

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2025, NUMMER 67

Datum	13 juni 2025
Van	College B&W
Behandeld door	Leon de Graaf
E-mailadres	leon.de.graaf@utrecht.nl
Kenmerk	30276781
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsragen jaargang 2025 nummer 67 van Gertjan te Hoonte (VVD) en Marijn de Pagter (VVD) van 15 april 2025 over “Onderbouwing Merwedelijn en reactie op Rijnenburglijn”. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vooraf

In de [Raadsbrief Reactie op ‘VVD Alternatief voor de Merwedelijn’](#) geven we aan waarom onze inzet is gericht op de Merwedelijn. In deze brief benoemen we ook dat jarenlange intensieve samenwerking en consistente keuze van uw raad (Ruimtelijke Strategie Utrecht (inclusief Aanvullende afspraken RSU 2040 (oplegger RSU 2040), Mobiliteitsplan 2040, Raadsbesluit Eerste stappen schaa sprong OV) hebben geleid tot waar we nu staan: eensgezindheid over de opgaven en het benoemen van de Merwedelijn als meest kansrijke oplossing.

Om tot deze oplossing te komen doorlopen wij met onze Rijk- en regiopartners het MIRT-proces. De MIRT Verkenning OV & Wonen regio Utrecht (hierna MIRT Verkenning) kenmerkt zich – net zoals veel MIRT-processen- door grote complexiteit en vele onzekerheden, waaronder een continu veranderende omgeving. In de MIRT Verkenning wordt daarom van grof naar fijn gewerkt, zodat we met onze partners stapsgewijs dichterbij het voorkeursbesluit komen. Op het moment dat er overeenstemming is over de voorkeursvariant en het bijbehorende budget kan het voorkeursbesluit worden genomen en ter instemming aan uw raad voorgelegd worden.

De samenwerkende partijen binnen de MIRT Verkenning zijn voornemens een belangrijke stap te zetten richting een voorkeursalternatief op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2025. Na dit bestuurlijk overleg is meer duidelijk over het vervolg. Voordat een definitief voorkeursbesluit genomen kan worden, vindt nog formele inspraak plaats en dienen de gemeenteraden van Utrecht en Nieuwegein en de Staten van de Provincie Utrecht in te stemmen. Uiteindelijk stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat, als bevoegd gezag, het definitieve voorkeursbesluit vast. Meer informatie over de MIRT Verkenning en het MIRT-proces vindt u in het [tussenbericht](#) en op de [website van de Rijksoverheid](#).

Na het voorkeursbesluit volgt de MIRT-Planuitwerking, waarbinnen het voorkeursbesluit verder wordt uitgewerkt tot een projectbesluit. Veel van de gestelde schriftelijke vragen richten zich op zaken die pas in de planuitwerking aan de orde komen, bijvoorbeeld als het gaat om exacte (reizigers- of woningbouw-) aantallen per halte. Op deze vragen hebben we dan ook nog geen definitief antwoord, maar wel een antwoord dat past bij de fase waarin de MIRT Verkenning zich bevindt.

Afgelopen najaar boden we als regio de [Propositie Groot Merwede en Rijnenburg](#) aan het Rijk aan en sloten we het [Akkoord van Rijnenburg](#). Duidelijk is dat de Merwedelijn de woningbouw in Groot Merwede en – op termijn – Rijnenburg mogelijk maakt en een waardevolle toevoeging is aan de bestaande stad en regio. Ook duidelijk is dat de Merwedelijn niet binnen het huidige budget te realiseren is. Daarom zijn wij en onze partners op zoek naar extra budget. In de [Voorjaarnota 2025](#) is omschreven hoe wij invulling aan deze oproep geven.

Tenslotte: In de schriftelijke vragen wordt verwezen naar een Rijnenburglijn conform het VVD-alternatief. Wij hanteren dezelfde naam voor de door te trekken Merwedelijn naar Rijnenburg. In de beantwoording van deze schriftelijke vragen gebruiken we daarom de benaming ‘VVD-alternatief’.

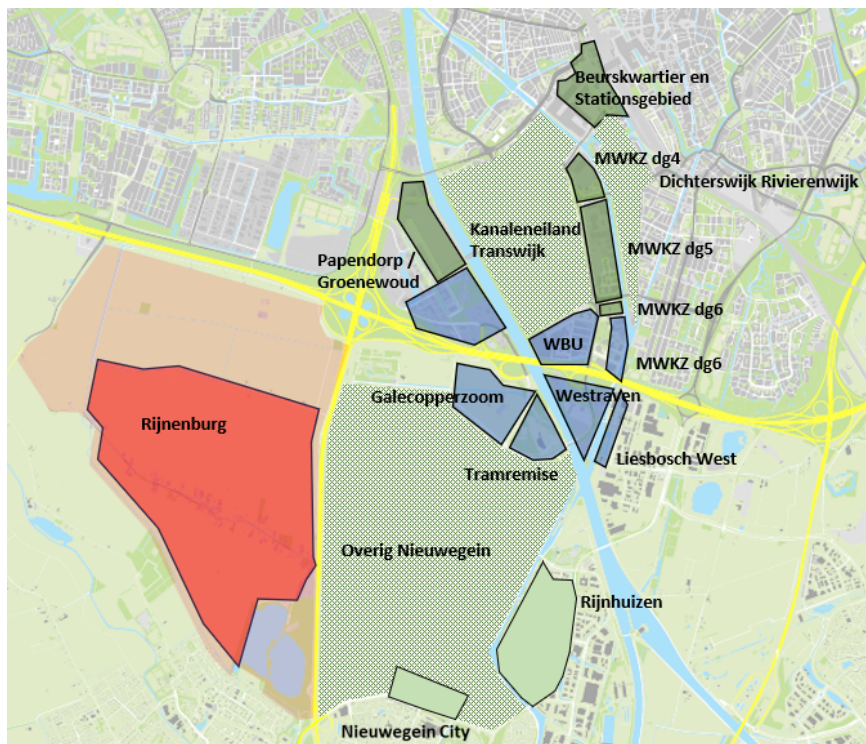
Vraag 1

Kunt u in een overzichtskaart aangeven wat u in dit kader beschouwt als het gebied Groot Merwede / Rijnenburg? Welk deel daarvan rekent u onder de invloedssfeer van de beoogde Merwedelijn?

Antwoord 1

In onderstaande overzichtskaart is het gebied Groot Merwede – Rijnenburg aangegeven, met bijbehorende onderliggende woningbouwlocaties, zoals we daar met het Rijk afspraken over maken. De groene gebieden zijn woningbouwlocaties in Groot Merwede die nu en de komende jaren worden gebouwd (tot 2030) en waarover bij het BO MIRT 2022 afspraken gemaakt zijn. De blauwe gebieden zijn woningbouwlocaties in Groot Merwede die momenteel in onderzoek zijn en die binnen de scope van de MIRT Verkenning OV&Wonen vallen (vanaf 2030). Het rode gebied is Rijnenburg.

Met uitzondering van Papendorp, Groenewoud en Rijnhuizen vallen al deze gebieden onder de invloedssfeer van de beoogde Merwedelijn.



Vraag 2

Kunt u aangeven waar deze woningen specifiek gerealiseerd worden? We ontvangen graag een lijst zo veel mogelijk uitgesplitst naar gemeente, wijk, (sub)wijk en (toekomstig) project.

Antwoord 2

Alleen voor de groene gebieden zijn concrete afspraken gemaakt bij het BO MIRT 2022. Voor de plannen na 2030 gaat het om de woningbouwpotentie (laadvermogen), gebaseerd op onderzoeken die we met onze U Ned partners hebben uitgevoerd.

Zie in onderstaande tabel een overzicht van woningbouwplannen tot 2030 per woningbouwlocatie. De locaties komen overeen met de overzichtskaart bij Antwoord 1. De werkelijke aantallen kunnen in beperkte mate afwijken van de hier genoemde aantallen, doordat woningbouwprojecten wijzigen, aangescherpt worden, net andere gebiedsdefinities hanteren of een deel van de woningen al gerealiseerd is.

Groot Merwede tot 2030 – ca. 25.500 woningen

Beurskwartier en Stationsgebied	4.500
Kanaleneiland / Transwijk / Dichterswijk / Rivierenwijk	3.550
Papendorp / Groenewoud	3.500
Merwedekanaalzone 4	950
Merwedekanaalzone 5	6.000
Merwedekanaalzone 6	215
Nieuwegein City	2.300
Nieuwegein Rijnhuizen	2.000
Overig Nieuwegein	2.500
Totaal	25.500

In onderstaande tabellen de woningbouwpotentie voor gebiedsontwikkeling na 2030. De bandbreedte geeft aan dat het een ruimtelijke verkenning van het laadvermogen betreft. De aantallen op deelgebiedniveau zijn gebruikt als input voor de onderzoeken van de MIRT Verkenning, maar hebben geen formele status.

Groot Merwede na 2030 – ca. 15.200 – 26.800 woningen

Deelgebied 6	1.500 – 2.000
Woonboulevard	2.220 – 3.700
Papendorp (verdichting)	1.500 – 2.900
Westraven	3.300 – 8.800
Galecop	3.800 - 5.800
Liesbosch West	750 – 1.000
Tramremise	2.100 – 2.600
Totaal	15.200 – 26.800

Rijnenburg – ca. 22.000 – 25.000 woningen

Rijnenburg	22.000 – 25.000
------------	-----------------

Vraag 3

Kunt u aangeven welk aandeel van de 62.500-75.500 woningen in de gemeente Utrecht is voorzien en hoe die aantallen zich verhouden tot de aantallen per gebied/project in de Ruimtelijke Strategie Utrecht?

Antwoord 3

Van de 25.500 woningen in Groot Merwede tot 2030 is 73% (18.715 woningen) in de gemeente Utrecht voorzien. Van de 15.200 – 26.800 woningen in Groot Merwede na 2030 is 56% – 65% (8.520 – 17.400 woningen) in de gemeente Utrecht voorzien. Van de 22.000 – 25.000 woningen in Rijnenburg is 100% in de gemeente Utrecht voorzien.

De aantallen zijn in lijn met de Ruimtelijke Strategie Utrecht. De aantallen zijn niet 1-op-1 hetzelfde, omdat er voor lange termijn ambities meestal een bandbreedte wordt gehanteerd, die in de verschillende planstadia wordt aangescherpt. Ook bij de ontwikkelingen die al in uitvoering zijn ontstaan verschillen, zie toelichting bij antwoord 2.

Vraag 4

Kunt u voor elk opgenomen gebied/project aangeven van welke verwachte/geplande toekomstige halte van de Merwedelijn u verwacht dat de betrokken bewoners gebruik gaan maken?

Antwoord 4

De haltes zijn nog niet gepland. Uit de MIRT Verkenning leren we dat er tussen halte Utrecht CS en halte Westraven 2 of 3 haltes gewenst zijn. In Nieuwegein wordt een halte Galecop onderzocht. De bewoners zullen gebruik maken van de dichtstbijzijnde halte die op hun route ligt. Zodra er overeenstemming over het voorkeursalternatief is, zal deze informatie beschikbaar zijn.

Vraag 5

Met een hoeveel lagere parkeernorm houdt u rekening in de modellen voor de Merwedelijn t.o.v. normaal de geldende parkeernorm? En hoeveel hoger zou de norm volgens u bij een Rijnenburglijn zijn?

Antwoord 5

Een lage parkeernorm is geen doel op zich. Met lage parkeernormen als onderdeel van onze mobiliteitsaanpak zorgen we ervoor dat er minder autobewegingen worden gegenereerd, waardoor de snelwegen blijven functioneren en dat de impact op de leefomgeving minder groot is. Daarmee maken we een gezonde groei van de stad mogelijk en kunnen we woningbouw in Groot Merwede en Rijnenburg realiseren.

Met een goede OV-kwaliteit is een reductie tot 30% van de parkeernorm mogelijk. Onze inschatting is dat het VVD-alternatief een reductie tot maximaal 10% mogelijk maakt, omdat de rijtijd ten opzichte van de Merwedelijn langer is en de betrouwbaarheid lager.

Vraag 6

Klopt het dat ook woningen die niet nabij de Merwedelijn gepland zijn, zijn opgenomen in het totale aantal woningen? Kunt u bijvoorbeeld toelichten of en in hoeverre Groenewoud in deze woningaantallen zitten en hoe de toekomstige bewoners van Groenewoud gebruik gaan maken van de Merwedelijn?

Antwoord 6

Ja, zie het antwoord op vraag 1 en vraag 2.

Vraag 7

Hoe verklaart u het verschil met het aantal woningen dat u in de brief van 28 januari 2025 heeft benoemd?

Antwoord 7

In de propositie zijn ook 4.000 woningen opgenomen die mogelijk zijn in het Utrecht Science Park. Die maken geen onderdeel uit van het grootschalige NOVEX-gebied Groot Merwede en Rijnenburg, maar worden wel mogelijk gemaakt door maatregelen die worden onderzocht in de MIRT Verkenning.

Vraag 8

Welk verschil in aannames bestaat er tussen deze twee voorspellingen?

Antwoord 8

Zie antwoord op vraag 7.

Vraag 9

Kunt u een overzicht geven van de ramingen die de afgelopen 5 jaar zijn gecommuniceerd, waaronder in de aanvraag voor het Groeifonds?

Antwoord 9

Bij deze. De bedragen zijn echter moeilijk met elkaar te vergelijken, want de scope van deze bedragen verschilt, evenals het prijspeil/jaartal.

In de [Groeifondsaanvraag](#) (2021) is een bedrag van: € 2,4 miljard gecommuniceerd, waarvan € 870 miljoen voor de Merwedelijn. Deze raming ging uit van een gelijkvloerse Merwedelijn, omdat een grote groep reizigers via de Waterlinielijn en intercity station Lunetten-Koningsweg zou reizen. Bovendien werd toen nog niet gekeken naar het eventueel doortrekken naar Rijnenburg.

Na afronding van de [analysefase](#) van de MIRT Verkenning (Zeef 1, 2022) is een bedrag van € 1,3 – € 1,5 miljard voor de Merwedelijn gecommuniceerd. Deze raming ging uit van (deels) ongelijkvloers Merwedelijn tot en met de Galecopperzoom, zonder een Waterlinielijn en Intercity station Lunetten-Koningsweg.

Na afronding van de beoordelingsfase van de MIRT Verkenning (Zeef 2, 2024) is een bedrag van € 850 miljoen – € 2,7 miljard gecommuniceerd. Dit betreft de bandbreedte van de Merwedelijn tussen basisalternatief D (zonder compacte knoop Utrecht Centraal, ongelijkvloers tracé van Croeselaan tot Anne Frankplein, weinig doelbereik) en basisalternatief A1 (compacte knoop Utrecht centraal, geboorde tunnel Galecop tot en met Neude, veel doelbereik)

In de [Propositie Groot Merwede en Rijnenburg](#) (2024) is een bedrag van 1,8 miljard (zonder doortrekken naar Rijnenburg) en 2,4 miljard (inclusief doortrekken naar Rijnenburg) gecommuniceerd.

Vraag 10

Kunt u het getal van “dagelijks 80.000 reizigers” onderbouwen, aangezien in het verkenningenrapport en planMER (p. 103/104) gesproken wordt over 58.000 reizigers per dag (alternatief A), 64.000 per dag (alternatief A1), 49.000 per dag (alternatief B), 25.000 per dag (alternatief C) en 19.000-20.000 per dag (alternatief D en D1)?

Antwoord 10

De 80.000 is een afronding van 83.000: 58.000 (Alternatief A MIRT Verkenning) + 25.000 van/naar Rijnenburg.

Vraag 11

Kunt u van het aantal verwachte reizigers van de Merwedelijn uiteenzetten uit welk van de (nieuwe en bestaande) woongebieden deze naar verwachting komen?

Antwoord 11

Nee, dit kunnen we pas als er een keuze is gemaakt over de aanlanding, het tracé en aantal haltes. Zodra er overeenstemming over het voorkeursalternatief is, zal deze informatie beschikbaar zijn.

Vraag 12

Met welke andere vormen van vervoer zouden deze reizigers anders reizen? Welke modal shift voorziet u?

Antwoord 12

Zonder Merwedelijn is het niet mogelijk de woningen met lagere parkeernorm te bouwen en kunnen we de groei van de stad niet opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Mochten de woningen dan toch gebouwd worden, dan verwachten we een beperktere toename van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit en een grotere toename van autogebruik.

Vraag 13

Is de kritiek van de Adviescommissie uit 2021 volledig ter harte genomen? Zo ja, hoe? Zo nee, welke onderdelen niet en waarom niet?

Antwoord 13

Ja, in de MIRT Verkenning is conform [MIRT-spelregels](#) een MKBA opgesteld. Baten van woningbouw zijn daarbij niet toegerekend aan dit project.

Vraag 14

Hoe wordt voorkomen dat de baten van woningbouw bij de baten van OV worden opgeteld, zoals waar SEO destijds op wees?

Antwoord 14

Zie het antwoord op vraag 13.

Vraag 15

Kan het college aangeven of er in het huidige voorstel nog altijd sprake is van 'optimistische veronderstellingen' en zo ja, welke dat zijn?

Antwoord 15

Nee, het voorstel is gebaseerd op realistische en onderbouwde uitgangspunten. Ook hier werken we van grof naar fijn, dus toekomstige tegenvallers, alsook meevallers kunnen niet worden uitgesloten.

Vraag 16

Hoe onderbouwt het college dat in het huidige voorstel voor de Merwedelijn sprake is van de meest kostenefficiënte oplossing (meest geëigend, sober en doelmatig)?

Antwoord 16

In de [Propositie Groot Merwede en Rijnenburg](#) hebben wij een realistische aanname proberen te doen over het benodigde budget dat past bij de gestelde doelen van de MIRT Verkenning. In de verdiepingsfase is verder gestudeerd op de Merwedelijn met als doel budget en doelbereik met elkaar in balans te brengen. De uitkomsten van de verdiepingsfase bevestigen dat een oplossing waarbij doelbereik en budget met elkaar in balans zijn om en nabij de € 1,8 miljard kost.

Vraag 17

Deelt het college de constatering dat de baten van woningbouw daarmee worden opgeteld bij de baten van OV, en dat dit in strijd is met het advies van SEO uit 2021? Zo ja, waarom wordt het advies van SEO niet gevolgd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 17

We hebben het SEO advies opgevolgd en delen deze constatering niet. Voor elk basisalternatief in de MIRT Verkenning is een MKBA opgesteld en ook van het voorkeursalternatief zal voorafgaand aan de

definitieve besluitvorming een MKBA worden opgesteld. Deze MKBA's voldoen aan de [MIRT-spelregels](#) en hierin worden de baten van woningbouw niet toegerekend aan de baten van ov.

Vraag 18

Welke van de 62.500 - 75.500 woningen kunnen ook gerealiseerd worden zonder het aanleggen van de Merwedelijn?

Antwoord 18

De 25.500 woningen waarover afspraken gemaakt zijn bij het BO MIRT 2022 (zie antwoord 1 en 2) en de 1.500-2.900 in Papendorp.

Vraag 19

Welke woningen worden naar uw inzicht extra mogelijk door de Merwedelijn, ten opzichte van beperktere of geen investeringen? Graag een uiteenzetting per variant en per gebied/project.

Antwoord 19

Zie antwoord 1 en 2. De woningen in Stadseiland zuid, Galecop en -op termijn- Rijnenburg. Deze woningen zijn extra mogelijk in alle 4 volledige varianten van de Merwedelijn uit de Verdiepingsfase. De faseringsvariant maakt beperktere woningbouw mogelijk en lost het knelpunt bij Utrecht Centraal niet op. Zie ook het tussenbericht.

Vraag 20

Kunt u bevestigen dat de onderzochte varianten van de Merwedelijn minimaal 2,6 miljard euro kosten? Zo nee, welke bedragen zijn wat u betreft juist?

Antwoord 20

Nee. De minimaal € 2,6 miljard waaraan wordt gerefereerd betreft de kosten van de basisalternatieven. Elk basisalternatief betrof een optelsom van de maatregelen Merwedelijn, Papendorplijn/SUNIJ-lijn en de maatregelen in Utrecht Oost. De kosten van de Merwedelijn varieerde in de basisalternatieven tussen de € 850 miljoen – € 2,7 miljard. Zie ook antwoord 9.

In de verdiepingsfase zijn nieuwe varianten voor de Merwedelijn onderzocht, onder andere omdat de Merwedelijnen uit de basisalternatieven slecht scoorde op maakbaarheid. Deze nieuwe varianten uit de verdiepingsfase kosten €1,6 – 2,1 miljard, zie ook het tussenbericht.

Vraag 21

Kunt u aangeven welk bedrag u nastreeft voor de kosten van de Merwedelijn? In andere woorden: tot welk bedrag aan kostenreductie wilt u komen?

Antwoord 21

Wij zetten in op een substantiële stap (tot en met Galecop) voor € 1,8 miljard. Voor het eindbeeld (inclusief Rijnenburg) gaan wij uit van € 2,4 miljard. Zie [Propositie Groot Merwede en Rijnenburg](#). In de planuitwerkingsfase is het mogelijk om concreter te sturen op kostenreducties.

Vraag 22

Kunt u bevestigen dat in het in het Verkenningenrapport genoemde budget voor de Merwedelijn nog geen verbinding naar Rijnenburg is opgenomen?

Antwoord 22

Ja.

Vraag 23

Wat zijn de geraamde kosten voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg?

Antwoord 23

Die zijn er nog niet. Op basis van de eerste schattingen hebben we nu € 600 miljoen opgenomen in de propositie. Uitgangspunt bij deze schatting is dat er geen verdere maatregelen aan het tracé Utrecht CS - Galecop nodig zijn om voldoende OV-kwaliteit van/naar Rijnenburg te bieden.

Voordat er een eerste raming gemaakt kan worden is meer duidelijkheid nodig over het tracé en de haltes Rijnenburg.

Vraag 24

Op welke wijze wilt u de kosten voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg dekken?

Antwoord 24

Een dergelijke investering kunnen we als gemeente niet zelf betalen. We gaan dan ook uit van regio- en rijksbijdragen. In het Akkoord van Rijnenburg hebben betrokken overheden (Gemeente Utrecht, Gemeente Nieuwegein, Provincie Utrecht, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden) en de betrokken marktpartijen en grondeigenaren de bereidheid uitgesproken eigen middelen in de ontwikkeling van het gebied te investeren en met elkaar te verkennen onder welke voorwaarden die middelen ter beschikking komen. Daarnaast verkennen we gezamenlijk onorthodoxe vormen van alternatieve bekostiging voor gebiedsontwikkeling en ov-ontsluiting.

Vraag 25

Wat zou het niet-aanleggen van een verbinding naar Rijnenburg betekenen voor het aantal geraamde woningen?

Antwoord 25

Zonder het aanleggen van een verbinding naar Rijnenburg zijn de 22.000-25.000 woningen niet te realiseren. Zie ook [Verdiepend Mobiliteitsonderzoek Rijnenburg](#) en het [Coalitieakkoord 2022-2026 Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat](#).

Vraag 26

Bent u het met de VVD eens dat u in de communicatie over de Merwedelijn en de geraamde kosten daarvan eerlijk moet zijn over de kosten van het al dan niet doortrekken van de verbinding naar Rijnenburg? Zo ja, hoe gaat u hier vorm aan geven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 26

Ja, bij het communiceren van kosten geven we aan wat er tot de scope behoort, of het een schatting of raming betreft en welke onzekerheden daarbij van toepassing zijn.

Vraag 27

Waarom denkt het college dat het nodig is een nieuwe verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal te realiseren?

Antwoord 27

Deze nieuwe verbinding biedt waarschijnlijk meer potentie voor woningbouw in Westraven en Galecopperzoom. In Westraven ontstaat hiermee namelijk de potentie om de ontwikkelvlakken minder versnipperd te maken en in Galecopperzoom is een centralere ligging van halte en tracé mogelijk. Op dit moment wordt de woningbouwpotentie onderzocht in ondermeer het MIRT Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg.

Vraag 28

Wat zijn de geraamde kosten en baten (zoals reistijd) van een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal?

Antwoord 28

De nieuwe brug is niet als losse maatregel geraamd en daarom communiceren we niet op dit detailniveau. Een nieuwe brug is een kostenbesparing ten opzichte van Alternatief A, waarin een tunnel onder het Amsterdam-Rijnkanaal zat. Het behouden van de bestaande brug is goedkoper, maar ook dat vergt aanzienlijke investeringen om de aftakking naar halte Galecop mogelijk te maken. Baten van een nieuwe brug zijn meer woningbouw en kortere reistijden naar Galecop, Rijnenburg en Nieuwegein City.

Vraag 29

Op welke manier verschilt de rekenmethode van een bandbreedte met een P85-raming?

Antwoord 29

De rekenmethode met de bandbreedte van 30% is een deterministische kostenraming en de (p50- en p85-raming is een probabilistische raming. Beide rekenmethodes voldoen aan de voorwaarden van een MIRT Verkenning. In de verdiepingsfase zijn p50 en p85 ramingen gemaakt en is gebleken dat het verschil tussen de p50 en p85 orde grootte uitkomt op de eerder gehanteerde bandbreedte van 30% uit de deterministische raming.

Vraag 30

Wat maakt de 'geraamde waarde + bandbreedte' (p.182) vergelijkbaar met een P85-raming?

Antwoord 30

Een p50-p85 raming komt uit een probabilistische kostenraming, geraamde waarde + bandbreedte uit een deterministische raming. Beide gaan over de bovenkant van de betrouwbaarheidsbandbreedte van 70% omdat de risico's nader zijn onderzocht en beprijsd. In de verdiepingsfase is het verschil tussen p50 en p85 gemiddeld 27%. Zie ook antwoord 29.

Vraag 31

Kan het college inschatten wat de kosten van de diverse alternatieven voor de Merwedelijn zijn wanneer rekening wordt gehouden met een P85-raming? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 31

Ja, die zijn orde grootte gelijk aan de kosten aan de bovenkant van de bandbreedte van 30%.

Vraag 32

Kan het college de genoemde notitie over raming van kosten met de raad delen dan wel ter beschikking stellen via de website van UNed? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 32

Ja, de notitie maken we niet openbaar in verband met gevoelige informatie voor een eventuele toekomstige aanbesteding. Op verzoek kunnen raadsleden inzage in deze notitie krijgen.

Vraag 33

Op basis van welke inzichten in de creatieve fase worden juist deze varianten onderzocht?

Antwoord 33

Belangrijke leerpunten uit de creatieve fase betreffen de maakbaarheid van de compacte knoop en kostenbesparingen. Zie voor meer informatie het tussenbericht.

Vraag 34

Welke kostenbesparingen kunnen hiermee naar verwachting worden gerealiseerd?

Antwoord 34

Er zijn meerdere kostenbesparingen onderzocht. Elke kostenbesparing kent nadelen, zoals minder woningbouw, minder kwaliteit voor de reiziger of de omgeving, etc.

Er is nog geen keuze gemaakt over het voorkeursalternatief, dus ook nog niet over welke kostenbesparingen naar verwachting kunnen worden gerealiseerd en wat dit betekent voor de overige effecten. Zie ook het tussenbericht.

Vraag 35

Welke aannames heeft u gehanteerd bij het bepalen van de reistijd van Westraven naar Rijnenburg? Denk aan de ligging van de trambaan (bovengronds/ondergronds, al dan niet deels), de tijdsduur van een stop bij een halte, aantal stops, ligging van de haltes, etc.

Antwoord 35

De aannames zijn gebaseerd op de ontwerpen van de basisalternatief A uit de MIRT Verkenning en variant snelle Merwedelijn uit het Verdiepend mobiliteitsonderzoek Rijnenburg. Voor het tracédeel Westraven-Rijnenburg is aangenomen dat de ontwerpsnelheid 70 km/u betreft en er in Nieuwegein alleen bij een toekomstige halte Galecop gestopt wordt.

Vraag 36

Welke gemiddelde snelheid moet de tram op het deel Westraven-Rijnenburg hebben om de genoemde reistijd van 3 minuten te halen? Hoe verhoudt die snelheid zich tot de gemiddelde snelheid van de SUNIJ-lijn?

Antwoord 36

Uitgaande van een tracélengte van 2,8 km is op dit stuk een snelheid benodigd van $2,8 / 3 \text{ minuten} = 56 \text{ km/uur}$. Dit is veel sneller dan de gemiddelde snelheid van de huidige SUNIJ-lijn (met gelijkvloerse kruisingen, haltes en samenloop met bussen in het stationsgebied).

Vraag 37

Hoeveel reistijd is nog nodig om van A2 tot de haltes in Rijnenburg te komen?

Antwoord 37

Dat weten we nog niet, want we weten nog niet waar de haltes in Rijnenburg komen. Rijnenburg is namelijk geen onderdeel van de scope van de MIRT Verkenning.

Vraag 38

Wat gebeurt er met de berekende reistijd van 3 minuten als u deze aannames wijzigt, bijvoorbeeld als de trambaan tussen Westraven en Rijnenburg bovengronds moet rijden over de bestaande trambrug?

Antwoord 38

Dan verandert de reistijd.

Vraag 39

Wat is de minst optimistische raming voor de reistijd tussen Westraven en Rijnenburg?

Antwoord 39

Die hebben we niet in beeld gebracht.

Vraag 40

Deelt u de mening dat binnen het beschikbare budget geen “grotendeels ondergrondse ligging” mogelijk is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 40

Ja.

Vraag 41

Deelt u dat de betrouwbaarheid niet zozeer uit de ongelijkvloerse als uit de vrije ligging

komt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 41

Ja.

Vraag 42

Deelt u de mening dat het risico op grootschalige verstoringen kleiner is bij twee verschillende tramlijnen (Rijnenburglijn en SUNIJ-lijn) dan één grote lijn (Merwedelijn)? Hoe heeft u dat meegewogen bij de beoordeling van betrouwbaarheid van de verbinding?

Antwoord 42

Nee, dat ligt genuanceerder. Ook bij 2 lijnen zijn er beperkte bijsturingsmogelijkheden bij verstoringen. Belangrijke factoren zijn bijvoorbeeld of er via verschillende routes van/naar de tramremise gekomen kan worden en in welke mate sprake is van storingsgevoelige elementen, zoals gelijkvloerse kruisingen, medegebruik van de trambaan en wisselcomplexen. Robuustheid is beoordeeld als onderdeel van de technische aspecten in het Verkenningenrapport en PlanMER.

Vraag 43

Kunt u nader toelichten of en op welke wijze u de bestaande tramlijn in Kanaleneiland wilt behouden naast de Merwedelijn?

Antwoord 43

Het spoor van de bestaande tramlijn in Kanaleneiland is altijd noodzakelijk voor de trams naar het Utrecht Science Park. Daarom wordt in het ontwerp van de Merwedelijn altijd een aansluiting op de tramlijn Kanaleneiland gerealiseerd. Onze wens is om ook de SUNIJ-lijn in exploitatie te houden. Daar gaan wij als gemeente niet alleen over. De provincie is daarvoor verantwoordelijk. Bij het besluit over de Merwedelijn moet de provincie een exploitatiegarantie afgeven.

Vraag 44

Kunt u bevestigen dat er woningen zijn geraamd op de locatie van de nieuwe tramremise, die pas in 2018 is geopend? Zo ja:

- hoeveel woningen zijn er op de locatie van de tramremise geraamd?
- wat betekent het bouwen van woningen voor de bestaande tramremise?
- voor hoeveel euro is die tramremise aangelegd tijdens de bouw van de Uithoflijn?
- voor hoeveel jaar was het gebruik van die tramremise toen voorzien?

Antwoord 44

- Het deelgebied tramremise omvat een groter oppervlakte dan alleen de tramremise zelf. Er zijn woningen in dit deelgebied geraamd (2.100 – 2.600), maar niet in alle gevallen hoeft de tramremise daarvoor te worden verplaatst of aangepast. Voor ca. 1.300 woningen is dat niet nodig. In het MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg wordt onderzocht welke ontwikkeling mogelijk is in combinatie met de tramremise, en welke ontwikkeling mogelijk is bij de verplaatsing van de tramremise.*
- Het bouwen van woningen op de locatie van de tramremise, in de maximale aantallen, houdt in dat de tramremise verplaatst zou moeten worden.*
- De investeringen tramremise (gebouwen en inrichting terrein) besloegen ruim 60 mln. euro.*
- De investering wordt afgeschreven in 30 jaar, het gebruik is voorzien voor langer dan 30 jaar.*

Vraag 45

Waar voorziet u de remise(s) voor de Merwedelijn? Op welke wijze is/zijn deze in de kostenramingen opgenomen?

Antwoord 45

We voorzien vooralsnog geen andere locatie voor de tramremise dan de huidige locatie. In de kostenramingen is een post opgenomen voor uitbreiding van de remise ten behoeve van de Merwedelijn binnen de scope van de MIRT Verkenning.

Vraag 46

Deelt u de constatering dat 12 trams op een opgewaardeerde SUNIJ-lijn naar IJsselstein en Nieuwegein tot dezelfde bediening van IJsselstein en Nieuwegein zou leiden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 46

Nee, het betreft hier weliswaar eenzelfde frequentie, maar de rijtijd, betrouwbaarheid en reistijd via de Merwedelijn is beduidend beter omdat deze geen infrastructuur deelt of kruist met overig verkeer of OV.

Vraag 47

Deelt u de constatering dat 12 trams per uur op een Rijnenburglijn dezelfde tot dezelfde bediening van Rijnenburg zou leiden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 47

Nee, het betreft hier weliswaar eenzelfde frequentie, maar de rijtijd, betrouwbaarheid en reistijd via de Merwedelijn is beduidend beter omdat deze geen infrastructuur deelt of kruist met overig verkeer of OV. Bovendien is er geen ruimte voor een halte van het VVD-alternatief van de Rijnenburglijn op Utrecht CS.

Vraag 48

Deelt u de constatering dat 12 trams per uur op de SUNIJ-lijn tot een betere bediening van Kanaleneiland zou leiden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 48

Ja.

Vraag 49

Deelt u de constatering dat Papendorp, Rijnvliet en Groenewoud wel zouden worden bediend door de Rijnenburglijn maar niet door de Merwedelijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 49

Ja, wel door het VVD-alternatief van de Rijnenburglijn.

Vraag 50

Deelt u de constatering dat in ons voorstel voor de Rijnenburglijn de Merwedekanaalzone-zuid tot wel 12x per uur met de SUNIJ-lijn kan worden bediend, en Merwedekanaalzone-noord tot wel 12x per uur met de Rijnenburglijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 50

Nee, het betreft hier weliswaar eenzelfde frequentie, maar de rijtijd, betrouwbaarheid en reistijd via de Merwedelijn is beter. Bovendien is er geen ruimte voor een halte van het VVD-alternatief van de Rijnenburglijn op Utrecht CS.

Vraag 51

Deelt u de constatering dat alleen halte(s) in de Merwedekanaalzone en de halte Westraven mogelijk een 'betere bediening hebben' in het voorstel van de Merwedelijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 51

Nee, zie ook de antwoorden bij vragen 46, 47, en 50. Daarnaast is ook de bediening van de halte Galecop, haltes in Rijnenburg en alle andere haltes in Nieuwegein en IJsselstein beter met de Merwedelijn.

Vraag 52

Deelt u de constatering dat in ons voorstel ook bussen op de Europalaan kunnen blijven rijden en daarmee voor aanvullende bediening van reizigers in de Merwedekanaalzone kunnen zorgen?

Antwoord 52

Nee, deze bussen verergeren de overbelasting van de Van Zijstweg en de kruising Croeselaan.

Vraag 53

Op basis waarvan denkt u dat de tram 24 keer per uur moet rijden om de capaciteit aan te kunnen? Welke onderbouwing is er voor deze hoeveelheid trams per uur, namelijk elke 2,5 minuut een tram die 500 reizigers kan vervoeren?

Antwoord 53

Een frequentie van 12-16x per uur biedt voldoende capaciteit voor circa 15.200 extra woningen in Groot Merwede (dit is de onderkant van de bandbreedte van de woningbouwaantallen in Groot Merwede, zie ook antwoord bij vraag 2). Voor Rijnenburg is een extra frequentie van minimaal 6x per uur benodigd (zie het [Verdiepend Mobiliteitsonderzoek Rijnenburg](#)). In de MIRT Verkenning is daarom een frequentie van 24x per uur als ontwerputgangspunt opgenomen.

Vraag 54

Welke modelmatige voorspellingen over de reizigersstromen zijn er als de Merwedelijn niet 24x maar 16x per uur of 12x per uur zou rijden?

Antwoord 54

Zie antwoord 53.

Vraag 55

Kunt u aangeven hoe relevant een wachttijd onder 5 minuten nog voor gebruikers is? Welk onderzoek heeft u daarnaar gedaan?

Antwoord 55

Wachttijd en de wachttijdbeleving zijn voor de reiziger heel relevant. Het verschil tussen 2,5, 3 of 5 minuten wachttijd kan voor een individu uitmaken om bijvoorbeeld een aansluiting te halen. Qua vervoerwaarde is een frequentieverschil tussen 12, 16 en 24x per uur niet onderscheidend. De reden om vaker dan 12x per uur te rijden is dan ook vooral vanuit capaciteitsoogpunt. We maken gebruik van [onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid: De Keuze van de reiziger](#).

Vraag 56

Hoeveel perrons zijn er nodig om 24 trams per uur te laten stoppen en wisselen van rijrichting op een nieuw kopstation onder Utrecht Centraal? Is hiermee rekening gehouden in de bouwkostenramingen van het kopstation onder Utrecht Centraal?

Antwoord 56

Hiervoor zijn twee perrons plus een tailtrack met twee sporen nodig, of vier sporen. Hiermee is rekening gehouden in de bouwkostenramingen.

Vraag 57

Kan het college aangeven welke lijnen in Europa vergelijkbaar zijn qua frequentie? Hoe verhoudt het aantal beoogde trams op de Merwedelijn van 24 per uur zich bijvoorbeeld tot het aantal metro's per uur op de Noord-Zuidlijn in Amsterdam?

Antwoord 57

In feite spreken we over drie tramlijnen in de toekomst (vanuit IJsselstein-Zuid, Nieuwegein-Zuid, en Rijnenburg) waarvan alleen op het samenloopdeel in Utrecht maximaal 24 trams per uur zullen rijden. Er zijn tal van voorbeelden wereldwijd waar meerdere tramlijnen eenzelfde spoor delen en dus met hoge frequenties rijden. In Nederland is de tramtunnel in Den Haag een goed voorbeeld: De lijnen 2, 3, 4, en 6 delen daar een spoor, met een maximale frequentie van 30 trams per uur per richting in de piekuren. De Noord-Zuidlijn rijdt 8-12x per uur, maar per voertuig kunnen meer reizigers vervoerd worden.

Vraag 58

Kunt u bevestigen dat u een reistijd van 10 minuten tussen CS en Westraven wilt realiseren? Zo ja, welke andere concrete doelstellingen ten aanzien van de reistijden zijn er? Zo nee, wat zijn de reistijd-doelstellingen en waarom heeft u dan 10 minuten in de afbeelding opgenomen?

Antwoord 58

We willen een zo kort mogelijke reistijd (inclusief zo kort mogelijke looptijd op Utrecht centraal) realiseren. Dit is op dit moment echter geen concrete doelstelling. We hebben deze ambitie in onze reactie op het VVD-alternatief opgenomen om te laten zien dat een snelle verbinding inclusief compacte overstap randvoorwaardelijk is voor de woningbouw en om overbelasting van Utrecht centraal te voorkomen.

Vraag 59

Kunt u bevestigen dat een reistijd van 10 minuten hetzelfde is als de reistijd van een tram over de huidige SUNIJ-lijn, die volgens de huidige dienstregeling in 10 minuten van Jaarbeursplein naar P+R Westraven reist? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 59

Nee, met de huidige SUNIJ-lijn is het circa 3 minuten lopen vanuit Utrecht CS naar de tramhalte en dan 10 minuten rijtijd, dus een reistijd van 13 minuten. Bovendien laat onderzoek zien dat deze overstaptijd door reizigers veel slechter wordt gewaardeerd, waardoor gevoelsmatig een slechtere OV-kwaliteit wordt ervaren.

Vraag 60

Deelt u het inzicht dat door het samenvoegen van haltes een tijdswinst van minimaal 1,5 minuut mogelijk is op de SUNIJ-lijn tussen Utrecht CS en Westraven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 60

Ja.

Vraag 61

Bent u het met de VVD eens dat er een aanvullende tijdswinst mogelijk is op de SUNIJ-lijn door kruisingen op te heffen of ongelijkvloers te maken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 61

Ja.

Vraag 62

Deelt u met de VVD dat de SUNIJ-lijn geschikt kan worden gemaakt om een reistijd van 8 minuten te realiseren tussen Utrecht CS en Westraven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 62

Nee, de aanlanding bij Utrecht CS blijft slecht. Daarnaast betekent dit een verslechtering van de trambereikbaarheid van Kanaleneiland.

Vraag 63

Bent u met ons van mening dat deze halte ook in een variant met het versterken van de SUNIJ-lijn mogelijk blijft en niet strikt gekoppeld is de Merwedelijn? Zo nee waarom niet?

Antwoord 63

Deels. Ja, het is mogelijk, maar niet met de kwaliteit van de Merwedelijn.

Vraag 64

Deelt u onze mening dat verbetering van de SUNIJ-lijn ook kan leiden tot het verbeteren van de bereikbaarheid van Nieuwegein? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 64

Ja, alleen in beperktere mate, omdat de aanlanding bij Utrecht CS hiermee niet beter wordt. De verbetering van de SUNIJ-lijn zorgt niet voor een substantiële verbetering van de OV-kwaliteit naar Nieuwegein (Galecop en verder) en maakt daardoor veel minder woningbouw in Nieuwegein en Rijnenburg mogelijk. Ook kunnen minder bussen aangetakt worden, waardoor de Van Zijstweg overbelast blijft.

Het college van Burgemeester en Wethouders van gemeente Nieuwegein geeft aan dat het optimaliseren van de bestaande SUNIJ-lijn onvoldoende kwaliteit biedt door de lange reistijd en lage frequenties om voor Nieuwegeiners een aantrekkelijk alternatief te vormen en om de woningbouwambities in de Galecopperzoom waar te maken. Alleen een snelle Merwedelijn maakt dit mogelijk.

Vraag 65

Bent u het met de VVD eens dat de Merwedelijn Utrecht CS vooral ontlast door het verminderen van bussen en door een extra voetgangerstunnel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 65

Ja.

Vraag 66

Bent u het met de VVD eens dat het ook in ons voorstel mogelijk is een extra voetgangerstunnel onder CS aan te leggen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 66

Nee, dit is niet onderzocht en dus weten we ook niet of dit maakbaar is.

Vraag 67

Bent u het met de VVD eens dat het voorstel voor de Rijnenburglijn het ook mogelijk maakt om het aantal bussen naar Utrecht CS te beperken, bijvoorbeeld door Papendorp, Rijnvliet en Groenewoud niet per bus maar per tram bereikbaar te maken?

Antwoord 67

Nee, de bussen rijden verder door en waaieren uit naar allerlei bestemmingen, waaronder Vleuten, Montfoort, Vianen, en ook verder naar onder meer Gorinchem en Breda. Deze bussen zouden dan in Papendorp aantakken. Uit de onderzoeken van de MIRT Verkenning hebben we geleerd dat we een aanzienlijk deel van deze reizigers zouden verliezen bij een extra overstap in Papendorp.

Vraag 68

Kunt u toelichten hoe u de kritiek in de brief van 28 januari over de ruimte bij het busstation aan de Jaarbeurszijde rijmt met de aankondiging dat u voor de Merwedelijn onder andere

een eindhalte in het busstation aan de Jaarbeurszijde gaat onderzoeken?

Antwoord 68

Een tramhalte op maaiveld is technisch mogelijk, maar gaat ten koste van de huidige busperrons. In de verdiepingsfase is onderzocht of deze busperrons verplaatst kunnen worden naar bijvoorbeeld een nieuw busplatform op hoogte. Dit blijkt niet kansrijk. Zie het tussenbericht.

Vraag 69

Waarom denkt u inmiddels wel dat er mogelijk ruimte is in het busstation?

Antwoord 69

Zie antwoord 68.

Vraag 70

Deelt u de mening dat dit een andere lijnvoering is dan variant A uit het mobiliteitsonderzoek Rijnenburg? Zo ja, welke voordelen ziet u in deze lijnvoering? Zo, nee waarom niet?

Antwoord 70

Ja, we zien de voordelen dat er een compactere aanlanding mogelijk is, maar ook nadelen, zoals samenloop met bussen (en dus een lagere snelheid en betrouwbaarheid) en overbelasting rondom Utrecht CS. Ook de variant via de Balijebrug – Dichtersbaan kent deze nadelen.

Vraag 71

Wat verandert er in de veronderstelde reistijden indien u rekening houdt met een verbinding zoals in ons voorstel aangegeven?

Antwoord 71

We hebben in de reflectie op het VVD-voorstel aangenomen dat de reistijd vergelijkbaar is met alternatief A uit het mobiliteitsonderzoek. Het tracé is weliswaar korter, maar naar onze inschatting langzamer en onbetrouwbaarder dan de SUNIJ-lijn. De aanlanding is dan weer compacter. Onder de streep zijn de reistijden daarmee ongeveer gelijk.

Vraag 72

Welke aannames heeft u gehanteerd bij het bepalen van de reistijd naar Rijnenburg van 20 minuten?

Antwoord 72

De samenloop van bussen en trams kan alleen bij lage snelheden (zoals de huidige tram/busbaan bij Utrecht CS en op het Utrecht Science Park) en dit heeft een nadelig effect op de rijtijden en betrouwbaarheid.

Vraag 73

Bent u het met ons eens dat een tram over de bestaande busbaan naar Papendorp en Rijnvliet minstens even snel moet kunnen zijn als de bestaande bussen, zoals lijn 102 en lijn 107?

Antwoord 73

Nee, zie hierboven.

Vraag 74

Bent u het met ons eens dat de reistijd tussen Rijnvliet en Rijnenburg zeker minder dan 5 minuten is? En dat een tram op de door ons voorgestelde route voor de Rijnenburglijn in minder dan 15 minuten in Rijnenburg moet kunnen zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 74

Nee, het deel in Rijnvliet is misschien mogelijk met een volledig vrije baan, maar het deel in Papendorp en naar Utrecht CS niet.

Vraag 75

Bent u het met ons eens dat de SUNIJ-lijn gefaseerd kan worden geoptimaliseerd door kruisingen op te heffen of ongelijkvloers te maken, en de optimalisatie dus niet in één keer hoeft te worden gefinancierd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 75

Ja.

Vraag 76

Waarop baseert u de stelling dat het deel Rijnenburglijn tussen 5 Meiplein en CS niet in ons alternatief is gebudgetteerd?

Antwoord 76

Omdat de kosteninschatting in het VVD-alternatief is gebaseerd op een U Ned onderzoek waarin alleen is gekeken naar de kosten tussen 5 Mei Plein en Prins Clausbrug naar Mobiliteitshub XL. Die variant ging immers uit van het bestaande SUNIJ-tracé tussen Utrecht CS en 5 Mei Plein.

Vraag 77

Met welk tijdspad houdt u rekening voor het aanleggen van een geboorde Merwedelijn? In hoeverre heeft u daarbij rekening gehouden met de wet- en regelgeving voor het boren van een tunnel?

Antwoord 77

We houden rekening met een realisatietermijn van circa 10 jaar, vanaf het moment dat de planuitwerkingsfase is afgerond. Hierbij is rekening gehouden met de wet- en regelgeving voor het boren van een tunnel.

Vraag 78

Met welk tijdspad houdt u rekening voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg?

Antwoord 78

Daar hebben we nog geen zicht op. De eerste mijlpaal is een Merwedelijn binnen de scope van de MIRT Verkenning. Pas als er zekerheid is over de Merwedelijn kunnen we verder. De ambitie blijft om in 2035 te starten met de bouw, onder voorwaarde dat er zekerheid is dat de Merwedelijn wordt doorgetrokken.

Vraag 79

Bent u het met de VVD eens dat het aanleggen van een geboorde Merwedelijn complexer is dan het aanleggen van een Rijnenburglijn over grotendeels bestaande infrastructuur? Zo ja, waarom denkt u dan toch dat de Rijnenburglijn voor 2 jaar vertraging zorgt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 79

Ja, de aanleg van een geboorde Merwedelijn is weliswaar complexer, maar in het VVD-voorstel wordt ook een nieuwe tramlijn aangelegd. Omdat er in dat geval een nieuwe MIRT Verkenning nodig is, leidt dit scenario tot 2 jaar vertraging.

Vraag 80

Wilt u deze vragen s.v.p. afzonderlijk (een voor een) beantwoorden?

Antwoord 80

Bij dezen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,



Schriftelijke vragen over onderbouwing Merwedelijn en reactie op Rijnenburglijn

14 april 2025

Op 28 januari 2025 heeft het college een reactie gestuurd op het alternatief van de VVD voor de Merwedelijn: de Rijnenburglijn. We danken het college voor de reactie en de uitgesproken waardering voor ons alternatief. Naar aanleiding van de reactie (en de brief van 2 april 2025) hebben wij nog wel vragen over de onderbouwing van de Merwedelijn in de meest recente UNed-rapportages en over de reactie op het VVD-plan voor een Rijnenburglijn.

Aantal woningen Merwedelijn

U geeft aan dat de Merwedelijn “62.500 tot 75.500 woningen in Groot Merwede en Rijnenburg mogelijk [maakt], die - omdat er een goed alternatief voor de auto is – met een lagere parkeernorm kunnen worden gebouwd”.

1. Kunt u in een overzichtskaart aangeven wat u in dit kader beschouwt als het gebied Groot Merwede / Rijnenburg? Welk deel daarvan rekent u onder de invloedssfeer van de beoogde Merwedelijn?
2. Kunt u aangeven waar deze woningen specifiek gerealiseerd worden? We ontvangen graag een lijst zo veel mogelijk uitgesplitst naar gemeente, wijk, (sub)wijk en (toekomstig) project.
3. Kunt u aangeven welk aandeel van de 62.500-75.500 woningen in de gemeente Utrecht is voorzien en hoe die aantallen zich verhouden tot de aantallen per gebied/project in de Ruimtelijke Strategie Utrecht?
4. Kunt u voor elk opgenomen gebied/project aangeven van welke verwachte/geplande toekomstige halte van de Merwedelijn u verwacht dat de betrokken bewoners gebruik gaan maken?
5. Met een hoeveel lagere parkeernorm houdt u rekening in de modellen voor de Merwedelijn t.o.v. normaal de geldende parkeernorm? En hoeveel hoger zou de norm volgens u bij een Rijnenburglijn zijn?
6. Klopt het dat ook woningen die niet nabij de Merwedelijn gepland zijn, zijn opgenomen in het totale aantal woningen? Kunt u bijvoorbeeld toelichten of en in hoeverre Groenewoud in deze woningaantallen zitten en hoe de toekomstige bewoners van Groenewoud gebruik gaan maken van de Merwedelijn?

In de “Propositie Groot Merwede en Rijnenburg” die u bij de BO MIRT 2024 heeft aangeboden werd nog gesproken over 67.500 tot 79.500 woningen.

7. Hoe verklaart u het verschil met het aantal woningen dat u in de brief van 28 januari 2025 heeft benoemd?
8. Welk verschil in aannames bestaat er tussen deze twee voorspellingen?
9. Kunt u een overzicht geven van de ramingen die de afgelopen 5 jaar zijn gecommuniceerd, waaronder in de aanvraag voor het Groeifonds?

Aantal reizigers Merwedelijn

U geeft in de brief aan dat de Merwedelijn op termijn “80.000 reizigers een snelle en frequente verbinding [biedt]”.

10. Kunt u het getal van “dagelijks 80.000 reizigers” onderbouwen, aangezien in het verkenningenrapport en planMER (p. 103/104) gesproken wordt over 58.000 reizigers per dag (alternatief A), 64.000 per dag (alternatief A1), 49.000 per dag (alternatief B), 25.000 per dag (alternatief C) en 19.000-20.000 per dag (alternatief D en D1)?

11. Kunt u van het aantal verwachte reizigers van de Merwedelijn uiteenzetten uit welk van de (nieuwe en bestaande) woongebieden deze naar verwachting komen?

12. Met welke andere vormen van vervoer zouden deze reizigers anders reizen? Welke modal shift voorziet u?

Leereffect aanvraag Groeifonds

Ongeveer 4 jaar geleden deed de gemeente Utrecht een aanvraag voor een bijdrage uit het Nationaal Groeifonds voor de Merwedelijn. De Adviescommissie Nationaal Groeifonds en daarbij betrokken partijen als CPB en SEO hadden onder andere de volgende kritische opmerkingen bij de afwijzing van de aanvraag:

· SEO: “Het voorstel lijkt ten onrechte rendabel door de baten van woningbouw bij de baten van OV op te tellen, en door diverse optimistische veronderstellingen. (...) OV-investeringen moeten op hun eigen merites worden onderzocht. Dat kan door de effecten, kosten en baten van de OV-investeringen te onderzoeken tegen twee achtergronden (‘nulalternatieven’): resp. zonder woningbouw op stedelijke locaties en met woningbouw op stedelijke locaties.”

· “Naar oordeel van SEO kunnen de woningen en arbeidsplaatsen ook binnenstedelijk gebouwd worden met veel beperktere investeringen in het OV”

· “De commissie constateert, gesteund door de analyses van het CPB en SEO, dat de MKBA van de propositie op verschillende aspecten tekort schiet.”

· “De propositie schiet tekort op aantoonbaarheid van efficiëntie (meest geëigende oplossing, sober en doelmatige vormgeving).”

De VVD heeft hierover de volgende vragen.

13. Is de kritiek van de Adviescommissie uit 2021 volledig ter harte genomen? Zo ja, hoe? Zo nee, welke onderdelen niet en waarom niet?

14. Hoe wordt voorkomen dat de baten van woningbouw bij de baten van OV worden opgeteld, zoals waar SEO destijds op wees?

15. Kan het college aangeven of er in het huidige voorstel nog altijd sprake is van ‘optimistische veronderstellingen’ en zo ja, welke dat zijn?

16. Hoe onderbouwt het college dat in het huidige voorstel voor de Merwedelijn sprake is van de meest kostenefficiënte oplossing (meest geëigend, sober en doelmatig)?

In het voorstel van de Merwedelijn wordt het aantal woningen dat daardoor mogelijk zou worden gemaakt steevast benadrukt. Bij het aantal woningen van 62.500 - 75.500 woningen zijn echter ook woningen inbegrepen die kunnen worden gerealiseerd met (veel) beperktere investeringen in het OV.

17. Deelt het college de constatering dat de baten van woningbouw daarmee worden opgeteld bij de baten van OV, en dat dit in strijd is met het advies van SEO uit 2021? Zo ja, waarom wordt het advies van SEO niet gevolgd? Zo nee, waarom niet?

18. Welke van de 62.500 - 75.500 woningen kunnen ook gerealiseerd worden zonder het aanleggen van de Merwedelijn?

19. Welke woningen worden naar uw inzicht extra mogelijk door de Merwedelijn, ten opzichte van beperkte of geen investeringen? Graag een uiteenzetting per variant en per gebied/project.

Kosten van de Merwedelijn

De bedragen die genoemd worden voor de kosten van de Merwedelijn lopen zeer uiteen. Het college heeft in de brief van 12 november 2024 over BO MIRT alleen het geraamde budget van 1,2 miljard benoemd en dat er een wens is om dit budget verder uit te breiden. In het Algemeen Dagblad van 29 januari 2025 werd beschreven dat de Merwedelijn 850 miljoen tot 2,7 miljard zou kosten. In het verkenningenrapport en planMER (p. 178-185) zijn de kosten van alle onderzochte alternatieven echter minimaal 2,6 miljard euro en maximaal 3,6 miljard euro. Daarbij zijn de kosten voor een verbinding naar Rijnenburg nog niet inbegrepen.

20. Kunt u bevestigen dat de onderzochte varianten van de Merwedelijn minimaal 2,6 miljard euro kosten? Zo nee, welke bedragen zijn wat u betreft juist?

21. Kunt u aangeven welk bedrag u nastreeft voor de kosten van de Merwedelijn? In andere woorden: tot welk bedrag aan kostenreductie wilt u komen?

22. Kunt u bevestigen dat in het in het Verkenningenrapport genoemde budget voor de Merwedelijn nog geen verbinding naar Rijnenburg is opgenomen?

23. Wat zijn de geraamde kosten voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg?

24. Op welke wijze wilt u de kosten voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg dekken?

25. Wat zou het niet-aanleggen van een verbinding naar Rijnenburg betekenen voor het aantal geraamde woningen?

26. Bent u het met de VVD eens dat u in de communicatie over de Merwedelijn en de geraamde kosten daarvan eerlijk moet zijn over de kosten van het al dan niet doortrekken van de verbinding naar Rijnenburg? Zo ja, hoe gaat u hier vorm aan geven? Zo nee, waarom niet?

27. Waarom denkt het college dat het nodig is een nieuwe verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal te realiseren?

28. Wat zijn de geraamde kosten en baten (zoals reistijd) van een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal?

Bij de projectramingen voor de Uithoflijn werd gewerkt met een zogeheten P50-raming, waarbij de kans dat het project duurder uitvalt 50% is. (zie Rekenkamerrapport "Samen Sturen", p. 50) Een P85-raming is bij dergelijke grote projecten betrouwbaarder. De kans is dan slechts 15% dat het project alsnog duurder uitvalt. In de kostenparagraaf van het verkenningenrapport en planMER (p. 178-185) wordt gerekend met een bandbreedte van 30%. In het verkenningenrapport en planMER wordt voor meer toelichting verwezen naar een notitie "raming van kosten voor de afweging van alternatieven". Die notitie is echter niet vindbaar.

29. Op welke manier verschilt de rekenmethode van een bandbreedte met een P85-raming?
 30. Wat maakt de 'geraamde waarde + bandbreedte' (p.182) vergelijkbaar met een P85-raming?
 31. Kan het college inschatten wat de kosten van de diverse alternatieven voor de Merwedelijn zijn wanneer rekening wordt gehouden met een P85-raming? Zo nee, waarom niet?
 32. Kan het college de genoemde notitie over raming van kosten met de raad delen dan wel ter beschikking stellen via de website van UNed? Zo nee, waarom niet?
- In de brief van 2 april 2025 geeft het college aan dat er in de volgende fase vier varianten voor de Merwedelijn tussen Westraven en Utrecht Centraal worden uitgewerkt in de onderzoeksfase. Daarnaast worden drie locaties van de haltes op Utrecht Centraal Station onderzocht.
33. Op basis van welke inzichten in de creatieve fase worden juist deze varianten onderzocht?
 34. Welke kostenbesparingen kunnen hiermee naar verwachting worden gerealiseerd?

Reistijd tussen Westraven en Rijnenburg

Uit de brief van 28 januari blijkt dat u in het voorstel voor de Merwedelijn uitgaat van een reistijd van 3 minuten van Westraven naar Rijnenburg. U stelt daarmee dat Rijnenburg via de Merwedelijn in totaal in 13 minuten bereikt zou kunnen worden. In een rechte lijn is Westraven tot de A2 bij Rijnenburg ongeveer 3 km. U neemt volgens de UNED-stukken in dit deel tevens minimaal 1 tramhalte op.

35. Welke aannames heeft u gehanteerd bij het bepalen van de reistijd van Westraven naar Rijnenburg? Denk aan de ligging van de trambaan (bovengronds/ondergronds, al dan niet deels), de tijdsduur van een stop bij een halte, aantal stops, ligging van de haltes, etc.
36. Welke gemiddelde snelheid moet de tram op het deel Westraven-Rijnenburg hebben om de genoemde reistijd van 3 minuten te halen? Hoe verhoudt die snelheid zich tot de gemiddelde snelheid van de SUNIJ-lijn?
37. Hoeveel reistijd is nog nodig om van A2 tot de haltes in Rijnenburg te komen?
38. Wat gebeurt er met de berekende reistijd van 3 minuten als u deze aannames wijzigt, bijvoorbeeld als de trambaan tussen Westraven en Rijnenburg bovengronds moet rijden over de bestaande trambrug?
39. Wat is de minst optimistische raming voor de reistijd tussen Westraven en Rijnenburg?

Ligging en betrouwbaarheid Merwedelijn

"De grotendeels ondergrondse ligging van de Merwedelijn zorgt ervoor dat we de openbare ruimte verkeersluw kunnen inrichten. Daarnaast zorgt de ongelijkvloerse ligging ervoor dat het openbaar vervoer betrouwbaar en sneller kan rijden."

40. Deelt u de mening dat binnen het beschikbare budget geen "grotendeels ondergrondse ligging" mogelijk is? Zo nee, waarom niet?
41. Deelt u dat de betrouwbaarheid niet zozeer uit de ongelijkvloerse als uit de vrije ligging komt? Zo nee, waarom niet?

42. Deelt u de mening dat het risico op grootschalige verstoringen kleiner is bij twee verschillende tramlijnen (Rijnenburglijn en SUNIJ-lijn) dan één grote lijn (Merwedelijn)? Hoe

heeft u dat meegewogen bij de beoordeling van betrouwbaarheid van de verbinding?

SUNIJ-lijn en bestaande tramremise

U schrijft in de brief: “De Merwedelijn is daarmee – naast de bestaande tram in Kanaleneiland – de ov-ruggengraat van Utrecht Zuidwest.” Deze zin suggereert dat in het voorstel van de Merwedelijn ook behoud van de SUNIJ-lijn zit, terwijl in de onderliggende stukken de SUNIJ-lijn alleen als remiselijn is opgenomen. In andere woorden: de lijn wordt alleen gebruikt door de trams van de Uithoflijn die van en naar de remise in Nieuwegein reizen.

43. Kunt u nader toelichten of en op welke wijze u de bestaande tramlijn in Kanaleneiland wilt behouden naast de Merwedelijn?

In de stukken van UNed wordt ook rekening gehouden met woningbouw op de locatie van de tramremise in Nieuwegein.

44. Kunt u bevestigen dat er woningen zijn geraamd op de locatie van de nieuwe tramremise, die pas in 2018 is geopend? Zo ja:

- a. hoeveel woningen zijn er op de locatie van de tramremise geraamd?
- b. wat betekent het bouwen van woningen voor de bestaande tramremise?
- c. voor hoeveel euro is die tramremise aangelegd tijdens de bouw van de Uithoflijn?
- d. voor hoeveel jaar was het gebruik van die tramremise toen voorzien?

45. Waar voorziet u de remise(s) voor de Merwedelijn? Op welke wijze is/zijn deze in de kostenramingen opgenomen?

Vergelijking frequentie Merwedelijn en Rijnenburglijn

U stelt dat “Ook grote delen van de bestaande stad (Utrecht Zuidwest, Nieuwegein en IJsselstein) profiteren van de hogere OV-kwaliteit, doordat er sneller en vaker gereisd kan worden” en illustreert dat met een afbeelding met 24 trams op de Merwedelijn tot Nieuwegein en 12 naar Nieuwegein-Centrum en 6x per uur naar IJsselstein en Nieuwegein Zuid. In het voorstel van de VVD stellen wij voor de trams gelijkelijk te verdelen over een Rijnenburglijn en een opgewaardeerde SUNIJ-lijn. Er kunnen dan zo nodig:

- 12x per uur trams naar Westraven en Nieuwegein rijden, waarvan 6x naar IJsselstein en 6x naar Nieuwegein-Zuid;
- 12 x per uur trams naar Rijnenburg rijden.

Voor Nieuwegein, IJsselstein en Rijnenburg zou er dus – voor zover nodig – evenveel capaciteit kunnen zijn met ons voorstel. We vragen ons daarom af hoe het college tot de conclusie komt dat er “sneller en vaker” gereisd kan worden met een Merwedelijn.

46. Deelt u de constatering dat 12 trams op een opgewaardeerde SUNIJ-lijn naar IJsselstein en Nieuwegein tot dezelfde bediening van IJsselstein en Nieuwegein zou leiden? Zo nee, waarom niet?

47. Deelt u de constatering dat 12 trams per uur op een Rijnenburglijn dezelfde tot dezelfde bediening van Rijnenburg zou leiden? Zo nee, waarom niet?
48. Deelt u de constatering dat 12 trams per uur op de SUNIJ-lijn tot een betere bediening van Kanaleneiland zou leiden? Zo nee, waarom niet?
49. Deelt u de constatering dat Papendorp, Rijnvliet en Groenewoud wel zouden worden bediend door de Rijnenburglijn maar niet door de Merwedelijn? Zo nee, waarom niet?
50. Deelt u de constatering dat in ons voorstel voor de Rijnenburglijn de Merwedekanaalzone-zuid tot wel 12x per uur met de SUNIJ-lijn kan worden bediend, en Merwedekanaalzone-noord tot wel 12x per uur met de Rijnenburglijn? Zo nee, waarom niet?
51. Deelt u de constatering dat alleen halte(s) in de Merwedekanaalzone en de halte Westraven mogelijk een 'betere bediening hebben' in het voorstel van de Merwedelijn? Zo nee, waarom niet?
52. Deelt u de constatering dat in ons voorstel ook bussen op de Europalaan kunnen blijven rijden en daarmee voor aanvullende bediening van reizigers in de Merwedekanaalzone kunnen zorgen?
- Het college geeft aan dat de Merwedelijn 24 keer per uur moet kunnen rijden.
53. Op basis waarvan denkt u dat de tram 24 keer per uur moet rijden om de capaciteit aan te kunnen? Welke onderbouwing is er voor deze hoeveelheid trams per uur, namelijk elke 2,5 minuut een tram die 500 reizigers kan vervoeren?
54. Welke modelmatige voorspellingen over de reizigersstromen zijn er als de Merwedelijn niet 24x maar 16x per uur of 12x per uur zou rijden?
55. Kunt u aangeven hoe relevant een wachttijd onder 5 minuten nog voor gebruikers is? Welk onderzoek heeft u daarnaar gedaan?
56. Hoeveel perrons zijn er nodig om 24 trams per uur te laten stoppen en wisselen van rijrichting op een nieuw kopstation onder Utrecht Centraal? Is hiermee rekening gehouden in de bouwkostenramingen van het kopstation onder Utrecht Centraal?
57. Kan het college aangeven welke lijnen in Europa vergelijkbaar zijn qua frequentie? Hoe verhoudt het aantal beoogde trams op de Merwedelijn van 24 per uur zich bijvoorbeeld tot het aantal metro's per uur op de Noord-Zuidlijn in Amsterdam?

Reistijd tussen Utrecht CS en Westraven

In de eerder genoemde afbeelding suggereert u dat uw doelstelling is om een reistijd van 10 minuten te realiseren van CS naar Westraven.

58. Kunt u bevestigen dat u een reistijd van 10 minuten tussen CS en Westraven wilt realiseren? Zo ja, welke andere concrete doelstellingen ten aanzien van de reistijden zijn er? Zo nee, wat zijn de reistijd-doelstellingen en waarom heeft u dan 10 minuten in de afbeelding opgenomen?
59. Kunt u bevestigen dat een reistijd van 10 minuten hetzelfde is als de reistijd van een tram over de huidige SUNIJ-lijn, die volgens de huidige dienstregeling in 10 minuten van Jaarbeursplein naar P+R Westraven reist?¹ Zo nee, waarom niet?

In ons alternatief voor de Rijnenburglijn wordt de SUNIJ-lijn verbeterd. Hierbij gaan wij onder andere uit van het samenvoegen van de haltes Graadt van Roggweg en 24 Oktoberplein-Zuid tot één nieuwe halte en het samenvoegen van de halte Vasco da Gamalaan en Kanaleneiland-Zuid tot één

halte Merwedekanaalzone/Europaplein. Hiermee verdwijnen 2 haltes en neemt de afstand tussen de haltes toe, zodat de reistijd wordt verkort.

Het schrappen van twee haltes levert op basis van openbare bronnen minimaal 1,5 minuut (reis)tijdswinst op, waarmee de huidige reistijd in de dienstregeling van 10 minuten van Jaarbeursplein/CS naar Westraven ons inziens kan dalen naar 8-9 minuten. Dat is nog zonder de door ons voorgestelde opheffing van kruisingen of het ongelijkvloers maken van kruisingen. Wij kijken daarbij met name naar Europaplein (i.c.m. een nieuwe halte), de A12-passage, en de aansluiting van de woonboulevard.

60. Deelt u het inzicht dat door het samenvoegen van haltes een tijdswinst van minimaal 1,5 minuut mogelijk is op de SUNIJ-lijn tussen Utrecht CS en Westraven? Zo nee, waarom niet?

61. Bent u het met de VVD eens dat er een aanvullende tijdswinst mogelijk is op de SUNIJ-lijn door kruisingen op te heffen of ongelijkvloers te maken? Zo nee, waarom niet?

62. Deelt u met de VVD dat de SUNIJ-lijn geschikt kan worden gemaakt om een reistijd van 8 minuten te realiseren tussen Utrecht CS en Westraven? Zo nee, waarom niet?

Verbeteren SUNIJ-lijn buiten Utrechtse gemeentegrenzen

U geeft aan dat ons alternatief geen significante verbetering zou bieden voor de OV-bereikbaarheid van Nieuwegein. In onze beschrijving van de Rijnenburglijn en Merwedelijn hebben wij ons beperkt tot de scope van de Utrechtse gemeenteraad en daarom verbeteringen in Nieuwegein buiten beschouwing gelaten. Wij herkennen in de UNED-stukken de wens om een halte te realiseren in Galecopperzoom. In sommige UNED-varianten is dat een extra eindpunt, in andere varianten wordt de lijn omgelegd van de zuidkant van het NIBC naar de Galecopperzoom.

63. Bent u met ons van mening dat deze halte ook in een variant met het versterken van de SUNIJ-lijn mogelijk blijft en niet strikt gekoppeld is de Merwedelijn? Zo nee waarom niet?

Het verlagen van de reistijd met minimaal 1,5 minuut op Utrechts grondgebied in combinatie met deze investering in Galecopperzoom is in onze ogen ook een verbetering van de bereikbaarheid van Nieuwegein. Aanvullend hierop wordt in ons voorstel ook de koppeling op CS naar de Uithoflijn behouden.

64. Deelt u onze mening dat verbetering van de SUNIJ-lijn ook kan leiden tot het verbeteren van de bereikbaarheid van Nieuwegein? Zo nee, waarom niet?

1 Voorbeeld van een donderdagochtend: vertrek tram 20 op halte Jaarbeursplein om 08:15, aankomst P&R Westraven om 8:25 uur.

Lijnvoering Rijnenburglijn naar CS

“De hoge kwaliteit van de Merwedelijn maakt het mogelijk de groei van het aantal bussen naar Utrecht CS te beperken en daarmee de overbelasting rondom Utrecht CS, waaronder de Van Zijstweg, te voorkomen.”

U stelt dat ons voorstel Utrecht CS niet ontlast en zelfs de knelpunten verergert.

65. Bent u het met de VVD eens dat de Merwedelijn Utrecht CS vooral ontlast door het verminderen van bussen en door een extra voetgangerstunnel? Zo nee, waarom niet?

66. Bent u het met de VVD eens dat het ook in ons voorstel mogelijk is een extra voetgangerstunnel onder CS aan te leggen? Zo nee, waarom niet?

67. Bent u het met de VVD eens dat het voorstel voor de Rijnenburglijn het ook mogelijk maakt om het aantal bussen naar Utrecht CS te beperken, bijvoorbeeld door Papendorp, Rijnvliet en Groenewoud niet per bus maar per tram bereikbaar te maken?

U stelt in de brief van 28 januari 2025 ook dat er geen ruimte zou kunnen worden gemaakt op het busperron D aan de Jaarbeurszijde. In uw brief van 2 april 2025 geeft u echter aan dat u gaat onderzoeken of er een eindhalte in het busstation aan de Jaarbeurszijde voor de Merwedelijn mogelijk is.

68. Kunt u toelichten hoe u de kritiek in de brief van 28 januari over de ruimte bij het busstation aan de Jaarbeurszijde rijmt met de aankondiging dat u voor de Merwedelijn onder andere een eindhalte in het busstation aan de Jaarbeurszijde gaat onderzoeken?

69. Waardoor denkt u inmiddels wel dat er mogelijk ruimte is in het busstation?

U vergelijkt ons voorstel voor een Merwedelijn met variant A uit het verdiepend mobiliteitsonderzoek Rijnenburg. Voor het deel ten Westen van het Amsterdam-Rijnkanaal gaat deze vergelijking op. Echter ten Oosten daarvan slaat Variant A af naar de SUNIJ-Lijn, waarbij de pas enkele jaren geleden geopende tunnel in de Beneluxlaan zou moeten worden gesloopt. In onze variant gaat de Rijnenburglijn juist via deze tunnel onder de bestaande SUNIJ-lijn door en hoeft de tunnel dus niet gesloopt te worden. De door ons voorgestelde varianten (een variant via Van Zijstweg, een variant via Balijeburg en Dichtersbaan) gaan bovendien via een kortere route naar CS, gaan wél langs de Merwedekanaalzone en komen ook dichtbij CS aan. Bovendien kunnen de Rijnenburglijn en de SUNIJ-lijn evenals de Uithoflijn op maaiveld gekoppeld worden in het stationsgebied, waardoor meer keuzes in lijnvoeringen en bestemmingen ontstaan.

70. Deelt u de mening dat dit een andere lijnvoering is dan variant A uit het

mobiliteitsonderzoek Rijnenburg? Zo ja, welke voordelen ziet u in deze lijnvoering? Zo, nee waarom niet?

71. Wat verandert er in de veronderstelde reistijden indien u rekening houdt met een verbinding zoals in ons voorstel aangegeven?

U stelt dat de reistijd naar Rijnenburg in onze variant 20 minuten is. De VVD vindt dat moeilijk voor te stellen, aangezien de regionale bussen 102 en 107 op dit moment een reistijd van slechts 10 minuten hebben tussen Utrecht Centraal en Rijnvliet. Vanaf Rijnvliet zou een lijn zeker in minder dan 5 minuten naar Rijnenburg moeten kunnen reizen.

72. Welke aannames heeft u gehanteerd bij het bepalen van de reistijd naar Rijnenburg van 20 minuten?

73. Bent u het met ons eens dat een tram over de bestaande busbaan naar Papendorp en Rijnvliet minstens even snel moet kunnen zijn als de bestaande bussen, zoals lijn 102 en lijn 107?

74. Bent u het met ons eens dat de reistijd tussen Rijnvliet en Rijnenburg zeker minder dan 5 minuten is? En dat een tram op de door ons voorgestelde route voor de Rijnenburglijn in minder dan 15 minuten in Rijnenburg moet kunnen zijn? Zo nee, waarom niet?

Investerings Rijnenburglijn en SUNIJ-lijn

U stelt dat naast de 500-700 miljoen voor de Rijnenburglijn ook investeringen nodig zijn in de SUNIJ-lijn die niet meegenomen zijn in ons voorstel. Het klopt dat er extra investeringen nodig zijn. Zoals ook in onze financiële toelichting staat, gaan wij ervanuit dat Rijnenburglijn 500-700 miljoen kost en er daarnaast investeringen nodig zijn in de SUNIJ-lijn. Aangezien er een budget 1,2 miljard beschikbaar is gesteld voor het verbeteren van het OV in Utrecht door Rijk en Regio, is hiervoor wat ons betreft zeker 500 miljoen voor beschikbaar. Verschil met de Merwedelijn is dat de SUNIJ-lijn er al ligt: de investering in de SUNIJ-lijn kan dus gefaseerd worden en alle aanpassingen hoeven niet in één keer.

75. Bent u het met ons eens dat de SUNIJ-lijn gefaseerd kan worden geoptimaliseerd door kruisingen op te heffen of ongelijkvloers te maken, en de optimalisatie dus niet in één keer hoeft te worden gefinancierd? Zo nee, waarom niet?

U geeft aan dat het deel Rijnenburglijn tussen 5 Meiplein en CS niet is gebudgetteerd in ons alternatief. In de financiële toelichting van de Rijnenburglijn is hier echter wel een budget voor opgenomen.

76. Waarop baseert u de stelling dat het deel Rijnenburglijn tussen 5 Meiplein en CS niet in ons alternatief is gebudgetteerd?

U stelt dat het indienen van het alternatief tot 2 jaar vertraging zou leiden. Daarmee wordt, schrijft u, “een tijdige realisatie van een goede OV-verbinding naar Rijnenburg alleen maar moeilijker”. Een wel erg bijzondere stelling, aangezien de doorkoppeling naar Rijnenburg nog niet is meegenomen in de huidige MIRT-verkenning en het bijbehorende budget.

Daarnaast moet eventuele vertraging gemeten worden op het moment van realisatie. De Merwedelijn is vanwege het boren van een tunnel een vele malen complexer project dan de door ons voorgestelde Rijnenburglijn.

77. Met welk tijdspad houdt u rekening voor het aanleggen van een geboorde Merwedelijn? In hoeverre heeft u daarbij rekening gehouden met de wet- en regelgeving voor het boren van een tunnel?

78. Met welk tijdspad houdt u rekening voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg?

79. Bent u het met de VVD eens dat het aanleggen van een geboorde Merwedelijn complexer is dan het aanleggen van een Rijnenburglijn over grotendeels bestaande infrastructuur? Zo ja, waarom denkt u dan toch dat de Rijnenburglijn voor 2 jaar vertraging zorgt? Zo nee, waarom niet?

80. Wilt u deze vragen s.v.p. afzonderlijk (een voor een) beantwoorden?

Gesteld door:

· Marijn de Pagter en Gertjan te Hoonte, VVD