten en resultaten van de analyse.



Figuur 1. HOV-netwerk Groot Rijnenburg (bron: Ontwerpstudie Rijnenburg).

¹ Zie [Agenda Utrecht - Gemeenteraad donderdag 10 maart 2022 09:30 - 23:00 - iBabs RIS \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

² Zie [M105 Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg Utrecht - iBabs RIS \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

³ Zie [Raadsbrief Ontwerpstudie Rijnenburg Utrecht - iBabs RIS \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

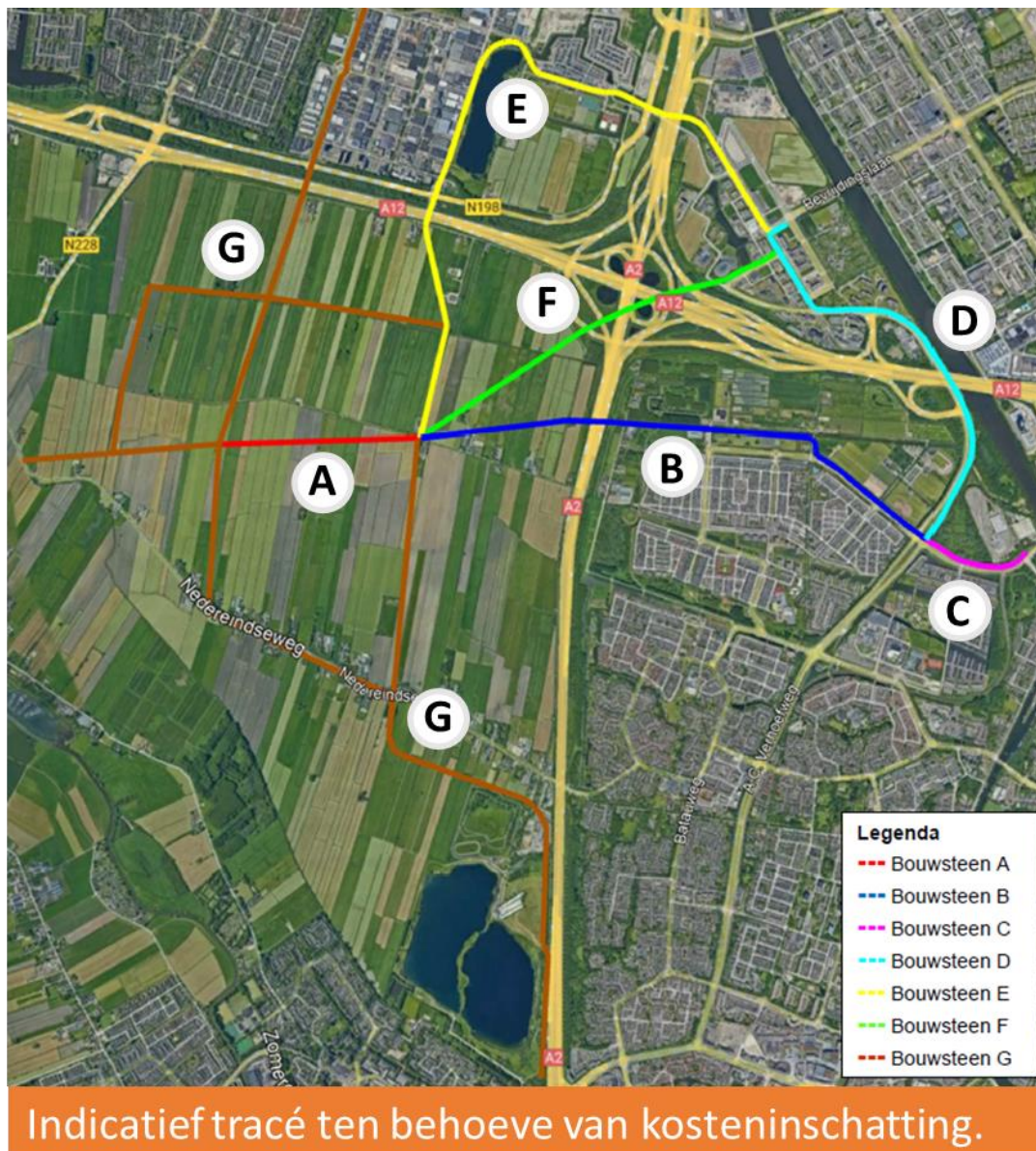
2 Uitgangspunten

2.1 Tracévarianten lightrail

De geschetste opties uit de Ontwerpstudie Rijnenburg zijn verder uitgewerkt in een aantal tracévarianten, waarin ook (indicatief) gekeken is naar het aantal haltes en de locaties van haltes. Deze tracés zijn vervolgens door middel van expert judgement getoetst op technische haalbaarheid. Als gevolg hiervan zijn een aantal aanpassingen verwerkt in de tracévarianten, welke als basis zijn gebruikt voor de kosteninschatting.

2.2 Bouwstenen tracévarianten kosteninschatting

Gegeven de diverse tracévarianten voor lightrail en HOV-bus, welke in meer of mindere mate overlappen, zijn de tracés opgedeeld in bouwstenen. In onderstaande figuur zijn de verschillende bouwstenen weergegeven:



Figuur 2. Bouwstenen voor kosteninschatting tracévarianten Lightrail/HOV op basis van toetsing technische haalbaarheid.

- **Bouwsteen A:** Tracé door Rijnenburg;
- **Bouwsteen B:** Tracé langs de Galecopperzoom, over de A2 en door Rijnenburg;

- **Bouwsteen C:** Tracé ten behoeve van koppeling met Merwedelijn (huidige SUNIJ lijn) via de tramremise;
- **Bouwsteen D:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg via Papendorpseweg en gebruik aangepaste, huidige onderdoorgang A12;
- **Bouwsteen E:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg via Leidsche Rijn met gelijkvloerse kruising Stadsbaan en verzwaaard viaduct A2;
- **Bouwsteen F:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, inclusief passage knp. Oudenrijn met boortunnel
- **Bouwsteen G:** HOV-businfrastructuur;

De bouwstenen B, C en D lopen (deels) over het grondgebied van de gemeente Nieuwegein. Voor de bouwstenen zijn de kostenkentalen bepaald voor de OV-infrastructuur in Rijnenburg bovenop de kosten die geraamd zijn ten behoeve van het raadsvoorstel Eerste Stappen Schaalsprong OV. De verschillende tracés zijn als volgt opgebouwd op basis van bovenstaande bouwstenen:

Maatregelen en varianten	Bouwstenen
Tracé 1: Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg	A, B, C
Tracé 2: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom	A, B, D
Tracé 3: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn	A, E
Tracé 4: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn	A, F
HOV-Bus	G

2.2.1 Tracé 1: Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg

Tracé 1, bestaande uit bouwsteen A, B en C, gaat uit van het doortrekken van de Merwedelijn (huidige SUNIJ-lijn) richting Rijnenburg. Het tracé volgt het voorstel uit de ontwerpstudie Rijnenburg, deze is naar verwachting technisch haalbaar. Het tracé takt nabij de huidige remise/Taludweg aan op de Merwedelijn en loopt vervolgens via de Galecopperzoom naar Rijnenburg. Voor de kruising met de A2 gaan we uit van een viaduct (niveau +1). Een voordeel van deze variant is dat deze aansluit op de bestaande tramremise.



Figuur 3. Tracé 1 - Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg.

2.2.2 Tracé 2: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom

Voor de doortrekking van de Papendorplijn sluiten we aan op het raadsvoorstel Eerste Stappen Schaalsprong OV, waarin de Papendorplijn na het kruisen van het Amsterdam-Rijnkanaal via de Prins Clausbrug eindigt in Papendorp (Churchillaan/Taatsenplein). Tracé 2, opgebouwd uit bouwsteen A, B en D, loopt richting het zuiden via Papendorp, onder de A12 door om vervolgens door de Galecopperzoom hetzelfde tracé te volgen als tracé 1 (doorgetrokken Merwedelijn).

We schatten de technische en logistieke haalbaarheid van het initiële tracé met onderdoorgang onder de A12 ter hoogte van de Groenewoudsedijk (figuur 1) laag in als gevolg van aanwezige hoogteverschil, de bestaande infrastructuur en benodigde afsluitingen van de A12 tijdens de werkzaamheden. De hoofdrijbaan van de A12 ligt hier op ca. 1,50 m hoogte. Om een onderdoorgang met voldoende vrije ruimte voor lightrail mogelijk te maken, moet deze verdiept worden aangelegd. Hiervoor is naar verwachting een bouwkuip benodigd. De onderdoorgang wordt dan in segmenten onder de A12 aangelegd. De A12 heeft hier in totaal 15 rijstroken. De aanleg zal daarom naar verwachting in minimaal 4 fasen plaats moeten vinden, waarbij de A12 meermaals moet worden afgesloten. Technisch is dit naar verwachting mogelijk, maar zeer complex en kostbaar. Ook een alternatief via de fietstunnel (Galecopperdijk) biedt niet voldoende ruimte. In een verdiepend onderzoek zouden de mogelijkheden om deze tracévariant mogelijk te maken, bijvoorbeeld middels een tunnel, kunnen worden onderzocht.

Ten behoeve van de kosteninschatting wordt in deze fase uitgegaan van een alternatieve route via de Papendorpseweg. Hier ligt al een breed kunstwerk onder de A12. De technische haalbaarheid om hier een lightrail te laten passeren lijkt met wat aanpassingen realistischer. Het nadeel van deze aanpassing is dat tracé 2 als gevolg van langere reistijden waarschijnlijk vervoerskundig minder goed scoort. Een eventuele versnelling is mogelijk door het tracé te 'strekken' via de Galecopperwetering, het nadeel hiervan is een extra doorsnijding van het gebied. Het advies is om in een volgende fase nader onderzoek uit te voeren naar de verschillende varianten ten behoeve van een integrale afweging tussen kosten, maakbaarheid, inpassing en vervoerkundige aspecten.



Figuur 4. Tracé 2 - Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom

2.2.3 Tracé 3: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn

Ook tracé 3, bestaande bouwsteen A en E, sluit aan op de doortrekking de Papendorplijn zoals uitgewerkt in het raadsvoorstel Eerste Stappen Schaalsprong OV. Tracé 3 loopt vanuit Papendorp richting het noorden, passeert de beoogde Mobiliteitshub XL, kruist via het Marinus van Tyrusviaduct de A2 en loopt vervolgens via Strijkviertel en Oudenrijn naar Rijnenburg.

De technische haalbaarheid is met name nabij de kruising met de A2 en de Stadsbaan complex. Uitgangspunt is nu een gelijkvloerse kruising van de Stadsbaan, maar de vraag is of dit acceptabel is met het oog op de verkeersintensiteit. Toch handhaven we dit uitgangspunt, omdat het alternatief, een ongelijkvloerse kruising van de Stadsbaan, moeilijk is in te passen. Dit zou waarschijnlijk een compleet nieuw kunstwerk (hoger) over de A2 betekenen, waarbij de fietsroute ook moet worden aangepast. Waarschijnlijk moet het bestaande kunstwerk over de A2 verzwaard worden om de lightrail te kunnen dragen, met als gevolg afsluitingen van de A2 tijdens de werkzaamheden. Dit vergt nog nader onderzoek.

Ten slotte kruist het tracé de A12. Op deze locatie is er al een onderdoorgang. Hierin is in de breedte genoeg ruimte voor het aanleggen van een lightrail tracé, maar er is niet genoeg hoogte. Daarom zijn er kosten meegenomen voor het creëren van een verdiepte ligging van één tot twee meter diepte.



Figuur 5. Tracé 3 - Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn

2.2.4 Tracé 4: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn

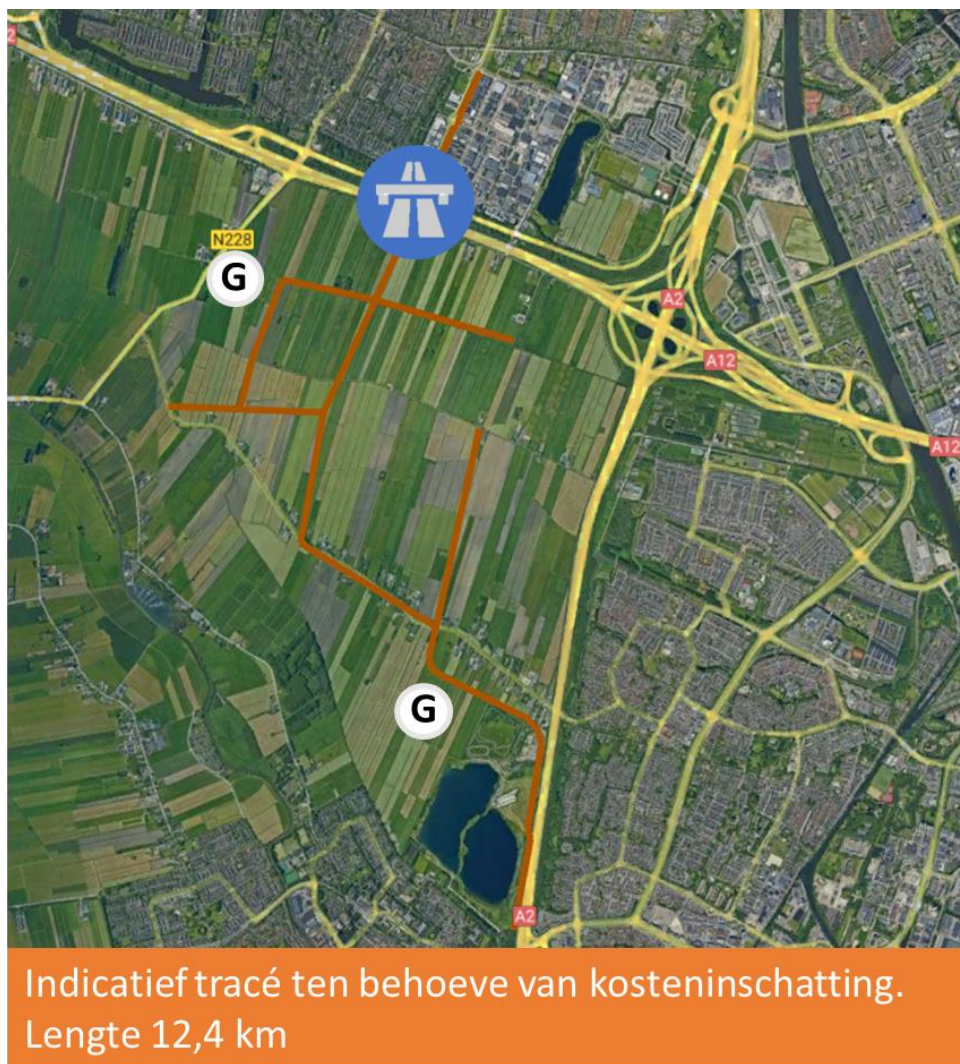
De meest rechtstreekse route loopt vanaf Papendorp door knooppunt Oudenrijn naar Rijnenburg. Vanuit technische haalbaarheid is een kruising 'bovenlangs' niet realistisch. Daarom is er uitgegaan van een geboorde tunnel. Een boortunnel kan niet recht onder de kunstwerken van de A2/A12 door, daarnaast moet er voldoende ruimte zijn (minstens 500 meter) om de boring op te starten. In het indicatieve tracé is hier rekening mee gehouden om tot een technisch haalbare variant te komen.



Figuur 6. Tracé 4 - Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn

2.3 HOV-bus

De tracés voor HOV-bus (aanvullend op de trambaan geschikt voor medegebruik door bus) zijn overgenomen uit de Ontwerpstudie Rijnenburg. Specifiek voor de HOV-corridor Rijnenburg – Leidsche Rijn is rekening gehouden met aansluiten op de bestaande HOV-buscorridor richting station Utrecht Leidsche Rijn Centrum en station Vleuten. Richting het zuiden is nader onderzoek benodigd ten behoeve van inpassing van de infrastructuur en aansluiting op het busnetwerk.



Figuur 7. Opbouw tracévarianten HOV-bus.

2.4 Overige uitgangspunten

Ten behoeve van de kosteninschatting zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De kosten zijn gebaseerd op Prijspeil 01 januari 2022; in Euro; exclusief btw.
- Het gebied waar de wijk Rijnenburg wordt gebouwd wordt als bouwrijp beschouwd, dus er zijn geen kosten meegenomen voor het bouwrijp maken.
- Modaliteit(en): We gaan uit van lightrail/tram met dubbelspoor op doorgetrokken Merwedelijn en Papendorplijn, aantakking op de Papendorplijn in Papendorp en op de aantakking SUNIJ-lijn nabij remise/Taludweg.
- Voor wat betreft de bus op de vrijliggende HOV-banen in Rijnenburg geldt dat we de HOV-bus corridors meenemen naar Leidsche Rijn, Nieuwegein, Montfoort. Alleen de vrijliggende tracés in Rijnenburg worden beschouwd, buiten Rijnenburg valt buiten scope raming behalve de koppeling met busbaan naar Leidsche Rijn (zie paragraaf 2.2).
- Uitgangspunt hierbij is dat we alleen kosten ramen bovenop al geraamde kosten in de rapportage OV Versnellen.
- We gaan in principe uit van bovengrondse tracés. Alleen voor tracé 4 (bouwsteen F) onder knooppunt Oudenrijn wordt uitgegaan van een tunnel. Daar waar aan de orde wordt bestaande infrastructuur aangepast.
- Het spoor komt in asfalt te liggen, zodat er ook een HOV-bus overheen kan rijden. In alle varianten gaan we er van uit dat daar waar er al een busbaan is in het tracé, deze wordt vervangen door rails, waarbij de baan wordt uitgevuld om ook weer als busbaan dienst te kunnen doen.
- De haltes voor de lightrail zijn haltes op maaiveld met twee zijperrons. We gaan uit van standaard halteontwerp voor tram in Utrecht, haltes hebben lengte van 75 m (2 gekoppelde tramstellen). Het aantal haltes verschilt per tracévariant, maar we gaan in ieder geval uit van twee tramhaltes in Rijnenburg.
- We gaan uit van een standaard keervoorziening in Rijnenburg, aanpassing remise is buiten scope, evenals een extra opstelsterrein. In de uitwerking van het project dient te worden gezien of een aanpassing van het opstelsterrein/remise als gevolg van materieel benodigd is. Er zijn geen ontwerpen, inpassingsplan etc. opgesteld. De kosten per bouwsteen betreffen nadrukkelijk een kosteninschatting op basis van indicatieve tracés en kostenkentallen van vergelijkbare projecten. Kosten voor proefbedrijf etc. zijn buiten beschouwing gelaten (deze zijn in hoofdstuk 4 apart inzichtelijk gemaakt).
- Engineeringskosten: In deze kosten zijn de kosten voor opdrachtnemer en ingenieurbureau opgenomen.
- Vastgoed- en verwervingskosten zijn niet opgenomen in de raming. Voor de tracés geldt, vaak deels, dat deze komen in het nieuw te ontwikkelen wijk Rijnenburg. In bestaande wijken is er wel kans dat er kosten zijn voor vastgoed. Dit is niet verder uitgezocht, maar kan wel een aanzienlijke kostenpost zijn.
- Risico's zijn ingeschat op basis van kostenexpertise van vergelijkbare projecten. Risicosessies hebben niet plaats gevonden en risico's zijn niet gekwalificeerd of gekwantificeerd.

2.5 Kosten per bouwsteen

Op basis van bovenstaande uitgangspunten zijn de investeringskosten per bouwsteen ingeschat, hierbij geldt een marge van +/- 40%. De gemiddelde investeringskosten van de lightrail bouwstenen komen uit op ca. €37 mln. per kilometer. Met name bouwsteen F is met €146 mln. per kilometer relatief kostbaar, dit als gevolg van de geboorde tramtunnel.

VARIANTEN - Deterministisch		Lengte	Prijs/m	Totaal excl BTW	-/-40%	+40%
1.	Bouwsteen A	1.110 m	€ 9.640	€ 10.700.000	€ 6.400.000	€ 15.000.000
2.	Bouwsteen B	3.045 m	€ 16.453	€ 50.100.000	€ 30.100.000	€ 70.100.000
3.	Bouwsteen C	615 m	€ 8.130	€ 5.000.000	€ 3.000.000	€ 7.000.000
4.	Bouwsteen D	2.530 m	€ 11.739	€ 29.700.000	€ 17.800.000	€ 41.600.000
5.	Bouwsteen E	4.550 m	€ 15.165	€ 69.000.000	€ 41.400.000	€ 96.600.000
6.	Bouwsteen F	2.510 m	€ 146.773	€ 368.400.000	€ 221.000.000	€ 515.800.000
7.	Bouwsteen G	12.440 m	€ 2.621	€ 32.600.000	€ 19.600.000	€ 45.600.000

3 Investeringskosten OV-infrastructuur

De investeringskosten per tracé, opgebouwd uit de verschillende bouwstenen, zijn weergegeven in onderstaande tabel. Onderstaande bedragen betreffen alleen de investeringskosten van de infrastructuur en haltes, dus niet de exploitatiekosten, aanschaf van eventueel extra materieel en eventuele aanpassingen aan remises/opstel terreinen. Ook zijn eventuele vastgoedkosten (grondaankoop) nog niet meegenomen en zijn (kostenverhogende) risico's nog niet onderzocht.

Maatregelen en varianten	Bouwstenen	Totale lengte	Investeringskosten exclusief +/- 40% marge.
Tracé 1: Merwedelijk doorgetrokken naar Rijnenburg	A, B, C	4,8 km	€ 65,8 mln.
Tracé 2: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom	A, B, D	6,7 km	€ 90,5 mln.
Tracé 3: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn	A, E	5,7 km	€ 79,7 mln.
Tracé 4: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn	A, F	3,6 km	€ 379,1 mln.
HOV-Bus	G	12,4 km	€ 32,6 mln

Tabel 1: Investeringskosten per tracé

De investeringskosten van combinaties van het doortrekken van de Merwedelijk én de Papendorplijn zijn weergegeven in onderstaande tabel. Doordat de tracés gedeeltelijk overlappen, zijn de investeringskosten van gecombineerde tracés lager dan de som van de individuele maatregelen. Zo is er ruime overlap tussen tracé 1 en 2. Nader onderzoek is benodigd om te onderbouwen of deze combinaties in de OV-exploitatie/vervoerkundig goed functioneren.

Combinaties	Bouwstenen	Totale lengte	Investeringskosten exclusief +/- 40% marge.
Tracé 1 én 2: Merwedelijk doorgetrokken naar Rijnenburg in combinatie met Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom	A, B, C, D	7,3 km	€ 95,5 mln.
Tracé 1 én 3: Merwedelijk doorgetrokken naar Rijnenburg in combinatie met Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn	A, B, C, E	9,3 km	€ 134,8 mln.
Tracé 1 én 4: Merwedelijk doorgetrokken naar Rijnenburg in combinatie met Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn	A, B, C, F	7,3 km	€ 434,2 mln.

Tabel 2: Investeringskosten combinaties tracés

4 Investeringskosten OV-infrastructuur inclusief test- en proefbedrijf

Op verzoek van de gemeente Utrecht is in overleg met de Provincie Utrecht een inschatting afgegeven van de benodigde kosten voor test- en proefbedrijf op de nieuw te realiseren infrastructuur⁴. Op basis van de cijfers uit het 'Einddossier Uithoflijn' is een verhouding van circa 1:10 (verhouding kosten test- en proefbedrijf versus investeringskosten aanleg van nieuwe traminfrastructuur) reëel. De inschatting van de 10% opslag komt daarmee bovenop de in hoofdstuk 3 geraamde investeringskosten voor de aanleg van de nieuwe infrastructuur. De in hoofdstuk 3 gepresenteerde tabellen zijn hiervoor aangevuld met de kosten voor test- en proefbedrijf.

Maatregelen en varianten	Investeringskosten aanleg exclusief +/- 40% marge	Op te tellen 10% test- en proefbedrijf	Totale investeringskosten incl. test – en proefbedrijf excl. +/- 40% marge
Tracé 1: Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg	€ 65,8 mln.	€ 6,6 mln	€ 72,4 mln
Tracé 2: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom	€ 90,5 mln.	€ 9,1 mln	€ 99,6 mln
Tracé 3: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn	€ 79,7 mln.	€ 8,0 mln	€ 87,7 mln
Tracé 4: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn	€ 379,1 mln.	€ 37,9 mln	€ 417,0 mln

Tabel 3: Investeringskosten per tramtracé

De investeringskosten van combinaties van het doortrekken van de Merwedelijn én de Papendorplijn zijn weergegeven in onderstaande tabel. Zie ook de uitleg in hoofdstuk 3.

Combinaties	Investeringskosten aanleg exclusief +/- 40% marge	Op te tellen 10% test- en proefbedrijf	Totale investeringskosten incl. test – en proefbedrijf excl. +/- 40% marge
Tracé 1 én 2: Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg in combinatie met Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom	€ 95,5 mln.	€ 9,6 mln	€ 105,1 mln
Tracé 1 én 3: Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg in combinatie met Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn	€ 134,8 mln.	€ 13,5 mln	€ 148,3 mln
Tracé 1 én 4: Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg in combinatie met Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn	€ 434,2 mln.	€ 43,4 mln	€ 477,6 mln

Tabel 4: Investeringskosten combinaties tracés

⁴ Zie 'De Uithoflijn - Einddossier van een uniek Utrechts tramproject', d.d. 15 december 2020 via <https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/documenten/Ingekomen-stukken-van-GS-naar-PS/Bijlage-1-Einddossier-Uithoflijn.pdf>.

Bijlage 1 – M105: Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg



Motie: Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 10 maart 2022, ter bespreking van het raadsvoorstel Eerste stappen Schaalsprong OV

Constaterende dat:

1. Op 23 februari de ontwerpstudie Rijnenburg gepubliceerd werd
2. Een mogelijke ontwikkeling in Rijnenburg nog geen onderdeel is van de plannen met betrekking tot de schaalsprong
3. Deze meerdere scenario's bevatte voor de ontwikkeling van Rijnenburg
4. Er slechts één pagina gewijd werd aan de ontsluiting van de wijk met het OV, hierin wel eerste randvoorwaarden stonden voor succesvol HOV

Overwegende dat:

1. Relevante inzichten betrokken kunnen worden in de verdere uitwerking waaronder de eerdere documenten opgesteld door de grondeigenaren en de HDSR
2. Een verdieping in mobiliteit verdere invulling kan geven aan de randvoorwaarden voor succesvol HOV
3. Met name een eventuele doorkoppeling van de Papendorpleijn nog verdere uitwerking vraagt
4. Er voor de zomer een Bestuurlijk Overleg Leefomgeving is met het Rijk waarin de raakvlakken tussen verstedelijking en mobiliteit centraal staan
5. Financiële middelen vanuit het Rijk noodzakelijk zullen zijn voor een eventuele grootschalige ontwikkeling in Rijnenburg.

Draagt het college op:

1. Een mobiliteitsonderzoek te doen naar de ontsluiting van Rijnenburg
 - a. Een synthese te maken van de relevante beschikbare informatie op het gebied van mobiliteit t.b.v. de ontsluiting van Rijnenburg als verstedelijkingslocatie
 - b. De aanlegkosten van een OV structuur van en naar Rijnenburg in kaart te brengen die bovenop de kosten komen die geraamd zijn t.b.v. het raadsvoorstel Eerste Stappen Schaalsprong OV.
 - c. Over de uitkomsten hiervan de raad te informeren voor het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) voor de zomer van 2022
2. Dit vervolgens te verwerken in een verdiepend mobiliteitsonderzoek naar de ontsluiting van Rijnenburg
 - a. Hierin verder te verdiepen op mogelijke ontsluiting van Rijnenburg passend bij de verschillende verstedelijkingsscenario's uit de ontwerpstudie
 - b. Hiervoor scenario's uit te werken die aansluiten op de plannen uit het raadsvoorstel eerste stappen Schaalsprong OV
 - c. Randvoorwaarden voor succesvol HOV in Rijnenburg verder uit te werken en onderbouwen
 - d. Over de uitkomsten hiervan de raad te informeren

En gaat over tot de orde van de dag.

Ingediend door:

- Susanne Schilderman, D66
- Jeffrey Koppelaar, S&S
- Bulent Isik, PvdA
- Marijn de Pagter, VVD

Colofon

AANLEGKOSTEN VAN OV-STRUCTUUR VAN EN NAAR RIJNENBURG
QUICK SCAN KOSTENKENTALLENANALYSE

KLANT

Gemeente Utrecht

AUTEUR

Hendrik Jan Bergveld, Martijn Derksen

PROJECTNUMMER

30128681

ONZE REFERENTIE

A4JK4D75MNTY-2120273371-411:1.0

DATUM

20 juni 2022

STATUS

Definitief

Over Arcadis

Arcadis is een toonaangevend wereldwijd ontwerp- en consultancybureau voor de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij maken het verschil voor onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Met 27.000 mensen in meer dan 70 landen genereerden we in 2020 een omzet van €3,3 miljard. Wij ondersteunen UN-Habitat met kennis en expertise om leefomstandigheden te verbeteren in gebieden getroffen door de gevolgen van de klimaatverandering.

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

T [+31 \(0\)88 4261261](tel:+3120884261261)

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[arcadis-nederland](https://www.arcadis-nederland.nl)



[arcadis_nl](https://twitter.com/arcadis_nl)



[ArcadisNetherlands](https://www.ArcadisNetherlands.nl)