

Voorstel aan de gemeenteraad

Eerste stappen Schaalsprong OV

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Bert Coenen
Kenmerk	9371665
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Als eerstvolgende stap in de verwezenlijking van de Schaalsprong OV, met als uitgangspunt het Wiel met Spaken, in te zetten op de realisatie van:
 - de spaak Merwedelijn (een lightrailverbinding die Nieuwegein en IJsselstein beter met Utrecht CS verbindt);
 - de spaak Papendorplijn (een lightrailverbinding die Utrecht CS met Papendorp verbindt);en zo snel mogelijk daarna een deel van het wiel te realiseren: de Waterlinielijn (een verbinding tussen Westraven en USP via knooppunt Lunetten – Koningsweg).
2. De volgende uitgangspunten te hanteren als inzet voor de uitwerking van een snelle, hoogwaardige en toekomstvaste Merwedelijn:
 - a. Het tracé van de Merwedelijn loopt vanaf de halte Westraven via de Merwedekanaalzone tot Utrecht CS;
 - b. De inpassing van de Merwedelijn vindt binnen gemeente Utrecht grotendeels ondergronds plaats;
 - c. De Merwedelijn wordt bij Utrecht CS zodanig ingepast, dat de overstap tussen de Merwedelijn en de bussen, trams en treinen voor reizigers aantrekkelijk is;
 - d. Bij de inpassing in het stationsgebied wordt geanticipeerd op een eventuele toekomstige ondergrondse doorkoppeling naar de Binnenstadsas.
3. Vast te stellen dat de Binnenstadsas, een lightrailverbinding van Utrecht CS naar het USP, waar mogelijk of nodig deels ondergronds, een kansrijk perspectief is en als zodanig past in het concept Wiel met Spaken.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Samenvatting

Kansrijke ontwikkelrichtingen voor de eerste stappen van de Schaalsprong OV hebben we in een tweetal studies met de provincie Utrecht uitgewerkt. Op basis hiervan stellen we voor een aantal uitgangspunten te formuleren voor de nadere invulling van de Schaalsprong OV waar we samen met onze partners aan werken. Het college neemt deze uitgangspunten mee als onze inzet in de gesprekken met Rijk, de Provincie Utrecht, de spoorsector en regio over dit onderwerp, met als doel te komen tot gezamenlijke besluitvorming over de Schaalsprong OV, passend bij de groei van de stad en de principes van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen.

Context

Aanleiding

Utrecht staat voor een enorme opgave om voor de komende twintig jaar te zorgen voor voldoende woonruimte, arbeidsplaatsen en de (mede) daarvoor benodigde bereikbaarheidsinvesteringen. Medio 2021 heeft de gemeenteraad de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 vastgesteld. Hiermee hebben we bepaald hoe de we opgaven willen gaan realiseren.

Er wonen meer mensen dan ooit en de groei van woningen en arbeidsplaatsen zet de komende decennia onverminderd door. Dat geldt niet alleen voor de stad, maar voor de hele regio. Tot 2040 zijn er binnen de Metropoolregio Utrecht (MRU) 104.000 tot 125.000 nieuwe woningen nodig om de groei van de regio op te vangen. Daarnaast verwacht de MRU tot en met 2040 80.000 extra arbeidsplaatsen te moeten accommoderen om het aantal banen mee te laten groeien met de groei van de regio. De Ruimtelijke Strategie Utrecht en het Mobiliteitsplan geven onze visie op hoe we hier als stad mee om willen gaan. Voor het behoud en benutten van de economische potentie en de leefbaarheid van de stad en regio, is het belangrijk dat deze groei op een goede manier wordt gefaciliteerd. Naast het mee laten groeien van ruimte voor voetgangers en fietsers, is een toekomstbestendig Openbaar Vervoer (OV) systeem essentieel. Nieuw bij het verlengen van de horizon van zowel de Ruimtelijke Strategie Utrecht als het Mobiliteitsplan naar 2040 is dat we kiezen voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat vormt voor de groei van de stad: op de punten waar het wiel met de spaken samenkomen realiseren we nieuwe verstedelijkingsknooppunten.

Toelichting Wiel met Spaken

Het concept Wiel met Spaken, dat in oktober 2019 door de gemeenteraad is vastgesteld, bestaat uit een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. Het netwerk is opgebouwd uit spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met Utrecht CS en het centrum, en uit directe en frequente wielverbindingen tussen de regio, P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de knooppunten (waar spaken en wielverbindingen samenkomen), kunnen reizigers zeer comfortabel overstappen. Dit concept is in het Mobiliteitsplan 2040 verder uitgewerkt door het concretiseren van spaak- en wielverbindingen en OV-knooppunten en aan te geven op welke verbindingen een lightrail waarschijnlijk nodig is. De realisatie van het concept Wiel met Spaken zal decennia in beslag nemen en miljarden euro's kosten. Dit is alleen stapsgewijze te bewerkstelligen. Te beginnen met de Merwedelijn en de Papendorplijn, zo snel mogelijk gevolgd door de Waterlinielijn met station Lunetten – Koningsweg. De Binnenstadsas kan daar direct op volgen.

De twee studies waar dit raadsvoorstel op gebaseerd is borduren voort op de Ruimtelijke Strategie Utrecht en het Mobiliteitsplan; de noodzaak voor de lightrailverbindingen en hoe deze in te passen in de stedelijke omgeving worden nader onderbouwd en aangescherpt. Deze aanscherping legt het college, zoals toegezegd tijdens de raadsvergadering over het groeifonds april jongstleden, ter vaststelling voor aan de raad omdat de uitgangspunten kaderstellend zijn voor onze inzet voor een verdere uitwerking. Dit voorstel betreft dus onze inzet omdat de besluitvorming over daadwerkelijke vervolgstappen in het realisatieproces van het Wiel met Spaken in gezamenlijkheid met U Ned partners genomen wordt. Besluitvorming kan alleen gezamenlijk via U Ned omdat het mobiliteitsnetwerk bovenregionaal/landelijk is en bovendien de verantwoordelijkheden voor infrastructuur voor het OV bij de provincie ligt, het Rijk en de spoorsector.

Samenhang

De gemeente werkt via een aantal routes en in verschillende samenwerkingsverbanden aan de verstedelijkingsopgave, waar de gemeente voor staat. De uitwerking gaat via drie sporen: inhoud, lobby/alliantievorming en financiering. Voor de inhoudelijke uitwerking van de eerste stappen van de Schaalsprong OV hebben provincie en gemeente Utrecht de afgelopen tijd twee studies uitgevoerd. De studie *Samen OV Versnellen in Utrecht* en een studie naar de Binnenstadsas.

Daar is dit raadsvoorstel op gebaseerd. Over de actuele activiteiten t.a.v. lobby en alliantievorming heeft het college de raad per [brief](#) geïnformeerd op 8 juli jongstleden.

Dit voorstel ligt nu voor omdat voortgang in de planuitwerking van de Schaalsprong OV nodig is voor het gewenste tempo van de groei van de stad en omdat we hier de komende tijd in samenwerking met het Rijk gezamenlijk stappen in willen zetten. De stedelijke regio is nu al volop in ontwikkeling en om vanuit die plannen slim te anticiperen op de Schaalsprong OV is een nader uitgewerkt beeld nodig. Met de vaststelling van het voorstel geeft de raad ook richting aan de inzet voor het BO-MIRT.

In de planuitwerking van de Schaalsprong OV richt de gemeente zich, gelet op de planning van de gebiedsontwikkelingen, in eerste instantie op de Merwedelijn, de Waterlinielijn, de Papendorplijn en dubbelstation Lunetten Koningsweg. Gelet op de samenhang in het netwerk is ook gekeken naar de relatie met bestaande zware OV-assen, te weten: SUNIJ-lijn, Tramlijn 22 en de Binnenstadsas. In de studie *Samen OV Versnellen in Utrecht* is voor Zuidwest (Merwedelijn en Papendorplijn) naast het vervoerkundig onderzoek ook gekeken naar de mogelijkheden voor de infrastructurele inpassing. De uitgangspunten voor onze inzet die het college met dit raadsvoorstel wil laten vastleggen zijn gebaseerd op de uitkomsten van beide onderzoeken.

De studie *Samen OV Versnellen in Utrecht* identificeert hiervoor vervolgvragen. Het College gaat met deze vervolgvragen aan de slag samen met andere partners. De vervolgutwerking vindt onder andere plaats in de programmaonderdelen van U Ned, te weten: MIRT-verkenning OV en Wonen, de Gebiedsonderzoeken en de Mobiliteitsstrategie.

Juridisch kader

Dit raadsvoorstel legt via een aantal uitgangspunten de gemeentelijke inzet vast voor het besluitvormingsproces Schaalsprong OV in Utrecht Oost en Zuidwest. Het college neemt deze uitgangspunten mee in de gesprekken tussen Rijk en Regio in het kader van het programma U Ned en de voorbereiding van het BO MIRT. Besluiten over de invulling van de Schaalsprong OV nemen de Rijks- en regionale overheden gezamenlijk en vindt plaats via het programma U Ned en het BO MIRT. Binnen het programma U Ned lopen hiervoor een aantal projecten waarvoor besluitvorming is voorzien in het BO MIRT van het najaar van 2022. De Raad wordt hierover altijd geïnformeerd en geconsulteerd bij besluiten met een grote impact en/of een afwijking van de kaders. Besluitvorming over welke maatregelen we willen uitvoeren op basis van de MIRT Verkenning OV en Wonen en de te hanteren financiële kaders hiervoor legt het college in alle gevallen ter besluitvorming aan de Raad voor.

Zowel provincie als gemeente hebben verantwoordelijkheden in relatie tot het OV-systeem. De provincie als OV-autoriteit en de provinciale ruimtelijke ontwikkeling, en de gemeente als wegbeheerder en vanuit de stedelijke ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheid. Er is sprake van een sterke wederzijdse afhankelijkheid. Daarom werken de provincie en de gemeente nauw samen, temeer om de forse uitdagingen aan te gaan. Fors, vanwege de stagnerende doorstroming van het OV en de complexiteit en het tempo dat nodig is gezien de voortgaande grote woningbouwopgave in met name de Utrechtse regio. Om de kwaliteitssprong in het OV in en rondom de stad tot een succes te maken, is een goede samenwerking op structurele basis tussen gemeente en provincie (en andere gemeenten in de regio) nodig. De provincie en de gemeente werken aan een voorstel hoe deze samenwerking vorm kan krijgen. De raad wordt hierover geïnformeerd. Het Rijk is verantwoordelijk voor de aanleg en beheer van de spoorweginfrastructuur (waaronder ook de stations), alsook het aansturen van het vervoer daarover via het verlenen van concessies. Daarnaast is het Rijk ook verantwoordelijk voor het hoofdwegennet, waar de OV-oplossingen een sterke samenhang mee hebben.

Beoogd effect

De Schaalsprong OV is op zichzelf een randvoorwaarde voor gezond stedelijk leven voor iedereen in onze groeiende stad op weg naar 2040. Ook door de wijze waarop we de Schaalsprong OV in de stad inpassen willen we bijdragen aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- Op 17 oktober 2019 is het [raadsvoorstel Wiel met Spaken](#) door de gemeenteraad vastgesteld.

- Op 3 juni 2021 is de raad geïnformeerd over de [Inzet verstedelijking en Schaalsprong OV](#). De inzet is gebaseerd op de uitkomsten van de studie *Samen OV Versnellen in Utrecht* is, welke tevens één van de pijlers van voorliggend raadsvoorstel.
- Op 17 juni 2021 is de raad geïnformeerd over de [aanpak en tussenresultaten van studies naar de eerste stappen Schaalsprong OV](#)., waaronder de studie *Samen OV Versnellen in Utrecht*.
- Op 15 juli 2021 is het [raadsvoorstel Mobiliteitsplan](#) 2040 door de gemeenteraad vastgesteld.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Als eerstvolgende stap in de verwezenlijking van de Schaalsprong OV, met als uitgangspunt het Wiel met Spaken, in te zetten op de realisatie van: - de spaak Merwedelijn (een lightrailverbinding die Nieuwegein en IJsselstein beter met Utrecht CS verbindt); - de spaak Papendorplijn (een lightrailverbinding die Utrecht CS met Papendorp verbindt); en zo snel mogelijk daarna een deel van het wiel te realiseren: de Waterlinielijn (een verbinding tussen Westraven en USP via knooppunt Lunetten – Koningsweg).
Argumenten	
1.1	<u>Deze schaalsprong in het OV-systeem is noodzakelijk om de gewenste stedelijke ontwikkeling en de daarmee gepaard gaande reizigersgroei mogelijk te maken conform de ambitie van Gezond Stedelijk leven voor Iedereen</u> De stedelijke ontwikkeling manifesteert zich de komende twee decennia met name in Utrecht Zuidwest (o.a. doorontwikkeling Merwedekanaalzone, Beurskwartier, Papendorp, A12-zone, City en Rijnhuizen in Nieuwegein) en Oost (o.a. USP en Lunetten Koningsweg). De groeiende stad kan alleen gezond, leefbaar en bereikbaar blijven door een mobiliteitstransitie van auto naar fiets, OV (inclusief parkeren op afstand) en deelmobiliteit te realiseren, zoals beschreven in het recent vastgestelde Mobiliteitsplan 2040. Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer en deelvervoer worden deze netwerken verbeterd en uitgebreid. Voor het openbaar vervoer is hiervoor een schaalsprong van het netwerk nodig omdat anders het mobiliteitssysteem vastloopt. Wordt hier niet in geïnvesteerd dan heeft het OV onvoldoende capaciteit voor de groeiende reizigersstroom, kunnen de kruispunten de verkeersstromen niet meer verwerken en ontstaan busfiles en wachtrijen bij haltes, allereerst bij station Utrecht CS. Voor de afwegingen en conclusies in het onderzoek <i>Samen OV Versnellen</i> is daarom gekeken naar de bijdrage van de maatregel aan deze bovenliggende opgave. Het gaat om de volgende onderdelen: • Beter ontsluiting en bereikbaarheid van verstedelijkingslocaties (nieuw én bestaand); • Positieve bijdrage aan ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid (waaronder inpassing stedelijk gebied); • Oplossend vermogen voor capaciteitsknelpunten in het tram- en busnetwerk (stationsgebied Utrecht Centraal, Van Zijstweg, Tramlijn 22, binnenstad); • Positieve impuls voor gehele OV-netwerk (Schaalsprong); • Positieve bijdrage aan mobiliteitstransitie (modal shift van auto naar OV en fiets); • Toekomstvastheid (adaptief passend binnen lange termijn strategie); Belangrijke aandachtspunten zijn: • Investeringskosten in relatie tot technische haalbaarheid en kwaliteit ruimtelijke inpassing; • Haalbare en betaalbare exploitatie.

1.2	<u>Het maatregelenpakket is een verdere uitwerking van het Wiel met Spaken en het Mobiliteitsplan 2040 zoals vastgesteld door de raad</u> Het raadsbesluit over het Wiel met Spaken van oktober 2019 en het Mobiliteitsplan 2040 zijn de vastgestelde kaders over de Schaalsprong OV. Deze besluiten vormen de kaders waarbinnen we gesprekken voeren met andere overheden, met name met het Rijk. Als deze gesprekken leiden tot investeringsbesluiten dan leggen we deze sowieso ter besluitvorming voor aan de raad. Voorliggend besluit geeft een nadere invulling van de uitgangspunten van de Schaalsprong OV. Belangrijke uitgangspunten van het wiel met spaken zijn ontwikkeling rond knooppunten, een fijnmazig fietsnetwerk, hoogwaardig OV op corridors (spaken), een OV-ring rond de stad (wiel), voorstadstations waar wiel en spaken samenkomen, en multimodale knooppunten verder van de stad voor overstap van auto of fiets. Als uitgangspunt bij het Mobiliteitsplan 2040 is vastgesteld: <i>Netwerken op orde (OV): met het concept 'Wiel met Spaken' als ruggengraat van het OV-netwerk, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we er voor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast.</i>
1.3	<u>Realiseren van de Waterlinielijn (wiel) maakt de gewenste polycentrische stad mogelijk</u> Nieuw bij het verlengen van de horizon van zowel de RSU als het Mobiliteitsplan naar 2040 is dat we kiezen voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat vormt voor de groei van de stad: Op punten waar het wiel met de spaken samenkomt realiseren we nieuwe verstedelijkingsknooppunten. Zo verbindt de Merwedelijn de nieuwbouwlocatie City in Nieuwegein met de A12-zone, de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. De Waterlinielijn verbindt de A12-zone, Lunetten-Koningsweg en USP.
1.4	<u>De Merwedelijn en de Papendorplijn maken onderdeel uit van een groter pakket aan OV-maatregelen</u> Dit samenhangende pakket bestaat namelijk uit: • Realisatie van een lightrailverbinding die vanaf halte Westraven via de Merwedekanaalzone tot Utrecht CS loopt. • Inzet van de bestaande trambaan voor de ontsluiting van Kanaleneiland Noord en het doortrekken van deze trambaan naar Papendorp: de Papendorplijn. Realisatie van de Merwedelijn maakt het mogelijk om de bestaande trambaan in te zetten voor de ontsluiting van Kanaleneiland Noord en deze door te trekken naar Papendorp. Dit zorgt er voor dat Kanaleneiland Noord kan blijven beschikken over een tramaansluiting. Tevens ontstaat de mogelijkheid om de trambaan ter hoogte van het 5 Meiplein af te buigen naar Papendorp, waardoor de ontsluiting van Papendop verbetert. Vervolgonderzoek moet uitwijzen wat het gewenste eindpunt van de Papendorplijn is. Dat kan de Hub XL Papendorp zijn, de Galecopperzoom, Leidsche Rijn of eventueel op de lange termijn Rijnenburg. • Opwaarderen tramlijn 22. Dit vormt een oplossing voor het capaciteitsknelpunt dat voor 2030 verwacht wordt op dit traject. Mogelijke maatregelen zijn: doorstromingsmaatregelen, bij eindhalte Utrecht Centraal uitbreiding capaciteit van perrons en overstap naar OV-terminal. • Opwaarderen met beperkte maatregelen van de bustangent Westraven – USP via de Waterlinieweg: verbeteren reistijden en betrouwbaarheid van de bustangent. Het gaat om een eerste stap in het verbeteren van het OV in oost. Op langere termijn zijn deze maatregelen onvoldoende en is een versterking van de Waterlinielijn nodig. De invulling van de Waterlinielijn is sterk afhankelijk van de fasering en programmering (na 2035) van de ruimtelijke ontwikkeling van de A12zone en de zuidoostkant van de stad. Op

	korte termijn biedt het opwaarderen van de bestaande bustangentlijnen tussen USP en Westraven en tramlijn 22 mogelijkheden tot versnellen en grotere betrouwbaarheid. De maatregelen zijn relatief eenvoudig te integreren in lopende trajecten. De investeringen kunnen deze binnen één of twee concessieperiodes worden terugverdiend.
1.5	<u>Een fasering passend bij de fasering van dominante verstedelijkingslocaties en de groei van reizigersstromen is noodzakelijk door de omvang van de projecten en om een gezonde exploitatie van de lijnen mogelijk te maken</u> De Schaalsprong OV bestaat uit omvangrijke en ingrijpende maatregelen. Realisatie moet gefaseerd plaatsvinden omdat de uitvoering anders niet te beheersen is. Het moment waarop maatregelen worden uitgevoerd moet passen bij de groei van de stad en de reizigersstromen als gevolg hiervan. Op die manier kunnen voldoende reizigers gebruik maken van de verbinding om een gezonde exploitatie mogelijk te maken. Op basis van de bevindingen over vervoerwaarde, infrastructurele inpassing en ruimtelijke kwaliteit én de fasering van de dominante verstedelijkingslocaties, komen we tot samenhangende pakketten van maatregelen voor de Schaalsprong OV in Utrecht in de zuidwest- en oosthoek van de stad. Planuitwerking en uitvoering van omvangrijke infrastructuurprojecten in (hoog)stedelijk gebied neemt veel tijd in beslag. Vanaf het moment dat er financiële middelen beschikbaar zijn, is er minimaal tien jaar voor deze planvorming nodig. Realisatie van de eerste OV-lijn kan daarom niet vóór 2030. Kleinere maatregelen om het OV-netwerk te verbeteren zijn wel mogelijk. Oplevering van de eerste stap van de Schaalsprong OV is mogelijk tussen 2030-2035. Deze stap bestaat uit een schaalsprong in Zuidwest (Merwedelijn en Papendorplijn), het opwaarderen van tramlijn 22 en het opwaarderen van de bustangent tussen Westraven en USP. Om oplevering in deze periode mogelijk te maken is zicht op voldoende financiële middelen snel nodig. De tweede stap is mogelijk tussen 2035 en 2045. Deze stap bestaat uit een schaalsprong in Oost met twee dominante ontwikkelrichtingen: versterking van de Waterlinielijn en/of doorkoppelen van de Merwedelijn naar de Binnenstadsas. Tot slot indien passend bij de verstedelijking, eventueel een ontsluiting van Rijnenburg middels het doortrekken van de Papendorplijn.
1.6	<u>Het realiseren van de Merwedelijn en de Papendorplijn als eerstvolgende stap is conform de uitvoeringsstrategie van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)</u> De gemeente gaat de aankomende jaren door met het realiseren van de harde plancapaciteit, zoals de Merwedekanaalzone en Groenewoud in Papendorp. In een volgende fase zal een deel van het Meerjarenprogramma Ruimte verder worden ontwikkeld. Grote ontwikkelingen bevinden zich onder andere in de Merwedekanaalzone deelgebied 6, Beurskwartier, USP en Cartesiusdriehoek. Plannen voor onder andere de Jaarbeurs gaan in voorbereiding. Het voorstel in de RSU is dat het Wiel met Spaken een eerste aanleg krijgt in de Merwedelijn en de Papendorplijn. De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone als autoluwe wijk vraagt om een hoge kwaliteit van het openbaar vervoer. De Merwedelijn is hiervoor essentieel en daarmee urgent om als eerstvolgende stap aan te leggen.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Het realiseren van de genoemde verbindingen brengen een forse investeringsopgave met zich mee die nog voor een groot deel gedekt moet worden</u> Substantiële bijdragen van Rijk, provincie, gemeente en derden zijn nodig om uitvoering te geven aan de voorstellen voor de Schaalsprong OV. In de

	investeringsstrategie van de RSU is dit in beeld gebracht. In de studie <i>Samen OV Versnellen in Utrecht</i> is het voorstel om voor de periode 2030 – 2035 met name te richten op een schaa sprong in Zuidwest (Merwedelijn + Papendorplijn) het opwaarderen van tramlijn 22 en het opwaarderen van de bustangent tussen Westraven en USP). Dit vraagt een investering van 1,5 tot 2 miljard euro. Voor de Waterlinielijn als lightrail (met station Lunetten – Koningsweg) en de Binnenstadsas moet een bedrag van 2,5 tot 3 miljard euro worden uitgetrokken. Daarmee staan rijk en regio voor de uitdaging om de komende jaren 4 tot 5 miljard euro te reserveren. Om zicht te houden op tijdige realisatie moet onverkort voortgang worden geboekt op de uitwerking van deze plannen, hetgeen ook uitzicht op financiering noodzakelijk maakt.
1.2	<u>Gewenste en haalbare invulling (bijvoorbeeld bus of lightrail) van de Waterlinielijn en de Papendorplijn is mede afhankelijk van het verwachte aantal reizigers op die lijnen</u> Om kansrijke opties voor de invulling van de verbinding te bepalen is gekeken naar het verwachte aantal reizigers in verschillende scenario's. Lightrail op deze verbindingen kan alleen als er voldoende reizigers zijn. Het kantelpunt tussen enerzijds een HOV-bussysteem en anderzijds een Lightrailsysteem is daarbij een belangrijk element. We onderscheiden in de studie <i>Samen OV Versnellen in Utrecht</i> drie typen kantelpunten: 1. Willen – vanaf dit kantelpunt kan gedacht worden aan lightrail; 2. Kunnen – reizigersaantallen passend bij lightrailsysteem; 3. Moeten – vanuit capaciteitsoogpunt is een lightrailsysteem noodzakelijk. Het aantal reizigers is mede afhankelijk van de kwaliteit van het OV-netwerk/de verbinding, het toe te voegen ruimtelijk programma (aantal woningen en arbeidsplaatsen) en de mogelijkheden binnen het landelijk spoornetwerk. De Merwedelijn heeft in alle scenario's die zijn onderzocht voldoende reizigers om lightrail mogelijk te maken (meer dan het kantelpunt "moeten" uit de studie <i>Samen OV Versnellen in Utrecht</i>). Voor de Papendorplijn moet nog gezocht worden naar optimalisaties om een lightrailverbinding met een gezonde exploitatie mogelijk te maken. Het gaat dan bijvoorbeeld om optimalisaties zoals meer ruimtelijk programma gekoppeld aan deze lijn. Voor de Waterlinielijn hebben de ruimtelijke ontwikkeling rond deze lijn en de bediening van het station Lunetten-Koningsweg een sterke invloed op het aantal reizigers. Het tracédeel ten noorden van Lunetten-Koningsweg naar USP heeft - indien uitgevoerd als lightrail verbinding en in combinatie met IC station Lunetten-Koningsweg - een zwaardere bezetting dan het zuidelijk tracédeel richting Westraven. Op het zuidelijk tracédeel kan een bus voldoende capaciteit bieden. Het noordelijk deel biedt op de langere termijn perspectief op lightrail. In de gebiedsonderzoeken van U Ned wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om het programma (aantal woningen en arbeidsplaatsen) af te stemmen op een reizigersaantal dat passend is bij een lightrailsysteem, met in achtneming van de barcode uit de RSU. Het opwaarderen van de tramlijn 22 door op enkele punten op de lijn doorstromingsmaatregelen te speelt daarin ook een rol. De Waterlinielijn heeft ook baat bij investeringen op deze lijn. Beide lijnen rijden immers vanaf Maarschalkerweerd tot het eindpunt in USP over hetzelfde traject. Hoe sneller en betrouwbaarder de Waterlinielijn geëxploiteerd kan worden, des te meer reizigers trekt deze verbinding. De verwachting is dat het wenselijk is om reeds over enkele jaren de frequentie van tramlijn 22 te verhogen zodat de groei van het aantal reizigers op deze verbinding kan worden geacommodeerd. Daarom is het sowieso noodzakelijk de maatregelen voor het opwaarderen van tramlijn 22 op korte termijn verder te onderzoeken op haalbaarheid en effecten voor de omgeving.

Beslispunt	
2	De volgende uitgangspunten te hanteren als inzet voor de uitwerking van een snelle, hoogwaardige en toekomstvaste Merwedelijn: - Het tracé van de Merwedelijn loopt vanaf de halte Westraven via de Merwedekanaalzone tot Utrecht CS; - De inpassing van de Merwedelijn vindt binnen gemeente Utrecht grotendeels ondergronds plaats; - De Merwedelijn wordt bij Utrecht CS zodanig ingepast, dat de overstap tussen de Merwedelijn en de bussen, trams en treinen voor reizigers aantrekkelijk is; - Bij de inpassing in het stationsgebied wordt geanticipeerd op een eventuele toekomstige ondergrondse doorkoppeling naar de Binnenstadsas.
Argumenten	
2.1	<u>Lightrail/metrotram op de Merwedelijn biedt ruimte aan gezonde verstedelijking</u> De Merwedelijn verbindt een aanzienlijk deel van de regionale verstedelijkingslocaties (Merwedekanaalzone, A12-zone, Nieuwegein) en zorgt zo voor een goede OV-bereikbaarheid van deze gebieden. De route van de Merwedelijn loopt via de Merwedekanaalzone. Hierdoor bedient de Merwedelijn ook de Merwedekanaalzone en krijgen de A12-zone en Nieuwegein een kwalitatief hoogwaardiger product door de kortere reistijden richting Utrecht CS. Een goede multimodale bereikbaarheid van nieuwe ontwikkellocaties langs deze lijn is een randvoorwaarde voor de realisatie daarvan.
2.2	<u>Reizigersprognoses maken een hoogwaardige railoplossing op relatief korte termijn mogelijk</u> Met reizigersprognoses van rond de 50.000 per dag in 2030 is een hoogwaardige railoplossing (lightrail/metrotram) op relatief korte termijn mogelijk. Dat is dus exclusief de ontwikkelingen op de lange termijn, waaronder de A12-zone. Voorwaarde voor deze reizigersprognose is, naast genoemde versnelling, dat een groot deel van de reizigers uit regionale buslijnen op Westraven overstappen. De extra overstap moet gecompenseerd worden met een snelle verbinding naar Utrecht CS om te voorkomen dat reizigers er op achteruit gaan. Deze aansluiting vraagt dus een aantrekkelijke en comfortabele overstap én een snelle Merwedelijn om daarmee ook de regionale reizigers te faciliteren. De Merwedelijn biedt kortere reistijden dan de huidige SUNIJ. Een ongelijkvloerse Merwedelijn is tot circa 4 minuten sneller tussen Westraven en Utrecht Centraal en 8 minuten sneller tussen Nieuwegein stadscentrum en Utrecht Centraal.
2.3	<u>Een ondergrondse inpassing is nodig om de ambities voor Gezond Stedelijk Leven voor iedereen waar te maken</u> De Merwedelijn biedt meer dan alleen vervoerkundige kwaliteit: met een ondergrondse inpassing ter hoogte van de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier draagt de Merwedelijn bij aan gezond stedelijk leven voor iedereen. Ruimtelijke kwaliteit door het (deels) wegnemen van de barrière (fysiek en zicht) van de infrabundel, het vergroten van de leefbaarheid door minder geluidsoverlast en meer veiligheid en het bieden van meer ruimte voor fietsers, voetgangers en kruisend autoverkeer. Een ondergrondse inpassing vanaf Westraven (zodat de op- en afritten van de A12 ongelijkvloers worden gekruist) ligt voor de hand. Hetzelfde geldt voor de inpassing in het Stationsgebied zodat een doorkoppeling naar de Binnenstadsas mogelijk blijft. Een tijdelijke eindhalte van de Merwedelijn op maaiveld in het Stationsgebied lijkt tot de mogelijkheden te behoren, maar vereist wel nader onderzoek.

	Ondergrondse inpassing is ook noodzakelijk om de vereiste snelheid te waarborgen want op maaiveld zijn veel wegen te kruisen waar niet altijd prioriteit kan worden verleend aan de doorstroming van het openbaar vervoer. De Merwedelijn loopt door hoogstedelijk gebied en kruist drukke voetganger-, fiets- en autoroutes. De verwachte reizigersaantallen vragen om hoge frequenties van de Merwedelijn. Als deze verschillende stromen op maaiveld moeten kruisen dan loopt het netwerk vast. Daarnaast zorgt een ondergrondse inpassing ook voor een onbelemmerde doorstroming die de betrouwbaarheid van de dienstregeling ten goede komt. Deze beide pluspunten dragen bij aan een rendabele exploitatie.
2.4	<u>Een compacte vormgeving van de knoop Utrecht Centraal is essentieel voor de overstappende reiziger</u>
	Dit is optimaal te realiseren indien de Merwedelijn in het stationsgebied een ondergrondse eindhalte krijgt. Jaarbeursplein, Croeselaan en aan de centrumkant van het station (Smakkelaarsveld) zijn op basis van een korte scan van de technische haalbaarheid mogelijke opties voor de haltering bij Utrecht Centraal. Dit uitgaande van een zogenaamde 'cut & cover' bouwmethode. Bij een geboorde ondergrondse variant zijn er meer opties voor de haltelocatie aan de west- en/of oostzijde (centrumkant). De opties verschillen in kosten, maar ook in kwaliteit voor de reizigers (o.a. looptijden naar de treinperrons, bus/tramhaltes en de binnenstad).
Kanttekeningen/Risico's	
2.1	<u>De Merwedelijn in deze vorm brengt hoge investeringen met zich mee. Dit kan gevolgen hebben voor het moment waarop of de vorm waarin investeringen in andere verbindingen mogelijk zijn</u>
	De hoge ambitie gaat gepaard met hoge investeringskosten. Een grotendeels ondergrondse inpassing van de Merwedelijn vraagt hogere investeringskosten dan een inpassing op maaiveld. De inschatting is dat de investeringskosten (tezamen met de realisatie van de Papendorplijn, opwaarderen van tramlijn 22 en het opwaarderen van de bustangent tussen Westraven en USP) tussen de 1,5 tot 2 miljard euro bedragen. Onzeker is op welk moment deze investeringen gedekt kunnen worden en welke middelen er op welke termijn beschikbaar zijn voor de andere verbindingen (onder andere Waterlinielijn). Deze helderheid is nodig op het moment dat de raad gevraagd wordt in te stemmen met een projectbesluit. Dat is op z'n vroegst in 2023 aan de orde.
2.2	<u>Nadere uitwerking van de Merwedelijn is nodig voor de inpassing, haltering en verknoping op Utrecht Centraal in relatie tot het bredere netwerk</u>
	Planuitwerking van OV-verbindingen vindt stapsgewijs plaats. Dit onderzoek levert een aantal uitgangspunten op voor de Merwedelijn (zie besluit). Nadere uitwerking is nodig om uiteindelijk te komen tot definitieve besluitvorming over de Merwedelijn. Bijvoorbeeld over de haltering van de Merwedelijn of de route naar het station (via de Graadt van Roggweg of via de Van Zijstweg).
2.3	<u>Het aantal reizigers van de huidige SUNIJ-verbinding op Utrechts grondgebied neemt bij een aanleg van de Merwedelijn via de Merwedekanaalzone sterk af</u>
	Het aanleggen van de Merwedelijn heeft direct effect op het aantal reizigers dat gebruik maakt van de huidige SUNIJ-tram op Utrecht grondgebied. Het aantal reizigers daalt zonder maatregelen voor deze verbinding ter hoogte van Kanaleneiland onder het minimale kantelpunt waarop Lightrail gewenst kan zijn. De bestaande infrastructuur van de SUNIJ-tram kan van Utrecht CS tot winkelcentrum Kanaleneiland gebruikt worden voor de Papendorplijn. Dit betekent dat de halte Vasco da Gamalaan voor de tram vervalt en rechtstreekse verbindingen per tram tussen Kanaleneiland en Nieuwegein niet meer mogelijk zijn. Er zijn daarom afspraken met de provincie nodig om de OV-bereikbaarheid van de gebieden die dit raakt te behouden.

2.4	<u>De uitgangspunten voor de inpassing van de Merwedelijn kunnen nog wijzigen</u> We zijn de OV oplossingen nu in de MIRT-verkenning OV en Wonen samen met het Rijk aan het onderzoeken. Daar kunnen andere uitkomsten uit naar voren komen die niet stroken met de uitgangspunten die nu ter instemming aan de raad worden voorgelegd. Mocht dit zich voordoen dan zullen we de raad daar expliciet op wijzen.
Beslispunt	
3	Vast te stellen dat de Binnenstadsas, een lightrailverbinding van Utrecht CS naar het USP, waar mogelijk of nodig deels ondergronds, een kansrijk perspectief is en als zodanig past in het concept Wiel met Spaken.
Argumenten	
3.1	<u>De Binnenstadsas heeft voldoende reizigers voor een lightrail verbinding</u> De keuze voor ondergrondse OV-verbinding heeft niet alleen een positief effect op de binnenstadsas zelf (huidige busbaan door de binnenstad naar USP), maar reikt verder. Door de doorkoppeling met de Merwedelijn ontstaat een rechtstreekse verbinding met Zuidwest en Nieuwegein en IJsselstein. De verwachting is dat zo'n 40.000 reizigers gebruik gaan maken van deze Binnenstadsas (prognose jaar 2040). Vanuit capaciteitsoogpunt (kantelpunt) is een lightrailsysteem dan noodzakelijk.
3.2	<u>Een ondergrondse lightrail biedt ruimte voor de groei van het openbaar vervoer</u> Met de eventuele keuze voor een lightrail verbinding op de Binnenstadsas ontstaan mogelijkheden voor verdere intensivering van het gebruik van de binnenstadsas door het OV. Dit is gelet op de verdere ontwikkelingen in Rijsweerd, het USP en de eventuele aantakking van regioliijnen (studie A28 corridor) wenselijk. De vervoersaantallen vereisen echter de inzet van een dubbel tramstel (vergelijkbaar met de Uithoflijn) en een hoge frequentie. Dit is in combinatie met de groei van het langzaam verkeer niet bovengronds af te wikkelen. En staat ook op gespannen voet met een gezond en prettig leefklimaat. Een ondergrondse metro-tram variant biedt die mogelijkheid wel. Zo'n oplossing vraagt wel een omvangrijke investering, maar biedt een enorme vervoerscapaciteit en lost het ruimteconflict op maaiveld op.
3.3	<u>De realisatie van de Binnenstadsas ondergronds creëert ruimte voor de gestaag groeiende stromen fietsers en voetgangers</u> De afwikkeling van de vele bussen door de binnenstad vergt momenteel veel ruimte, waardoor er te weinig ruimte overblijft om de vele fietsers en voetgangers. Door het intensieve gebruik van de busbaan vormt deze ook een barrière en is de naastgelegen openbare ruimte niet aangenaam om te vertoeven. Een ondergrondse oplossing voor het openbaar vervoer past bij de groei van de stad en bijbehorende stedelijke uitstraling van de binnenstad als huiskamer van de regio. Er ontstaat ruimte voor een fundamenteel andere inrichting met meer ruimte voor verblijven, wandelen, groen en klimaatadaptatie. De binnenstad als huiskamer van de regio. Vanuit economisch oogpunt en sociaal oogpunt te kiezen voor kwaliteit van het gebied: een toegankelijke binnenstad met prettig verblijfsklimaat.
Kanttekeningen	
3.1	<u>Een tram, zeker ondergronds vraagt een enorme investering</u> Uiteraard brengen een tram, zeker als deze ondergronds moet worden gerealiseerd hoge investeringskosten met zich mee. Bij tram op maaiveld bedragen de kosten circa 150-200 miljoen euro. Bij een metro-tram oplossing is een belangrijke overweging dat deze alleen reëel is, met een tracé inclusief zuidwest (Merwedelijn). Daarbij hoort een kostenindicatie van 1,5 – 2

	miljard. Er treden ook exploitatie-effecten op. Een (ondergrondse) tram betekenen hogere exploitatiekosten dan de huidige, tot circa 30% duurder door hoge kosten per voertuig. De ontwikkelingen in Rijsweerd en USP kunnen hier echter een positieve invloed op hebben.
3.2	<u>De reistijd neemt toe op relaties waar een rechtstreekse verbinding vervalt</u> De keuze voor lightrail of metro-tram heeft tot gevolg dat van een aantal, vooral regionale buslijnen, de route wordt omgelegd, namelijk om de binnenstad heen. De reistijd op deze routes voor de reiziger tussen Utrecht CS en de regio neemt daardoor toe. Daarnaast betekent een keuze voor (metro)tram dat reizigers aan de oostkant van de gemeente (met herkomst/bestemming aan de binnenstadsas) met een extra overstap worden geconfronteerd, waardoor de reistijd toeneemt. Relaties die nu rechtstreeks zijn en een overstap krijgen worden daardoor enkele minuten langer. Voor relaties die rechtstreeks blijven of al een overstap kenden, verandert er weinig. Voor reizigers met herkomst/bestemming in het gebied geeft de metro-tram (ondergronds) een verbetering in reistijd. De metro-tram levert namelijk enkele minuten reistijdwinst op, welke genoeg is om een extra overstap goed te maken voor de reiziger tussen Utrecht CS en de regio.
3.3	<u>Bij de aanleg van een ondergrondse lightrailverbinding in de historische binnenstad is de kans groot dat archeologisch erfgoed in de ondergrond wordt aangetroffen</u> Behoud van het archeologisch erfgoed staat voorop. Speciale aandacht hierbij vraagt het onlangs aangewezen UNESCO-werelderfgoed Nederduitse Limes. Bij de aanleg van een ondergrondse verbinding moet er echter rekening mee worden gehouden dat behoud niet mogelijk is en daarom opgraving noodzakelijk is. De financiële verantwoordelijkheid van de kosten voor onderzoek, uitwerking en publicatie ligt bij de verstoorder van het bodemarchief en dus bij het project. Bij het opstellen van de kostenraming dient daar rekening mee te worden gehouden. Hetzelfde geldt voor de planning. Opdat het inventariseren en opgraven dan wel conserveren zorgvuldig kan gebeuren dient daar ruimte voor te zijn in de planning. Voor de Waterlinielijn geldt in hetzelfde want deze lijn kruist -weliswaar hoogstwaarschijnlijk bovengronds- ook een onlangs aangewezen UNESCO-werelderfgoedgebied.

Financiën

Met de voorstellen voor de eerste stappen van Schaalsprong OV scherpen we de keuzes op dit thema aan die nodig zijn voor een groeiende stad. De financiële opgave is aanzienlijk. Alleen als we samen met andere partners investeren in een slim stadsregionaal OV-netwerk, kunnen we op een gezonde manier groeien. Slim door een goed samenspel tussen OV, fiets, lopen én auto. Slim door goede samenhang tussen groen, wonen, werken, voorzieningen en vervoer. Slim, door samenwerking tussen gemeente, regio, provincie, Rijk, kennisinstellingen en marktpartijen. Slim door geld met geld te maken.

De verwachte investeringen voor het eerste pakket van de Schaalsprong OV (Merwedelijn, Papendorplijn, opwaarderen van tramlijn 22 en het opwaarderen van de bustangent tussen Westraven en USP) bedragen tussen de 1,5 tot 2 miljard euro. De kosten voor de Waterlinielijn als lightrail (met station Lunetten – Koningsweg) en de Binnenstadsas bedragen 2,5 tot 3 miljard euro.

Verbetering van het OV is een belangrijk onderwerp in de MIRT-verkenning OV en Wonen. Hierin trekken Rijk, provincie en gemeente samen op. Tijdens het BO MIRT (november 2019) is besloten om te starten met een MIRT-verkenning waarbij een kansrijk maatregelenpakket van 500 miljoen euro voor OV en wonen in de regio Utrecht wordt ontwikkeld voor de periode tot 2030. Om voldoende zicht op de realisatie te hebben reserveren Rijk en regio samen 380 miljoen euro. De verdeling is lenW 150 miljoen euro, BZK 60 miljoen euro en de regio reserveert 170 miljoen euro. Provincie en gemeente Utrecht betalen allebei de helft van de regionale bijdrage. Uitgaande van het volledige maatregelenpakket van 500 miljoen euro, bedraagt de gemeentelijke bijdrage 112,5 miljoen euro. Hiervoor wordt gespaard in de spaarpot Systeemsprong mobiliteit. Uit deze spaarpot is tot en met 2040 144,5 miljoen euro beschikbaar. Dit is toegelicht in het MPR 2020. In het MPR 2021 is opgenomen dat we aanvullend reserveren voor de regionale cofinanciering voor de Schaalsprong OV.

Daarvoor is binnen dezelfde spaarpot Systeemsprong mobiliteit ook de resterende 32 miljoen gereserveerd (144,5 -/- 112,5 miljoen euro). Besluitvorming over welke maatregelen we willen uitvoeren op basis van de MIRT Verkenning OV en Wonen en de te hanteren financiële kaders hiervoor leggen wij bijvoorbeeld ter besluitvorming aan u voor.

De middelen van de huidige MIRT-verkenning OV en Wonen zijn niet toereikend voor de volledige Schaalsprong OV, ook niet voor het eerste pakket aan maatregelen in de tijd. We streven ernaar om het eerste pakket aan maatregelen binnen deze MIRT-verkenning in te zetten. Dit is alleen mogelijk als er aanvullende middelen beschikbaar komen. Voor volgende stappen in de Schaalsprong OV is dit, indien de Rijksoverheid en regionale overheden daar middelen voor ter beschikking stellen, opnieuw verbonden aan een MIRT-verkenning. Een besluit voor de start van een MIRT-verkenning zal op dat moment aan de raad worden voorgelegd.

Om het eerste pakket van de Schaalsprong OV volledig te kunnen realiseren is een substantiële extra bijdrage nodig van de Rijksoverheid en in aanvulling daarop ook cofinanciering van gemeente en provincie. Inzet is om voor de gemeentelijke bijdrage daarvoor te putten uit nog vrij besteedbare middelen uit het MPB. Behalve uit het MPB kan de gemeente ook putten uit extra inkomsten die voortvloeien uit groei van de stad (zoals hogere inkomsten uit het gemeentefonds). Een overzicht van de inzet van de verschillende dekkingsbronnen wordt jaarlijks gepresenteerd bij de Voorjaarsnota, met het MPR.

De structurele exploitatiekosten van het openbaar vervoer en de beheer- en onderhoudskosten zullen naar verwachting stijgen. De Provincie Utrecht is als OV-autoriteit verantwoordelijk voor de exploitatie van het openbaar vervoer en beheerder van de traminfrastructuur. Dit laat onverlet dat de gemeente binnen haar eigen bevoegdheden stuurt op een gezonde OV-exploitatie, o.a. door woningbouw-programma af te stemmen op het Wiel met Spaken, bij de inpassing van de lightrail verbinding zorg te dragen voor snelle verbindingen.

Vervolg

Verdere uitwerking van de Schaalsprong OV en het Wiel met Spaken is nodig met partners in het programma U Ned. De ontwikkelrichtingen voor de eerste stappen van de Schaalsprong OV vormen de gezamenlijke basis voor denken en handelen van de provincie en gemeente Utrecht in de formele trajecten waar ook de besluitvorming plaatsvindt. In die zin kan dit onderzoek en de hieruit naar voren komende bevindingen worden gezien als onderdeel van het regionale huiswerk in het kader van bijvoorbeeld de MIRT-verkenning OV en Wonen. Zonder vooruit te lopen op de formele besluitvorming, die zowel binnen U Ned als de raden en staten moet plaatsvinden, presenteert voorliggende studie de kansrijke ontwikkelrichtingen waarvan de gemeente en de provincie gezamenlijk van mening zijn dat deze een plek moeten krijgen in het vervolg. Nieuwegein is en blijft betrokken bij de Studie Samen OV Versnellen; de Merwedelijn is immers ook van belang voor een gezond leefklimaat en stedelijke ontwikkeling in Nieuwegein.

De studie identificeert kansrijke ontwikkelrichtingen waarvoor een bredere integrale afweging en besluitvorming nodig is in andere projecten en processen. Het programma U Ned speelt hierin een centrale rol. Het gaat dan met name om:

- MIRT-verkenning OV en Wonen;
- Mobiliteitsstrategie;
- Gebiedsonderzoeken.

Besluitvorming over deze drie projecten is voorzien tijdens het BO MIRT van november 2022. Het resultaat van de MIRT-verkenning OV en Wonen wordt ter vaststelling aan de raad voorgelegd. Voorafgaand daaraan ontvangt de raad het tussenresultaat waarin kansrijke maatregelenpakketten worden vastgesteld.

Betrokken partners uit het programma U Ned zijn geïnformeerd over de uitkomsten van de studie *Samen OV Versnellen in Utrecht* en gaan hier graag samen verder mee aan de slag in de verschillende werkstromen van het programma U Ned.

In verband met het groeiende aantal ov-reizigers ten gevolge van de ontwikkelingen in Zuidwest, leggen we eerst een vrijliggende HOV baan aan om te voldoen aan deze groeiende vraag. Vooruitlopend op een inpassing van de Merwedelijn richten wij de Europalaan Noord in 2023 - 2024, voor de oplevering van de eerste woningen in Merwede, opnieuw in met een vrijliggende HOV (bus)baan, gelegen in het groen met veilige oversteken. Over deze busbaan hebben wij u in juli per [brief](#) geïnformeerd.

Participatie

Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel. Participatie over de Schaalsprong OV loopt of heeft gelopen via het Mobiliteitsplan 2040, de MIRT Verkenning OV en Wonen en via de provincie ook over het OV Netwerkperspectief, zie communicatie voor informatie over de lopende participatie.

Communicatie

Bewoners en belanghebbenden kunnen over de invulling van de Schaalsprong OV op dit moment meedenken via de participatie rondom de MIRT-verkenning OV en Wonen. Informatie hierover staat op de [website van U Ned](#). Ook is het onderwerp aan de orde gekomen in diverse participatietrajecten voor omgevingsvisies, zoals voor de Binnenstad en Utrecht Science Park. De provincie start de aankomende weken met participatie over het OV Netwerkperspectief.

Als er in de toekomst opnieuw projecten worden gestart voor de concrete invulling van de Schaalsprong OV dan wordt hiervoor opnieuw een participatietraject voor opgestart.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming:

-

Bijlagen informatief:

1. **Hoofdrapportage:** *Samen OV Versnellen in Utrecht* – Integratierapportage globale verkenning eerste stappen Schaalsprong OV. Bijlagen bij deze rapportage
 - a. Vervoerskundige analyse: *Technische rapportage Samen OV Versnellen in Utrecht, Goudappel 29 april 2021*
 - b. Infrastructurele inpassing (Quick scan): *OV in Utrecht Zuidwest, Technische rapportage infrastructurele inpassing, Witteveen en Bos 28 mei 2021*
 - c. Ruimtelijke kwaliteit: *Merwedelijn Analyse van Ruimtelijke kwaliteit Gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte 26 oktober 2021*
2. **Hoofdrapportage:** Binnenstadsas Utrecht
 - a. Samenvatting, *Studio Bereikbaar april 2021*
 - b. Achtergrondrapportage, *Studio Bereikbaar april 2021*