



MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht

Tussenbericht



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

maart 2024

Voorwoord

Dit is het tussenbericht van de Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT-)verkenning OV en Wonen Utrecht.

In deze verkenning doen het Rijk en de regio onderzoek naar twee tramverbindingen in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein Noord en de tram- en busverbindingen naar het Science Park in Utrecht (USP). De studies in de MIRT-verkenning worden uitgevoerd in U Ned-verband, een samenwerking van overheden¹. Een dergelijk onderzoek duurt lang. Met dit informele bericht willen wij u een kijkje in de keuken geven en u informeren waar we staan in het onderzoek en hoe het vervolg er uitziet. Dit tussenbericht bouwt voort op de officiële Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD)². In deze NRD vertelde we hoe we het onderzoek aan gingen pakken.

Het doel van de MIRT-verkenning OV en Wonen is om een oplossing, een zogenaamd voorkeursbesluit, te ontwikkelen dat bijdraagt aan de volgende doelen:

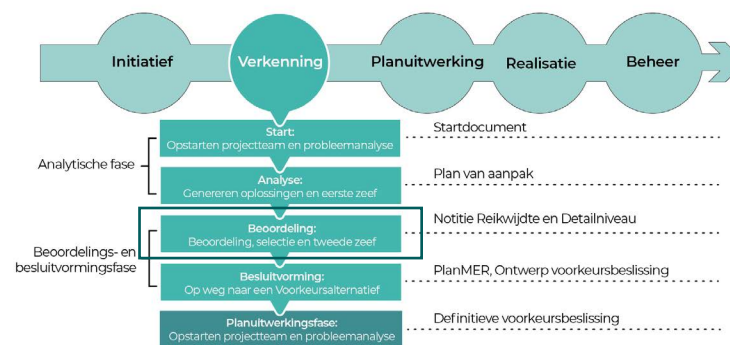
1. Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal;
2. Het beter bereikbaar maken per OV van Utrecht Science Park (USP);
3. Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.

¹ De directe opdrachtgevers zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht en Gemeente Nieuwegein.

² De NRD is hier te vinden: <https://www.programma-uned.nl/relevante+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=2575625>

Het resultaat van de MIRT-verkenning is een door Rijk en regio vastgesteld pakket aan maatregelen voor de verbetering van het OV-systeem in het zuidwestelijke- en oostelijke deel van de stad Utrecht en het noordelijke deel van Nieuwegein. Eén van de maatregelen is een (grotendeels) ondergrondse Merwedelijns; een tram die Utrecht Centraal met Nieuwegein en de A12-zone verbindt.

Het pakket aan maatregelen dat wordt voorgesteld heet eerst nog het Voorkeursalternatief (VKA). Na de inspraak en de besluitvorming daarover is er een Voorkeursbesluit. In het Voorkeursbesluit van de MIRT-verkenning staan de belangrijkste maatregelen die verder uitgewerkt gaan worden, zoals de route, het aantal haltes en de inpassing in de openbare ruimte en/of onder de grond. Voordat het project naar de volgende fase, de planuitwerking, kan, dienen Rijk en regio afspraken te maken over de financiering en de onderlinge rolverdeling.



Fases in het MIRT-proces. OV & Wonen is op dit moment bezig met zeef 2 van de verkenning. Aan het eind van deze zeef volgt er besluitvorming.

Wat ging hier aan vooraf?

Ruimtelijke keuzes

In het NOVEX ontwikkelperspectief Utrecht-Amersfoort 2040 worden keuzes gemaakt waar te verstedelijken. Met daarin 'Gezond groeien in nabijheid' als basis voor de verdere uitvoering. Het gros van de voorziene woningbouwopgave in de gemeenten Utrecht en Nieuwegein landt in Utrecht Zuidwest en de A12 zone. Ook wordt er rond Nieuwegein City woningbouw gerealiseerd. Op termijn is ook Rijnenburg een mogelijke locatie voor verstedelijking. Rijk en regio onderschreven het ontwikkelperspectief in het Bestuurlijk Overleg MIRT in 2023.

Structuurkeuzes Openbaar Vervoer

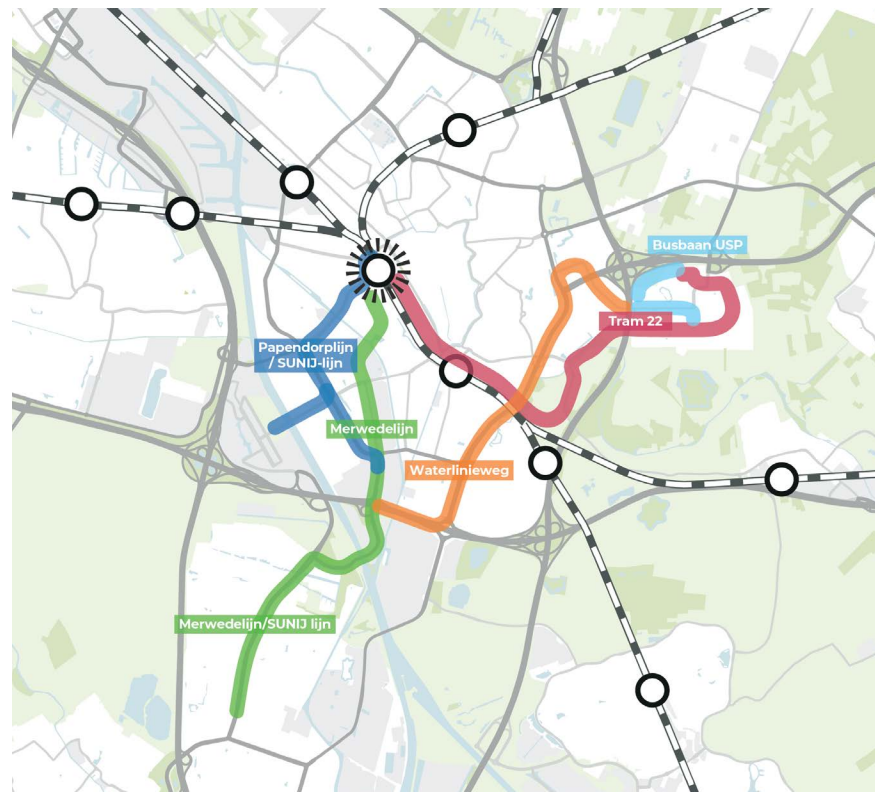
Een systeemsprong van het openbaar vervoer is noodzakelijk als ruggengraat voor de Metropoolregio Utrecht (MRU). Voor de gemeenten Utrecht en Nieuwegein is deze systeemsprong OV een cruciale randvoorwaarde voor verdere groei van de woningbouw en werkgelegenheid. Voor de provincie en de gemeente Utrecht en Nieuwegein is het lange termijnperspectief van het wiel met spaken het leidend concept. Het wiel verbindt OV-knooppunten aan de rand van de stad met elkaar. De spaken zijn de verbindingen vanaf de rand naar Utrecht CS en de binnenstad. Dat maakt het mogelijk om vanuit de regio met het OV naar de metropoolpoort (gemeente Utrecht) te reizen.

MIRT-verkenning

In september 2020 startte de MIRT-verkenning naar de OV- en woonopgave in de regio. De eerste fase was de analysefase. In deze fase is ook een station Lunetten Koningsweg onderzocht aan de oostkant van de stad. Het blijkt dat dit een kansrijke maatregel kan zijn, maar op zijn vroegst na 2035. Het zit daarom niet in de scope van het vervolg van de verkenning. Uit de analysefase blijkt ook dat een deels ondergrondse Merwedelijn, tussen Utrecht CS en Nieuwegein, het meest bijdraagt aan het oplossen van de woningbouwopgave in dit gebied. Daarnaast wordt doorgestudeerd op de Papendorplijn in samenhang met de huidige sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein (SUNIJ-lijn), busbaanopties via de Waterlinieweg en Utrecht en Utrecht Science Park (USP) en de frequentieverhoging van tram 22, de Uithoftram.

Het huidige onderzoek zit in de beoordelingsfase van de verkenning, zie het schema met fases in het MIRT-proces. Hieraan vooraf gingen diverse eerdere onderzoeken en besluiten. Het eindrapport, participatierapport en de conclusies en kansrijke maatregelen van de vorige fases, zijn [hier](#) te vinden.

Projectgebied



De maatregelen die onderzocht worden in deze MIRT-verkenning. De SUNIJ-lijn (Sneltram Utrecht - Nieuwegein / IJsselstein) is naam voor de huidige tramlijn van Utrecht CS naar Nieuwegein-Zuid en IJsselstein.

Beter openbaar vervoer om de regio aantrekkelijk en bereikbaar te houden

De MIRT-verkenning is gericht op een onderdeel van een veel bredere verstedelijkingsopgave in de Metropoolregio Utrecht. Voor dat we inzoomen op de opgave van de MIRT-verkenning, zoomen we in dit hoofdstuk uit door te schetsen voor welke uitdaging de Metropoolregio staat. De maatregelen uit de MIRT-verkenning zijn namelijk geen doel op zich, maar moeten bijdragen aan een gezonde groei van de regio.

Aantrekkelijk wonen, ondernemen en recreëren

In het hart van Nederland ligt de Metropoolregio Utrecht. Het is een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een sterke en innovatieve economie. De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland.

De economie van de regio staat wat betreft competitiviteit op nummer 1 in Europa. De Metropoolregio Utrecht is het internationale hart van de gezonde samenleving. Bijna de helft van alle banen in de regio relateert aan het gezondheidscluster wat vooral huist op het grootste en snelst groeiende Science Park van Nederland. Dit is dé thuisbasis voor innovatiegerichte bedrijven en kennisinstellingen op wereldniveau.

De regio is bovendien een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van snel-, spoor- en vaarwegen. Geen wonder dat deze regio de afgelopen decennia zowel demografisch als economisch snel is gegroeid. Het is een plek waar mensen graag wonen, werken, studeren en recreëren.

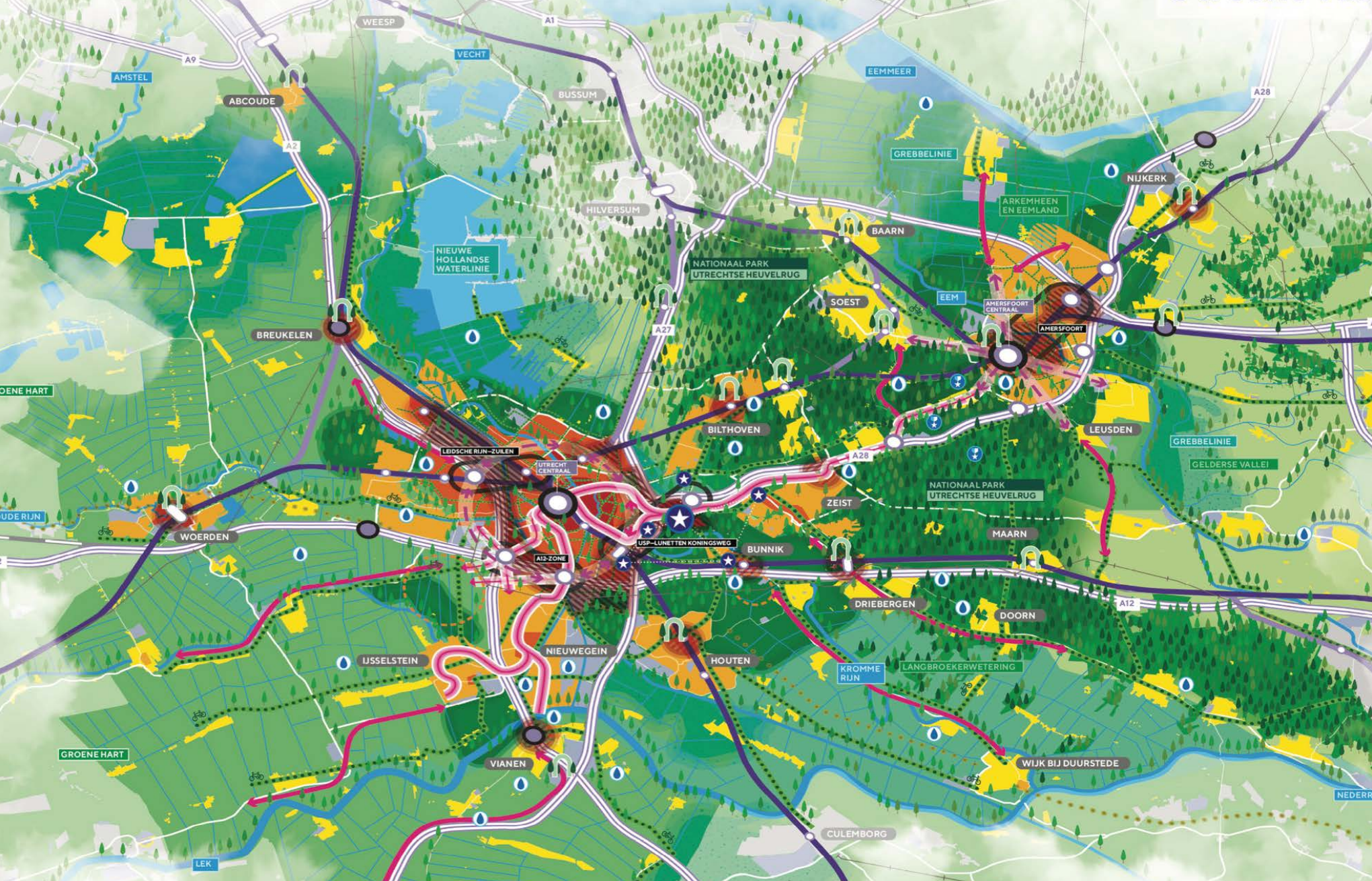
De regio groeit

Voor toekomst vergt dit een gezamenlijke inspanning van rijk en regio om de kwaliteiten te behouden en te versterken terwijl de regio blijft groeien. Tussen 2020 en 2040 groeit de regio met 80.000 extra arbeidsplaatsen en 165.000 extra woningen (vergelijkbaar met een stad zo groot als Eindhoven). Nu al zorgt de groei van de regio én van de landelijke mobiliteitsvraag voor een overbelast mobiliteitssysteem en staat het gezonde leefklimaat onder druk. Bovendien is de huidige druk op de woningmarkt een maatschappelijk probleem, ook buiten de regio.

Om de groei van de regio op een duurzame en gezonde manier mogelijk te maken zijn er niet alleen nieuwe woon- en werkgebieden nodig. Ook investeringen in een goede bereikbaarheid, kwalitatief hoogwaardige en goed bereikbare landschappen en een aantrekkelijk en gezond leefklimaat zijn nodig. Zo behouden en verbeteren we wat zo geliefd is aan deze regio.

Dit maakt de bereikbaarheidsopgave – als onderdeel van de integrale verstedelijkingsopgave – drieledig:

- Het op een duurzame wijze ontsluiten van nieuwe woningen en werklocaties, waar optimaal gebruik wordt gemaakt van nabijheden vooral ingezet wordt op het stimuleren van lopen en gebruik van fiets en OV;
- Het accommoderen van de groei van mobiliteit en het in beweging houden van de draaischijf Nederland (OV en weg);
- Het realiseren van de transitie naar een duurzaam mobiliteitsstelsel, waarbij actieve mobiliteit en gebruik van OV gestimuleerd wordt (gedragsverandering van bewoners en bezoekers).

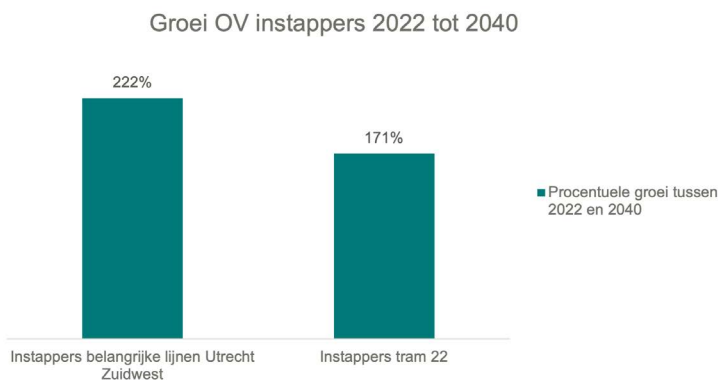


**Het ontwikkelperspectief waar de regio heen werkt.
De maatregelen van deze MIRT-verkenning passen hier binnen.**

Opgave: wat gebeurt er als we niets doen?

Forse groei openbaar vervoer

Het aantal instappers op belangrijke OV-lijnen in Utrecht Zuidwest wordt 2,2 keer zo groot tussen 2022 en 2040. Tussen Utrecht CS en het USP is in dezelfde periode sprake van bijna een verdubbeling van het aantal OV-reizigers. Deze toename van reizigers zal zonder maatregelen leiden tot overvolle bussen en trams naar Utrecht Centraal en er ontstaan rondom Utrecht CS zelfs bus-files. Zonder maatregelen wordt de kruising Croeselaan-Van Zijstweg erg lastig over te steken voor fietsers en voetgangers en het wordt gevaarlijk dringen bij het uitstappen van tram 22. Op de tram-busbaan USP worden de trams te vol en zitten bussen en trams elkaar in de weg, waardoor het OV onbetrouwbaar wordt en de Heidelberglaan niet meer over te steken is.



Het aantal instappers stijgt komende jaren flink. Het aantal instappers op de SunIJ-tram, bus 65, 74 en 77 wordt 2,2 keer zo groot. Op tram 22 stappen bijna twee keer zoveel mensen in als in de huidige situatie.

Utrecht CS, UPS en nieuwe woon-werklocaties

Als er geen grote maatregelen worden genomen, zijn de effecten op Utrecht Centraal Station (UCS), het Utrecht Science Park (USP) en de ontsluiting van de nieuwe woon- en werklocaties fors. Op hoofdlijnen kan geconcludeerd worden dat als de woon- en werklocaties ontwikkeld worden, maar geen grote OV-maatregelen worden genomen, dan:

- Kunnen van de 72.500 tot 86.000 benodigde woningen er maar ca. 25.000 woningen gerealiseerd worden. De OV-maatregelen zijn nodig om ca. 9.150 van de bestaande woningbouwplannen tot 2030 te kunnen realiseren. Daarnaast zijn de OV-maatregelen randvoorwaardelijk om de ca. 15.000 – 26.000 woningen in de A12-zone en op termijn ca. 22.500 – 25.000 woningen in Rijnenburg te kunnen realiseren. Dit leidt tot extra druk op de woningmarkt elders. Bijvoorbeeld in Amersfoort waar de druk op de woningmarkt ook al groot is.
- Zijn er meer bussen nodig op de belangrijkste corridors tussen Utrecht Centraal en de zuidwestelijke stadsdelen dan de infrastructuur aankan.
- Zal het voor voetgangers en fietsers bijna onmogelijk zijn om over te kunnen steken bij de kruisingen (bijvoorbeeld bij de Croeselaan en Van Zijstweg) op de belangrijkste corridors, omdat hier voor een snelle en betrouwbare dienstregeling prioriteit bij verkeerslichten voor de bussen nodig is. De fiets en loopstromen op deze plekken zijn echter ook groot.
- Komt een van de belangrijkste economische motoren van Utrecht, het Utrecht Science Park, op slot te staan. De bereikbaarheid is voor een dergelijke locatie essentieel om zich verder te kunnen ontwikkelen.

Effect op gehele regio

De bovenstaande problematiek beperkt zich echter niet alleen tot deze locaties, maar heeft ook meer algemene nadelige effecten, omdat:

- de betrouwbaarheid van het OV achteruitgaat. Dit is nadelig voor de gehele regio aangezien veel (doorgaande) bussen via Utrecht CS of het USP rijden;
- er meer conflicten tussen auto's, het OV, fietsers en voetgangers en daardoor ook meer verkeersonveilige situaties zullen ontstaan;
- meer reizigers ervoor kiezen om met de auto te gaan. Dit past niet op de weg en niet in de wijken. Daarnaast heeft extra autoverkeer een nadelig effect op de luchtkwaliteit en zodoende aan een gezond stedelijk leven;
- de capaciteitsproblemen in het OV een negatieve invloed hebben op het comfort en welzijn van de reizigers, waardoor we op termijn reguliere reizigers kwijt zou kunnen raken en/of incidentele reizigers afschrikt;
- toegankelijkheid en inclusiviteit van het OV afneemt door drukte in de voertuigen.

Al deze gevolgen tonen aan dat het aanpakken van de OV-problematiek cruciaal is voor het waarborgen van de betrouwbaarheid, verkeersveiligheid, gezondheid, leefbaarheid en het milieu van (regio) Utrecht. Dit vereist een geïntegreerde aanpak van infrastructuurontwikkeling, investeringen in het OV en gezonde groei van nieuwe woon- en werklocaties.

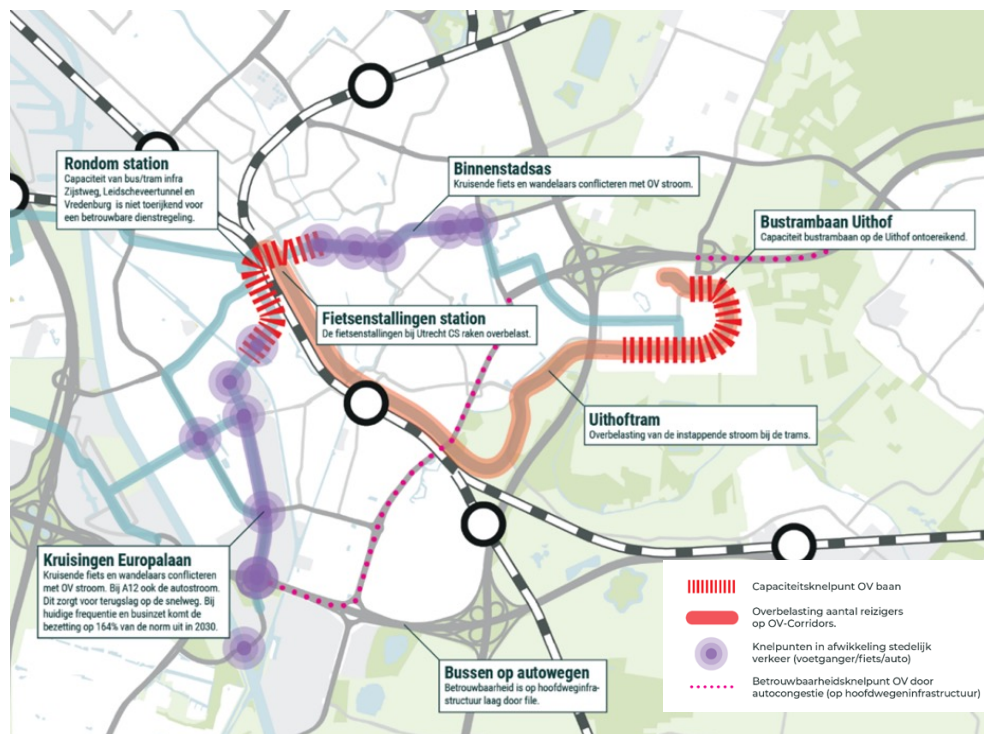
In deze MIRT-verkenning ontwikkelen we een voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief moet bijdragen aan een toekomstvast en robuust OV-systeem dat de reizigers snel naar hun bestemming brengt en de regio en stad een aantrekkelijke plek houdt om te wonen, je bedrijf te vestigen en te recreëren. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op de maatregelen die in deze MIRT-verkenning worden onderzocht om een bijdrage te leveren aan de schaalprong OV.



Knelpunten Utrecht CS

Op en rondom Utrecht Centraal Station doen zich de volgende knelpunten voor:

- In de transfer van tram naar trein zorgt de piekafvoer van reizigers uit tram 22 richting het treinstation voor een knelpunt.
- Huidige busvoorzieningen op het station Utrecht Centraal naderen hun capaciteitslimiet.
- Rond het station komen veel verkeersstromen samen (voetgangers, fietsers, bussen en auto's). Op drukke wegen en kruispunten ontstaan hierdoor problemen. Belangrijke knelpunten zijn 1) de corridor Van Zijstweg, Europalaan, busbaan Transwijk (van/naar Papendorp), 2) de corridor Vredenburg, Lange Viestraat (binnenstadsas) en 3) de kruising Vleutenseweg – Westplein.
- Met de verwachte toename van fietsers ontstaat er opnieuw een tekort aan fietsparkeerplaatsen bij Utrecht Centraal Station.



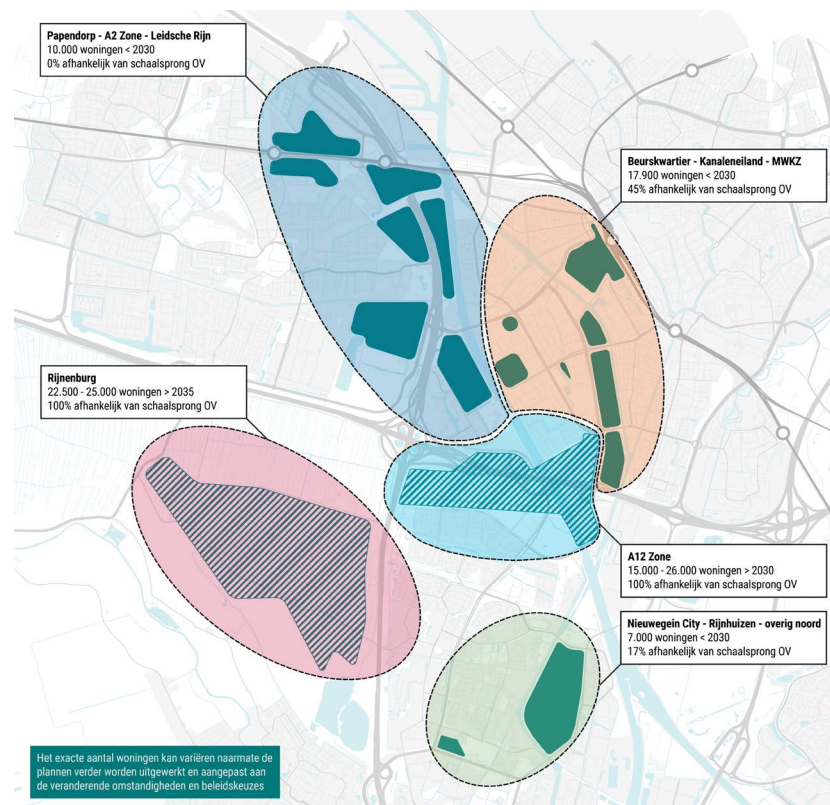
Knelpunten Utrecht Science Park (USP)

Door de druk op de snelwegen en stedelijke wegen is het nodig dat het aandeel reizigers per openbaar vervoer naar het USP toeneemt. Voor de bereikbaarheid van USP zijn vijf OV-corridors cruciaal:

- (1) Ten eerste, tram 22, waar de piekafvoer bij Utrecht Centraal Station een knelpunt vormt. De toenemende stroom van reizigers naar en van USP veroorzaakt overbelasting op dit knooppunt, wat leidt tot vertragingen en een verminderde dienstregeling.
- (2) Ten tweede, de Heidelberglaan, waar het dubbelgebruik door zowel de tram als bus een knelpunt oplevert. De combinatie van deze verschillende vervoersmiddelen en overstekende voetgangers leidt tot conflicten, verkeersopstoppingen en onveilige situaties.
- (3) Verder is de "Binnenstadsas" (Vredenburg/Biltstraat) een belangrijke corridor met een slechte doorstroming en veel verstoringen. Om groei op deze corridor naar het USP te verminderen is de aantrekkelijkheid van de tram naar het USP belangrijk.
- (4) De Waterlinieweg en (5) Universiteitsweg hebben vergelijkbare problemen doordat bussen worden gehinderd door vaststaand autoverkeer, waardoor vertragingen ontstaan in de OV-verbindingen. Bussen vanuit de regio naar USP ondervinden hier hinder van (bijvoorbeeld Amersfoort, Nieuwegein en Vianen).

Knelpunten woningbouw

Rijk en regio hebben afgesproken dat er tot 2030 binnen Groot Merwede 25.500 woningen worden gerealiseerd. In de periode na 2030 is er de potentie om nog eens 34.500 tot 44.500 woningen te realiseren. Deze ontwikkeling moet deels binnen Groot Merwede en deels binnen de A12 zone en Rijnenburg worden gerealiseerd. De bouw van (extra) woningen is alleen mogelijk bij voldoende verbetering van de bereikbaarheid per OV (tram en bus), zodat er kan worden gebouwd met een lage parkeernorm en alle nieuwe inwoners volwaardig kunnen participeren in de samenleving. Een lagere parkeernorm en kwalitatief hoogwaardig OV bieden op hun beurt weer ruimte voor realisatie van meer (extra) woningen. Bovendien draagt een kwalitatief goede inpassing van het OV bij aan een hogere kwaliteit van de gezonde stedelijke leefomgeving.



Woningbouwlocatie	Planning realisatie	Totaal programma bandbreedte	Onafhankelijk van schaa sprong OV	Afhankelijk van schaa sprong OV
Papendorp - A2 zone - Leidsche Rijn	< 2030	10.000	10.000	
Beurskwartier - Kanaleneiland - MWKZ	< 2030	17.900	10.000	7.900
Nieuwegein City - Rijnhuizen - overig noord	< 2030	7.000	5.750	1.250
A12 zone	> 2030	15.260 - 26.800	0	15.260 - 26.800
Rijnenburg	> 2035	22.500 - 25.000	0	22.500 - 25.000
Totaal		72.650 - 86.700	25.750	46.900 - 60.950

Rijnenburg valt officieel buiten de scope van de MIRT-verkenning. De inschatting is op dit moment dat er voor 2040 geen grote aantallen woningen in Rijnenburg zijn gerealiseerd. Wel is er de wens om het effect van en op Rijnenburg mee te laten wegen in de bestuurlijke besluitvorming. Dit gebeurt door de toekomstvastheid van de maatregelen Papendorp-/SUNIJ-en Merwedelijn in relatie tot Rijnenburg in beeld te brengen.

Wat onderzoeken we, op welke manier?

Op het moment van dit tussenbericht zitten we in de onderzoeksfase. Nog niet alle effecten van de maatregelen zijn in beeld. In dit tussenbericht staan de eerste resultaten van de afgeronde onderzoeken samengevat. We willen dit nu delen om ook de omgeving te informeren over waar we staan met het onderzoek. Definitieve beoordeling kan pas plaats vinden als alle onderzoeken klaar zijn. In het kader staan de onderwerpen die onderzocht zijn.

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

1. Een (deels) ondergrondse Merwedelijn
2. De Papendorplijn/SUNIJ-lijn
3. Busbaanopties via de Waterlinieweg
4. Een frequentieverhoging van Tram 22
5. Busbaanopties binnen het USP

Voor elke maatregel zijn er verschillende invullingen onderzocht, die bouwstenen worden genoemd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de lengte van de ondergrondse Merwedelijn, het aantal haltes op de Merwedelijn, wel/geen Papendorplijn of de route van de busbaan in het USP.

Er zijn **vier alternatieven** samengesteld uit de verschillende bouwstenen van de 5 maatregelen. Elk alternatief beoogt een aantrekkelijke en goed functionerende OV-structuur in Utrecht met ruimtelijke en stedelijke kwaliteit. De alternatieven beschrijven de infrastructurele maatregelen die we onderzoeken, het is geen beschrijving van de gehele dienstregeling van het OV. Hoe de samenstelling van de alternatieven heeft plaatsgevonden, is terug te vinden in de NRD. De eerste stap in het onderzoek is het maken van een ontwerp van deze alternatieven geweest.

Op de kaarten op de volgende pagina's is in beeld gebracht hoe elk alternatief eruitziet (beschrijving alternatief) en wat de effecten op hoofdlijnen zijn. Daarna worden de effecten op de omgeving en tijdens de bouw voor alle alternatieven beschreven.

Door de beoordeling van de vier alternatieven wordt inzicht verkregen in welke (combinaties van) bouwstenen het beste aansluiten bij de doelen en wat de overige effecten zijn. **Het Voorkeursalternatief hoeft uiteindelijk niet identiek te zijn aan één van de vier alternatieven**, maar kan ook bestaan uit een (combinatie van) bouwstenen uit de verschillende alternatieven, die effectief bleken te zijn.

Welke uitkomsten zitten in dit tussenbericht?

Het tussenbericht laat de tussenstand van het onderzoek zien. We hebben op dit moment nog niet alle resultaten. Het schema hieronder geeft aan hoe ver de onderzoeken zijn en in dit tussenbericht zitten:



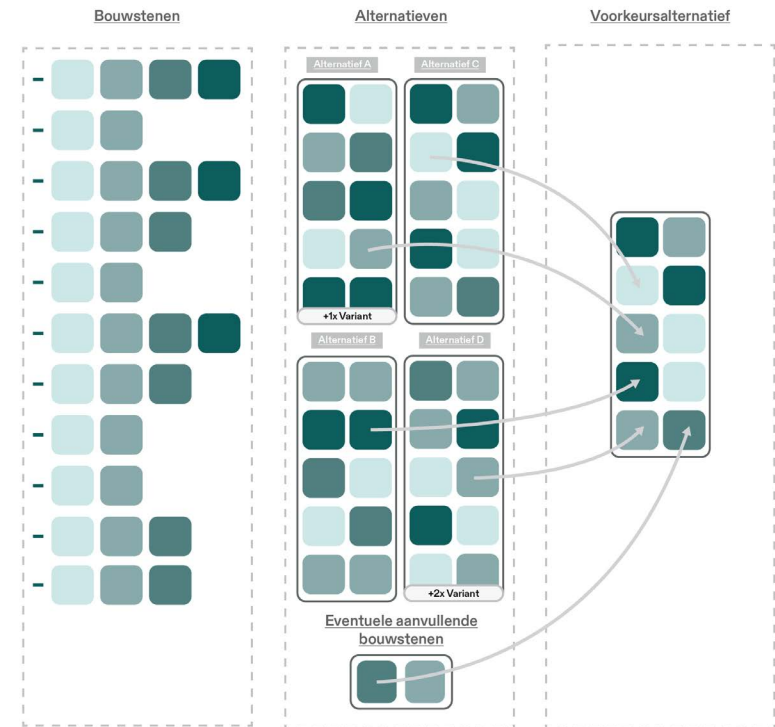
Bouwsteen, alternatief, variant, voorkeursalternatief

Bouwsteen, alternatief, variant en voorkeursalternatief. Het zijn heel wat termen door elkaar. Een korte uitleg per term en hoe ze samenhangen:

- **Bouwsteen:** dit zijn maatregelen of stukken van een maatregel. Bijvoorbeeld een specifieke halte bij Utrecht CS van de Merwedelijn.
- **Alternatief:** deze staan centraal in het onderzoek. We onderzoeken vier alternatieven die opgebouwd zijn uit verschillende bouwstenen.
- **Variant:** alternatief A en D hebben elk nog verschillende varianten. Hierin wisselen we met een specifieke bouwsteen om te kijken wat er gebeurt. Bijvoorbeeld wat er gebeurt als we twee extra haltes toevoegen.
- **Voorkeursalternatief:** uiteindelijk wordt op basis van dit onderzoek een voorkeursalternatief samengesteld. Hierin worden uit de verschillende alternatieven bouwstenen gepakt die samen weer een nieuw alternatief vormen. Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat voor de Merwedelijn de lengte van de tunnel uit Alternatief B komt en het aantal haltes uit Alternatief C. Het kan ook zijn dat er aanvullende bouwstenen nodig zijn. Verder is er de mogelijkheid dat één (of meerdere) van de 5 onderzochte maatregelen geen onderdeel uitmaakt van het Voorkeursalternatief.

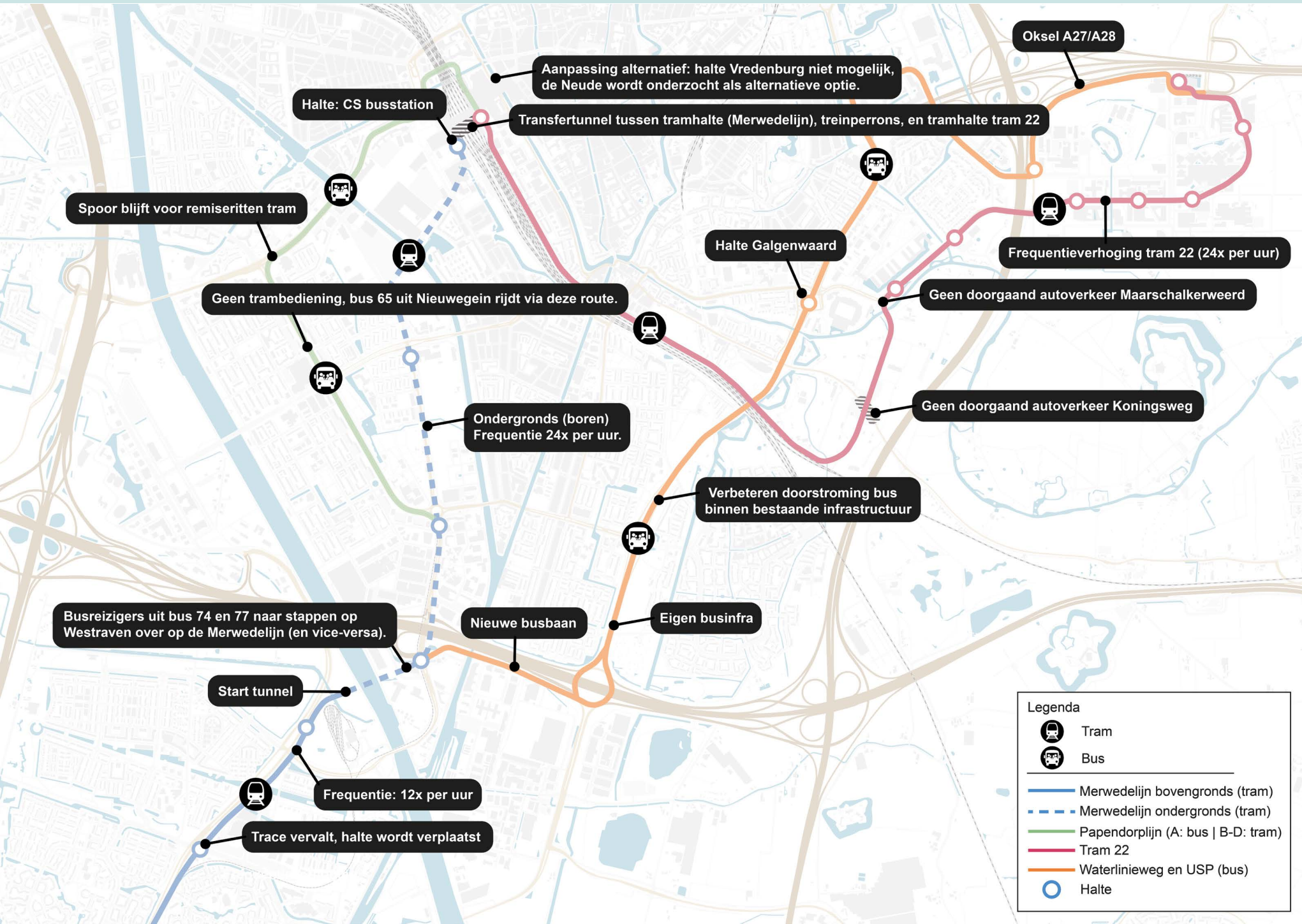
Op de volgende pagina's staan de verschillende alternatieven en hun effecten. We zetten de effecten af tegen 'de referentiesituatie', dit is de situatie in de toekomst (2040) als er geen maatregelen genomen zouden worden.

We laten hier vooral de effecten zien die onderscheidend zijn tussen de verschillende alternatieven. Voorwaarden die voor alle alternatieven gelden, staan niet op de kaart maar kunnen wel belangrijk zijn voor het Voorkeursalternatief dat we gaan samenstellen. Dan gaat het bijvoorbeeld om de toegankelijkheid en de inrichting van haltes, het mogelijk maken van een prettige overstap (indien nodig) en hoe je lopend of met de fiets bij de halte komt.



We onderzoeken 4 alternatieven. Deze bestaan uit verschillende bouwstenen. Door de alternatieven te onderzoeken vinden we uit welke bouwstenen goed en minder goed werken. Uiteindelijk stellen we uit de bouwstenen een voorkeursalternatief samen.

Alternatief A | Beschrijving alternatief



Legenda

- Tram
- Bus
- Merwedelijn bovengronds (tram)
- Merwedelijn ondergronds (tram)
- Papendorplijn (A: bus | B-D: tram)
- Tram 22
- Waterlinieweg en USP (bus)
- Halte

Alternatief A

Omschrijving alternatief

Alternatief A bestaat uit een lange geboorde Merwedelijn van Utrecht Centraal tot net ten zuiden van het Amsterdam-Rijnkanaal. De halte bij Utrecht CS ligt onder het busstation Jaarbeurszijde. Er is ook een transfertunnel tussen de Merwedelijnhalte, de treinsporen en tram 22. Er zijn twee haltes tussen Utrecht CS en Westraven.

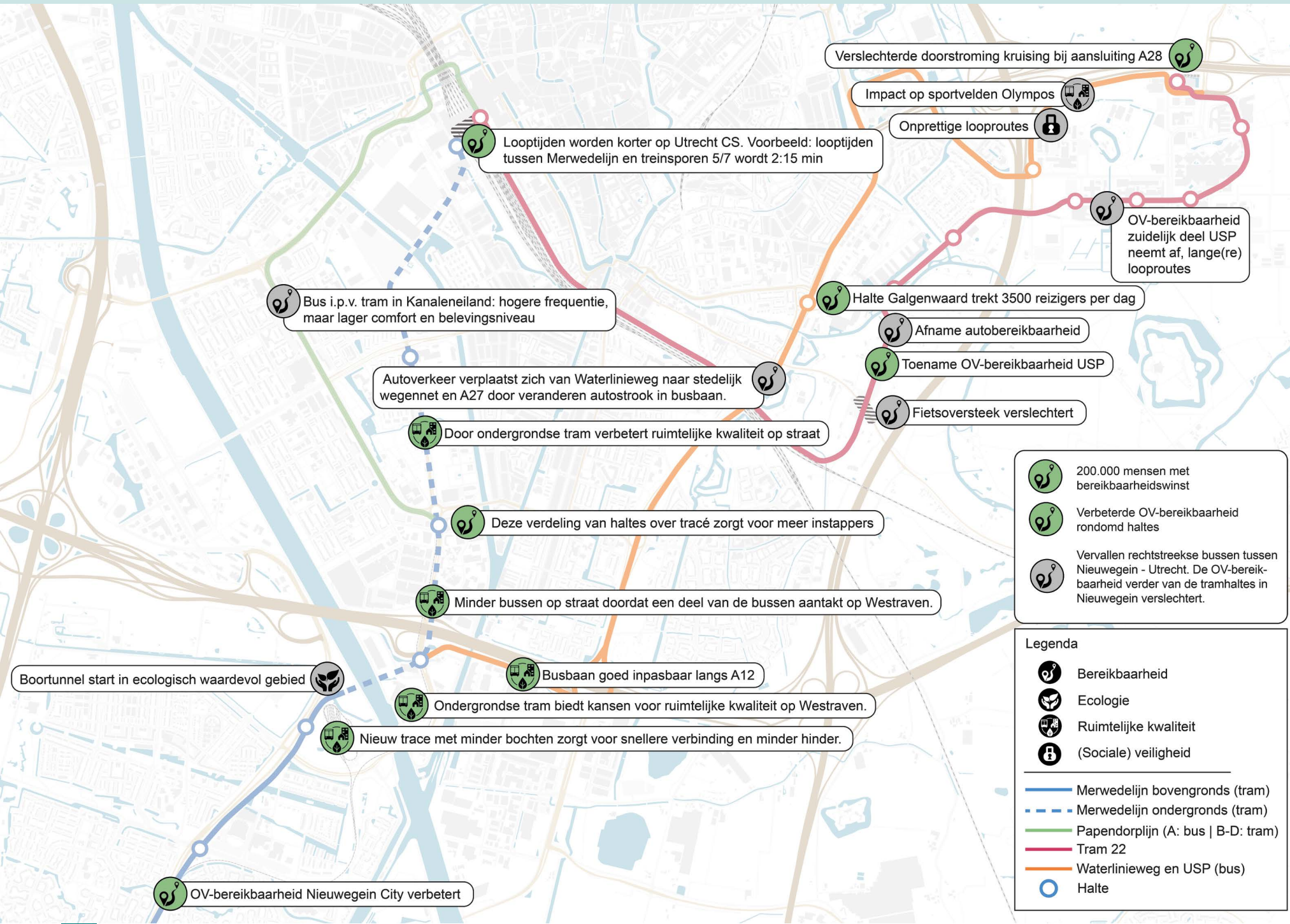
Busreizigers uit Nieuwegein stappen op Westraven over richting Utrecht. Alleen bus 65 blijft rijden. Deze bus rijdt via Kanaleneiland (route van de huidige tram). Dit gebeurt omdat het SUNIJ-spoor alleen wordt gebruikt voor remiseritten.

De verbinding tussen de A12-zone en het USP wordt verbeterd door op de Waterlinieweg te kiezen voor meer busstroken, ten kosten van de ruimte voor het autoverkeer. Voor tram 22 wordt onder andere de Koningsweg afgesloten voor autoverkeer. De busbaan in Utrecht Science Park wordt langs de snelweg ingepast. Hierdoor rijden er geen bussen meer over de trambaan.

Bij dit alternatief wordt een variant onderzocht, dat is:

- A1: een extra Merwedelijnhalte op de Neude

Alternatief A | Effecten van het alternatief



Effect alternatief A op hoofdlijnen

De ondergrondse Merwedelijn met een halte onder Utrecht Centraal zorgt voor een snelle en betrouwbare verbinding vanuit het zuiden naar Utrecht CS. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de reistijd vanuit Nieuwegein Centrum met 8 minuten verkort: 6 minuten door de snellere tram, 2 minuten doordat de looptijd op Utrecht CS korter is. Dit effect werkt ook door in Nieuwegein-Zuid en IJsselstein.

Deze snellere verbinding trekt ook meer reizigers. Ongeveer 4 keer zoveel reizigers stappen in 2040 in de Merwedelijn als er nu in de SUNIJ-tram zitten. Een deel komt uit de anders overvolle bussen, een ander deel zijn nieuwe inwoners of medewerkers die op een andere manier besluiten te reizen. Doordat er minder OV op maaiveld rijdt verbetert de ruimtelijke kwaliteit in zuidelijk Utrecht.

Doordat de Merwedelijn ondergronds is, ontstaat er op maaiveld ruimte voor andere inpassing (bijv. groen) en is het makkelijker oversteken voor fietsers en voetgangers. Ook kunnen bussen vanuit Papendorp snel en betrouwbaar bij Utrecht CS komen. De OV-bereikbaarheid verbetert rondom de Merwedelijn. Door het vervallen van directe bussen naar Utrecht CS neemt de bereikbaarheid in de delen van Nieuwegein die verder van de haltes liggen af. Dit is met aanvullende bussen (deels) te compenseren.

In dit alternatief is een halte onder het Vredenburg onderzocht. Door funderingen van omliggende gebouwen zou de tunnel en de halte erg diep komen te liggen. Dit zorgt voor hoge kosten en lange tijden voor stijgen en dalen waardoor de meerwaarde beperkt is.

Er is besloten om deze halte af te laten vallen. Wel is er naar de halte de Neude gekeken, hier wordt momenteel nog op gestudeerd.

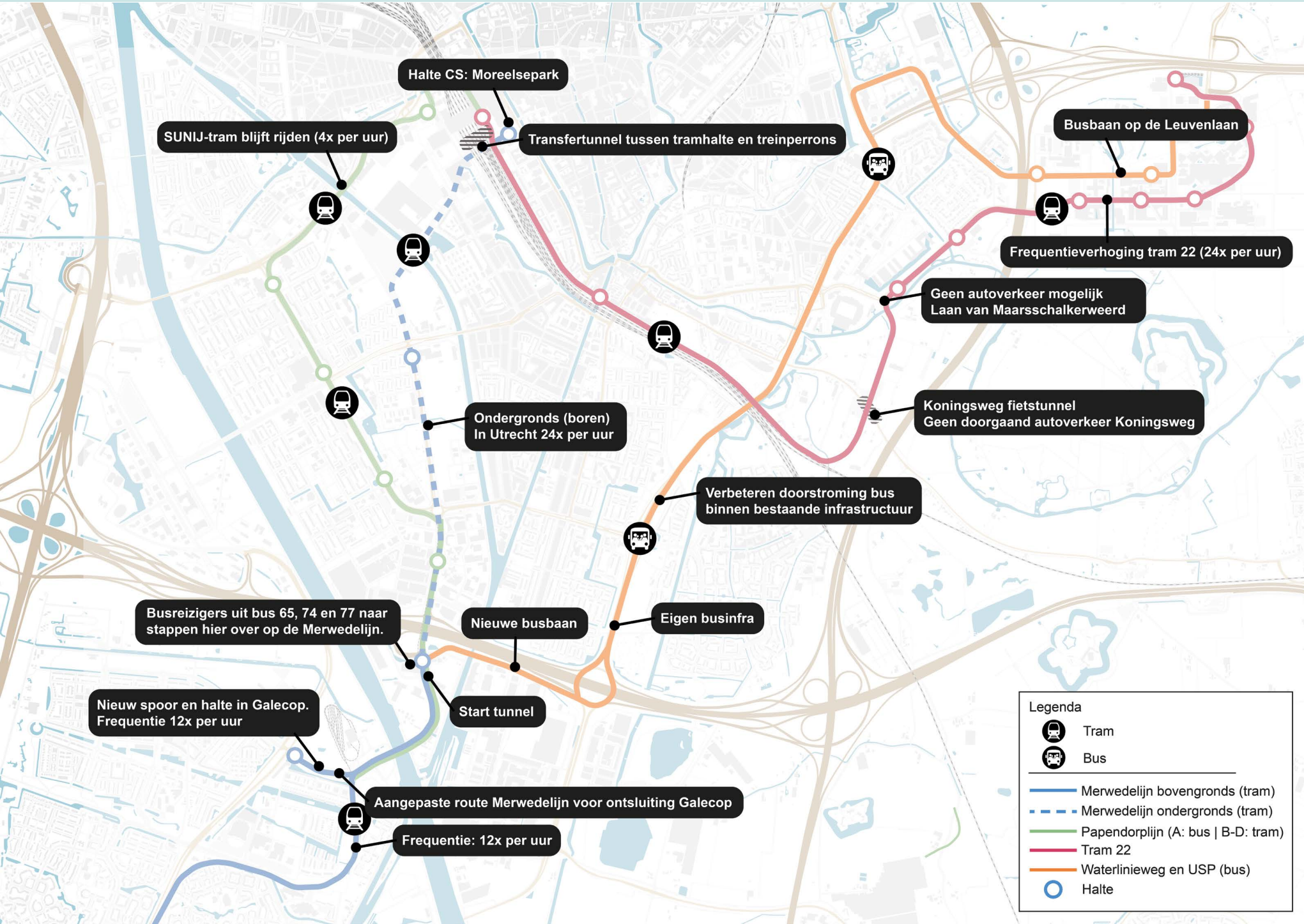
Het SUNIJ-spoor wordt alleen voor ritten van tram 22 naar de remise gebruikt, dat betekent dat er geen trams met reizigers rijden, maar er trams rijden die naar de stalling of werkplaats gaan. Er ontstaat hier geen ruimte voor herinrichting. Bussen zullen Kanaleneiland ontsluiten. Dit maakt dat de frequentie van het OV hier toe zal nemen, maar comfort en uitstraling van het OV af neemt.

Op de Waterlinieweg verbetert de doorstroming voor de bus ten kosten van die voor de auto. De nieuwe halte bij de Galgenwaard trekt veel reizigers door de daar geplande nieuwbouw. De route op het USP via de oksel van de A27/A28 zorgt voor lange en onprettige looproutes en zorgt voor een verslechtering van de OV-bereikbaarheid van onderwijsinstellingen en ziekenhuizen.

Bij tram 22 wordt de capaciteit verhoogd door de maatregelen. Voor de auto zijn er negatieve bereikbaarheidseffecten door de knip bij de Koningsweg en Laan van Maarschalkerweerd. Door de frequentieverhoging van de tram neemt ook de geluidshinder toe. Ditzelfde is het geval door frequentieverhoging van de SUNIJ-lijn in Nieuwegein.

Alle extra infrastructuur in dit alternatief leidt tot een verslechtering van de ecologie. De boortunnel start in dit alternatief in een ecologisch waardevol gebied. Bij ondergronds bouwen is er altijd het risico op archeologische vondsten.

Alternatief B | Beschrijving alternatief



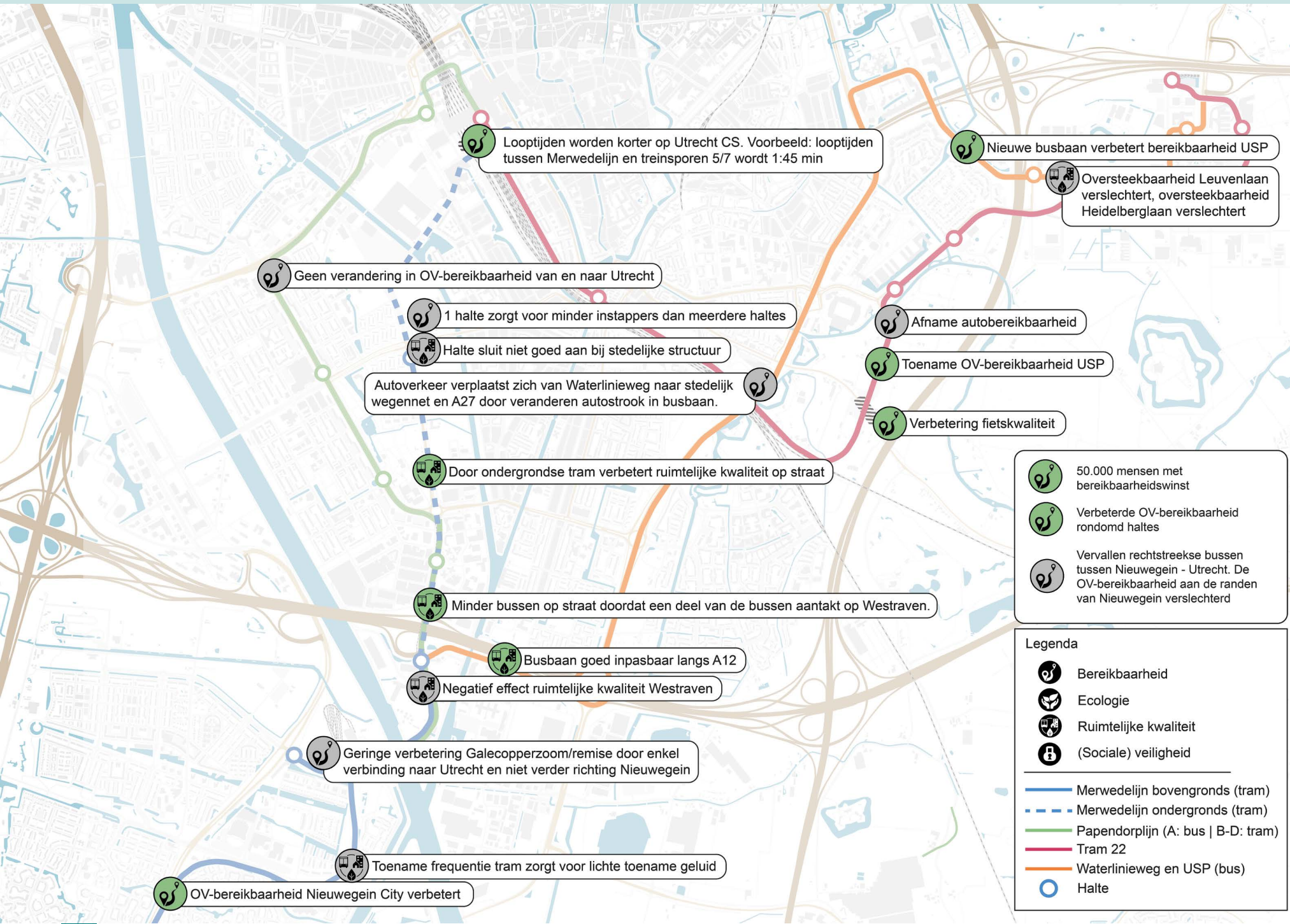
Alternatief B

Omschrijving alternatief

In Alternatief B gaat de Merwedelijn ondergronds van Utrecht CS (halte bij het Moreelsepark) naar Westraven. Er is ook een transfertunnel tussen de Merwedelijnhalte, de treinsporen en tram 22. De Merwedelijn heeft één halte tussen Utrecht CS en Westraven. Busreizigers uit Nieuwegein stappen op Westraven over richting Utrecht. Op het SUNIJ-spoor rijden 6x per uur (in de spits) de trams van lijn 22 naar Westraven.

De verbinding tussen A12-zone en Utrecht Science Park wordt verbeterd door op de Waterlinieweg te kiezen voor meer busstroken, ten kosten van de ruimte voor het autoverkeer. Op het USP rijden de bussen via de Leuvenlaan richting P+R Utrecht Science Park. Voor Tram 22 wordt ingezet op het ongelijkvloers kruisen van de Koningsweg voor de fiets en het onmogelijk maken van doorgaand autoverkeer. Binnen het USP verplaatsen bussen van de Heidelberglaan naar een tweede HOV-as op de Leuvenlaan.

Alternatief B | Effecten van het alternatief



Effect alternatief B op hoofdlijnen

Door een lange tunnel en een halte vlak onder Utrecht CS neemt de reistijd tussen Nieuwegein Centrum en de sporen op Utrecht CS met 8 minuten af: 6 minuten winst zit in een kortere reistijd met de tram, 2 minuten in een kortere looptijd bij Utrecht CS. Dit effect werkt ook door in Nieuwegein-Zuid en IJsselstein.

Deze snellere verbinding trekt ook meer reizigers. Ongeveer 4 keer zoveel reizigers stappen in 2040 in de Merwedelijn als er nu in de SUNIJ-tram zitten. Een deel komt uit de anders overvolle bussen, een ander deel zijn nieuwe inwoners of medewerkers die op een andere manier besluiten te reizen.

Dit alternatief kent 1 halte tussen Utrecht CS en Westraven. Dit leidt tot iets minder instappers en een lagere OV-bereikbaarheid dan bij alternatieven met 2 haltes.

Doordat de Merwedelijn in Westraven bovenkomt is er de uitdaging de tunnelmond goed in te passen in dit gebied waar veel woningbouw gepland is. In zuidelijk Utrecht leidt de ondergrondse tunnel tot een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Doordat de Merwedelijn ondergronds is, ontstaat er op maaiveld ruimte voor andere inpassing (bijv. groen) en is het makkelijker oversteken voor fietsers en voetgangers. Ook kunnen bussen vanuit Papendorp snel en betrouwbaar bij Utrecht CS komen.

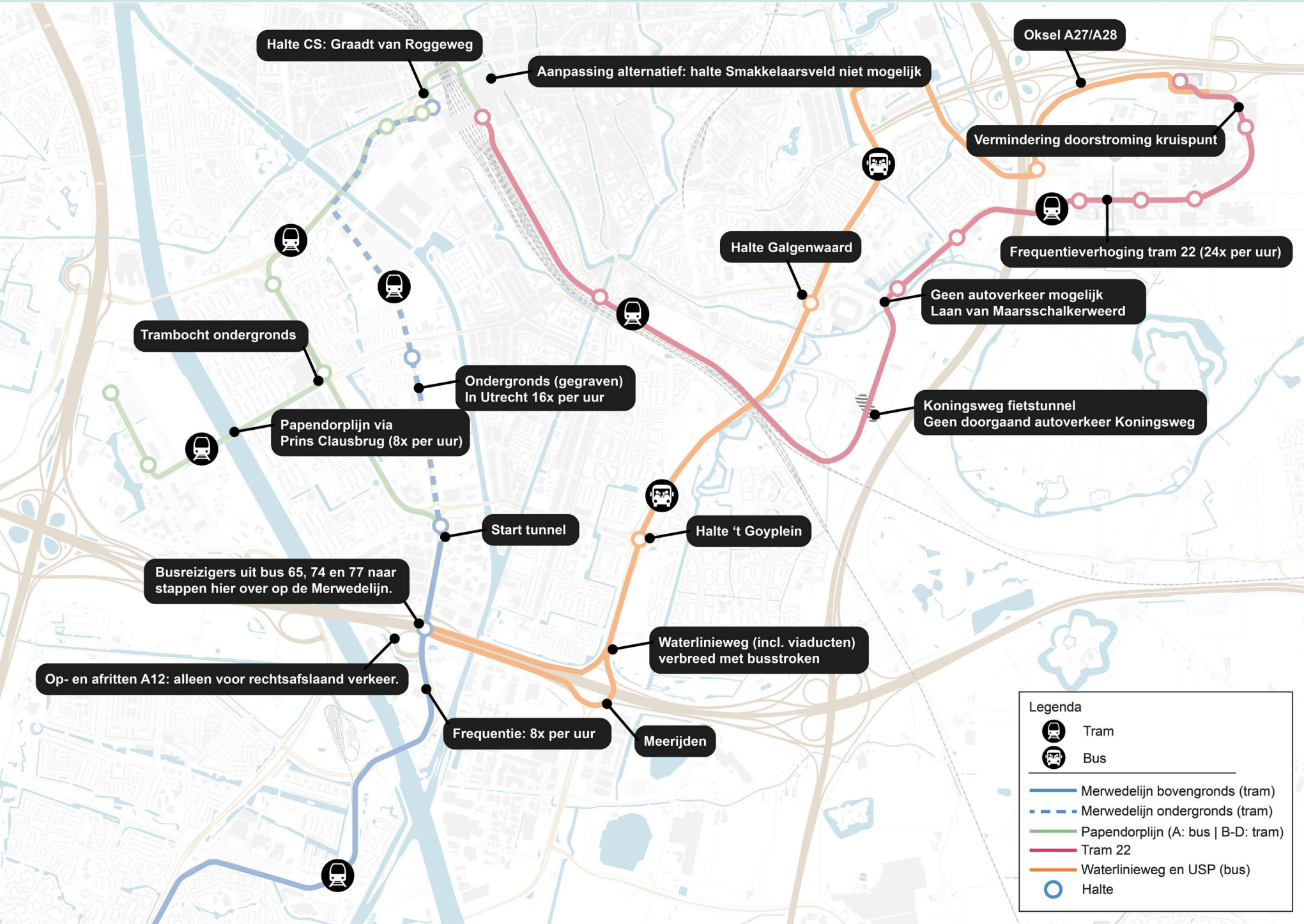
De OV-bereikbaarheid verbetert rondom de Merwedelijn. Door het vervallen van directe bussen naar Utrecht CS neemt de bereikbaarheid in de delen van Nieuwegein die verder van de haltes liggen af. Dit is met aanvullende bussen (deels) te compenseren. De OV-kwaliteit van Kanaleneiland blijft gelijk doordat tram 22 deels doorrijdt via het SUNIJ-spoor tot Westraven. Papendorp wordt net als in de huidige situatie bediend met bussen.

Doordat de bussen via de Leuvenlaan rijden wordt deze straat lastiger oversteekbaar en is er een minder sterke ruimtelijke relatie tussen de noord- en de zuidkant van de weg. De Heidelberglaan wordt juist makkelijker over te steken doordat hier minder bussen gaan rijden.

Bij tram 22 wordt de capaciteit verhoogd. Voor de fietsers is er een fietstunnel, wat het kruisen van de tram veiliger en sneller maakt. Voor de auto zijn er negatieve bereikbaarheidseffecten door de knip bij de Koningsweg en Laan van Maarschalkerweerd. Door de frequentieverhoging van de tram neemt ook de geluidshinder toe. Ditzelfde is het geval door frequentieverhoging van de SUNIJ-lijn in Nieuwegein.

Alle extra infrastructuur in dit alternatief leidt tot een verslechtering van de ecologie. Bij geboorde tunnels is dit effect kleiner dan bij graven of maaiveldoplossingen. Bij ondergronds bouwen is er altijd het risico op archeologische vondsten.

Alternatief C | Beschrijving alternatief



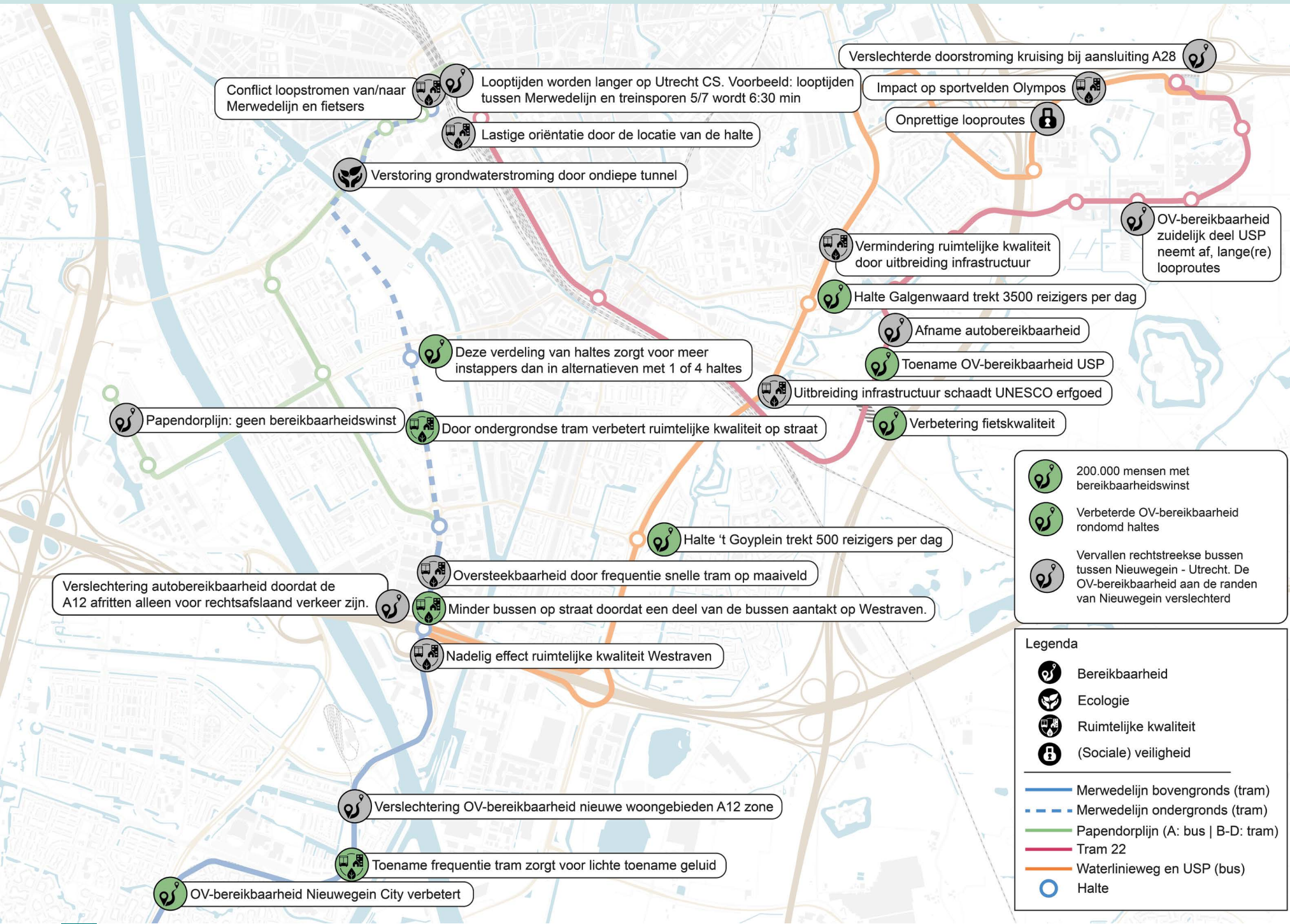
Alternatief C

Omschrijving alternatief

De Merwedelijn loopt ondergronds van Utrecht CS (halte bij de Jaarbeurs) tot net ten zuiden van de Europalaan. Deze wordt gegraven. Ten zuiden van het Europaplein komt de tram naar boven en rijdt op straatniveau richting Westraven. Bij Westraven worden de toe- en afritten van de A12 aangepast zodat er geen oversteek met de trambaan meer is. Dat is nodig, omdat de hoge frequentie van de Merwedelijn (24x per uur per richting) ertoe leidt dat het kruisende autoverkeer van/naar de A12 niet goed afgewikkeld kan worden. Busreizigers uit Nieuwegein stappen op Westraven over richting Utrecht. Dit alternatief kent geen aparte halte voor de Galecopperzoom.

In dit alternatief zit een Papendorplijn via de Prins Clausbrug. De bussen tussen Westraven en het Utrecht Science Park rijden via de parallelbaan van de A12. Net als in alternatieven A en B wordt op de Waterlinieweg in twee richtingen een busstrook gerealiseerd tussen knooppunt Laagraven en de Pythagoraslaan. Dit gebeurt door de infrastructuur op de Waterlinieweg aan weerszijden uit te breiden. Dit alternatief bevat naast een halte nabij stadion Galgenwaard ook een halte bij 't Goyplein. De bussen binnen het Utrecht Science Park rijden via de tweede HOV-as die via de oksel van de A27/A28 wordt ingepast. Voor Tram 22 wordt onder andere ingezet op het afsluiten van de Koningsweg en Laan van Maarschalkerweerd voor doorgaand autoverkeer.

Alternatief C | Effecten van het alternatief



Effect alternatief C op hoofdlijnen

Ook in Alternatief C neemt de reistijd tussen Utrecht CS en Nieuwegein stadscentrum af. De reistijdwinst zit vooral in een kortere rijtijd. De looptijd neemt namelijk toe ten opzichte van de huidige situatie (naar 6 minuten), waardoor de totale reistijdwinst 3 minuten is ten opzichte van de huidige situatie. De halte ligt achter gebouwen aan de Graadt van Roggeweg. Daardoor is het lastig oriënteren voor reizigers die de halte uitkomen. De lange looptijd, in combinatie met een overstap voor busreizigers, leidt ook tot flink minder reizigers dan in alternatief A en B.

In dit alternatief is een extra Merwedelijnhalte bij Smakkelaarskade onderzocht. Door funderingen van omliggende gebouwen zou de tunnel en de halte erg diep komen te liggen. Dit zorgt voor hoge kosten en lange reistijden voor stijgen en dalen waardoor de meerwaarde beperkt is. Er is besloten om deze halte af te laten vallen.

Bij de A12 is het afsluiten van bepaalde verkeersstromen onderzocht, om met hoge frequentie met de tram te kunnen rijden. Dit blijkt niet veilig en overzichtelijk te maken voor de automobilisten. Er zal een keuze gemaakt moeten worden tussen óf met minder trams per uur rijden, óf de kruisingen geheel afsluiten. Doordat de tram in Westraven op maaiveld rijdt is de tram lastiger in te passen in dit geplande hoogstedelijke gebied en is er minder ruimtelijke kwaliteit.

De OV-bereikbaarheid verbetert rondom de haltes van de Merwedelijn. Door het vervallen van directe bussen naar Utrecht CS neemt de bereikbaarheid in de delen van Nieuwegein die verder van de haltes liggen af. Dit is met aanvullende bussen (deels) te compenseren. Ook de bereikbaarheid van de te bouwen woningen in de Galecopperzoom is laag doordat er geen halte in de buurt is.

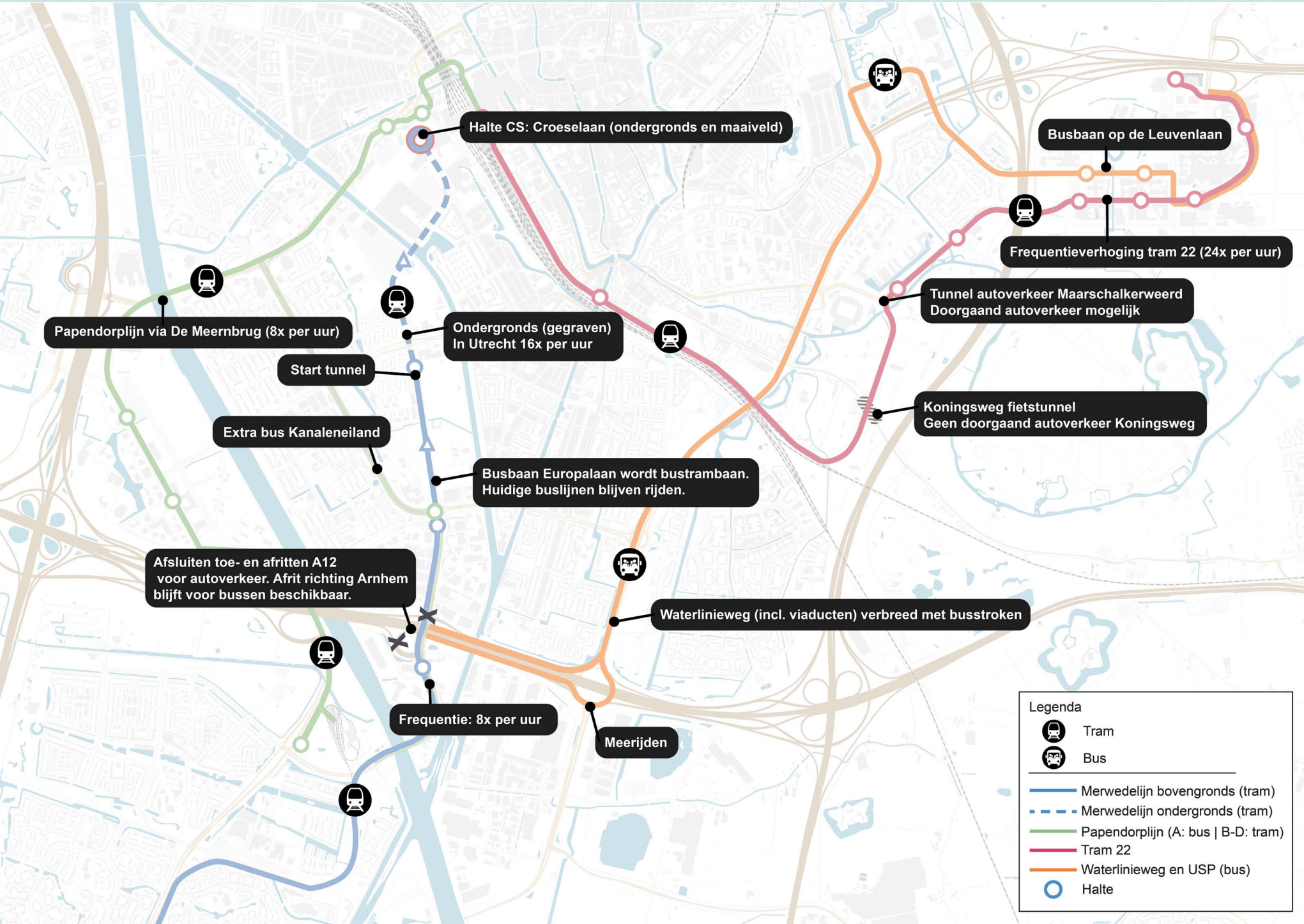
De verbreding van de Waterlinieweg ten behoeve van een busbaan tast het UNESCO erfgoed van het Rietveldhuis en de Hollandse Waterlinie aan. De haltes Galgenwaard en 't Goyplein trekken veel reizigers. Door de route op het USP via de oksel van de A27/A28 gaat de bereikbaarheid van de ziekenhuizen en onderwijsinstellingen achteruit. Ook leidt deze route tot langere en sociaal onveilige looproutes.

De Papendorptram ontsluit Kanaleneiland en Papendorp. Deze is 2 minuten langzamer dan de huidige buslijn tussen Papendorp en Utrecht CS. Het aantal instappers is laag voor een tram.

Bij tram 22 wordt de capaciteit verhoogd door de maatregelen. Voor de auto zijn er negatieve bereikbaarheidseffecten door de knip bij de Koningsweg. Door de frequentieverhoging van de tram van de tram neemt ook de geluidshinder toe. Ditzelfde is het geval door frequentieverhoging van de SUNIJ-lijn in Nieuwegein en rond het bovengrondse deel van de Merwedelijn in Utrecht.

Alle extra infrastructuur in dit alternatief leidt tot een verslechtering van de ecologie. Bij een gegraven tunnel of een tram op maaiveld zijn deze effecten groter dan bij geboorde tunnels. Bij ondergronds bouwen is er altijd het risico op archeologische vondsten.

Alternatief D | Beschrijving alternatief



Alternatief D

Omschrijving alternatief

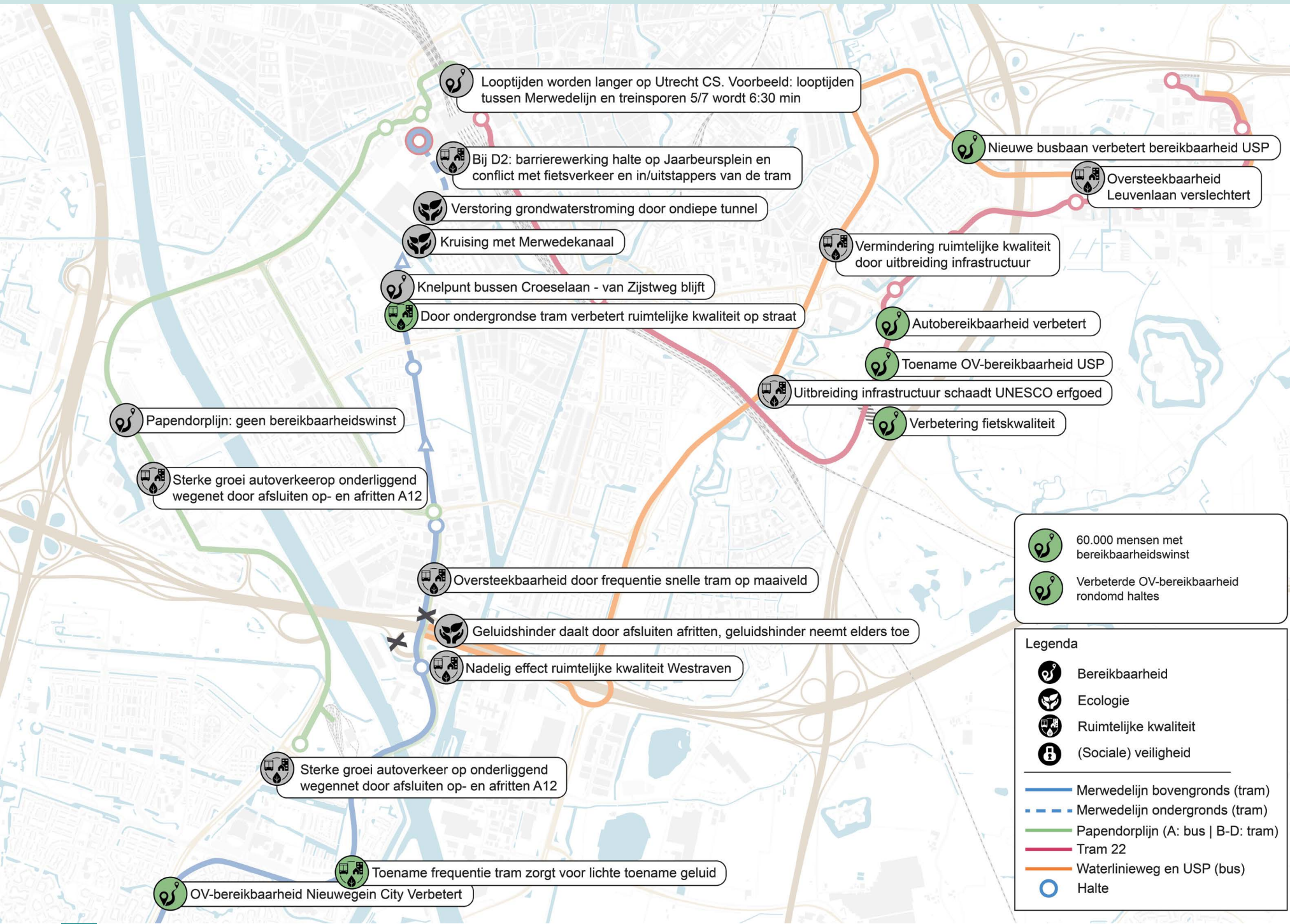
In alternatief D is een gegraven Merwedelijn van halte Croeselaan tot vlak na het voormalige Anne Frankeplein. Hierna gaat het tracé op maaiveld door naar Westraven. Dit korte ondergrondse tracé is niet snel genoeg om alle bussen aan te takken, vandaar dat de huidige buslijnen naar Utrecht CS blijven rijden. Omdat de tram op maaiveld de A12 kruist zullen de afritten verdwijnen om de frequenties van 24x per uur te kunnen halen.

De Papendorpleijn gaat in dit alternatief via De Meernbrug rijden. De bussen tussen Westraven en het USP rijden vanaf Westraven via de parallelbaan van de A12. Door de afgesloten afritten rijdt hier geen autoverkeer. De bus rijdt binnen het USP via Leuvenlaan. Voor Tram 22 wordt onder andere ingezet op het ongelijkvloers kruisen van de Koningsweg (fietsverkeer boven-of onderlangs) en het verplaatsen van bussen van de Heidelberglaan naar de tweede HOV-as die wordt ingepast op de Leuvenlaan.

Bij dit alternatief worden twee varianten onderzocht:

- D1: twee extra haltes: bij de Jaarbeurs en in Merwedekanaalzone
- D2: een bovengrondse halte bij de Croeselaan.

Alternatief D | Effecten van het alternatief



Effect alternatief D op hoofdlijnen

Alternatief D verkort de reistijd met 5 minuten vanuit Nieuwegein ten opzichte van de huidige situatie. De looptijd tussen de tramhalte bij Utrecht CS en de sporen bij Utrecht CS is relatief lang, daardoor maken er flink minder reizigers gebruik van de tram dan in alternatief A en B. Deze reizigers kiezen er vaak voor om de bus te gebruiken naar Utrecht CS.

In dit alternatief is een variant bestudeerd met twee extra haltes op de Merwedelijn. Dit leidt tot 6% minder reizigers op de gehele tramlijn, doordat doorgaande reizigers een langere rijtijd hebben omdat er gestopt wordt bij de haltes. Ook de bereikbaarheidswinst is in deze variant kleiner.

Door de korte tunnel scoort alternatief D slecht op ruimtelijke inpassing. In dit alternatief zullen er ten zuiden van het Anne Frankplein hoogfrequent trams op maaiveld rijden. Ook zijn er nog bussen die op maaiveld rijden. Door de snelheid en frequentie van de tram (en bussen) is de Europalaan erg lastig over te steken. Ook scoort de bovengrondse inpassing slecht op ruimtelijke kwaliteit.

De halte bij CS onder de Croeselaan is ondergronds redelijk goed in te passen. Een bovengrondse halte scoort slecht op ruimtelijke kwaliteit en is lastig veilig te ontwerpen voor voetgangers.

De Papendorptram ontsluit Papendorp via De Meernbrug. Deze route is 2 minuten langzamer dan de huidige buslijn. Het aantal instappers is laag voor een tram. Doordat de route niet langs Kanaleneiland gaat zullen bussen deze wijk ontsluiten. Dit maakt dat in Kanaleneiland de frequentie van het OV toe zal nemen, maar comfort en uitstraling van het OV af neemt.

De verbreding van de Waterlinieweg ten behoeve van een busbaan tast het UNESCO- erfgoed van het Rietveldhuis en de Hollandse Waterlinie aan. Op het USP past de route via de Leuvenlaan goed bij de bestaande en nieuwe bebouwing. Wel wordt het lastiger om de Leuvenlaan over te steken. De Heidelberglaan wordt juist beter over te steken.

Bij tram 22 wordt de capaciteit verhoogd door de maatregelen. Voor de auto zijn er lokale negatieve bereikbaarheidseffecten door de knip bij de Koningsweg. Door de frequentieverhoging neemt ook de geluidshinder toe. Ditzelfde is het geval door frequentieverhoging van de SUNIJ-lijn in Nieuwegein en rond het bovengrondse deel van de Merwedelijn in Utrecht.

Alle extra infrastructuur in dit alternatief leidt tot een verslechtering van de ecologie. Bij een gegraven tunnel of een tram op maaiveld zijn deze effecten groter dan bij geboorde tunnels. Bij ondergronds bouwen is er altijd het risico op archeologische vondsten.

Tijdelijke situatie tijdens de bouw

We proberen het te beperken, maar het aanleggen van nieuwe infrastructuur gaat altijd met hinder en onverwachte situaties gepaard. Er kan hinder zijn voor de directe omgeving (bijvoorbeeld stof, geluid of uitzicht), voor het verkeer, maar ook voor ecologie of archeologie. We beschrijven bij welk alternatief we welke hinder verwachten. De bouw van de Merwedelijn zal ongeveer vijf jaar duren. Tijdens de aanleg is de overlast niet altijd op iedere plek langs het tracé even groot. De lijn wordt namelijk gefaseerd aangelegd. Daarnaast geven we aan waar ontwerpuitdaging en complexe punten zitten. Hier kunnen bouwrisico's optreden zoals langere bouwtijd of hogere kosten.

De Merwedelijn: de haltes

In alle alternatieven worden ondergrondse haltes gegraven. Dit leidt tot hinder rondom de halte; voor bewoners, maar ook voor verkeer. Ook is er kans op archeologische vondsten. Ook bij de bovengrondse haltes zal er bouw hinder zijn, al is dit van geringere omvang en korter. Iedere halte bij Utrecht CS zal gepaard gaan met veel hinder en potentiële bouwrisico's omdat het zowel boven als onder de grond een intensief gebruikt gebied is.

- A. In dit alternatief is er een halte onder het zuidelijke busstation voorzien. De aanleg hiervan geeft langdurig hinder voor de bussen en ook de treinen op spoor 20 en 21. Er zal een tijdelijke locatie voor het busstation gezocht moeten worden. De aanleg van de transfertunnel onder de sporen en de busstations zal daarnaast voor hinder aan trein-, tram- en busverkeer zorgen. De bouw van deze halte, vlak onder Utrecht CS, kent daarnaast bouwrisico's met kans op hogere kosten en vertraging.
- B. In dit alternatief is een halte onder Moreelsepark voorzien. De aanleg zal hinder veroorzaken bij de trein, tram, fietsers, automobilisten en voetgangers rond het Moreelsepark. Ook zorgt de aanleg van de transfertunnel onder de sporen en de busstations voor overlast voor trein-, tram- en busverkeer zorgen. Ook in dit alternatief zit een transfertunnel onder de sporen: een zuidertunnel voor het station. De bouwrisico's en overlast hiervan moeten nog nader in kaart worden gebracht.

- C. De bouw van de halte aan de noordkant van de Jaarbeurs geeft veel hinder aan het tramverkeer: ca. 1,5 jaar is voor de SUNIJ-tram het niet mogelijk om bij het station te komen voor tramreizigers naar Utrecht Centraal. Een dergelijke langdurige stremming maakt dat het onmogelijk wordt om de tramverbinding tussen Utrecht Centraal naar USP (lijn 22) te handhaven als veilige, betrouwbare en hoogfrequente tramlijn. Een deel van de opstelreinen en de werkplaats voor deze lijn liggen in Nieuwegein, en kunnen door de bouw van de ondergrondse halte niet meer bedient worden. Het inspecteren en onderhouden van trams in de werkplaats moet in principe 1x per 3 dagen plaatsvinden, en het opstellen van trams iedere nacht. Alternatieven om korter te bouwen of alternatieve, tijdelijke omleidingssporen te realiseren, zijn op deze locatie niet kansrijk.
- D. De bouw van de halte onder of op het Jaarbeursplein zal hinder veroorzaken aan de loop- en fietsstromen, ook zal de verblijfskwaliteit tijdelijk minder zijn.

Overige bouwwerkzaamheden

Naast bij de tramhaltes zal er ook op andere plekken in de stad overlast zal zijn. We halen er hier de grootste of opvallendste punten uit:

- In alternatief A wordt het tracé van de SUNIJ-tram verlegd van Huis de Geer naar de A.C. Verhoefweg. Hier worden twee ongelijkvloerse kruisingen gemaakt. Verkeer zal worden omgeleid.
- Bij de geboorde alternatieven (A en B) zal er een startschacht gemaakt moeten worden, hieromheen is een groot bouwterrein nodig en zal er hinder zijn door het aan en afvoeren van materiaal.
- In alternatief A en C wordt een nieuwe busbaan in de oksel van de A27/A28 aangelegd. De realisatie van het meest oostelijke deel waar wordt aangesloten op de P+R, de huidige busbaan en de snelweg is nog een ontwerpuitdaging. De inpassing hangt ook af van het Tracébesluit van de Ring Utrecht.
- Het uitbreiden van de infrastructuur op de Waterlinieweg (C en D) gaat gepaard met hinder bij omwonenden, aanliggende bedrijven en verkeer op de Waterlinieweg. Bij de bouw van een viaduct over het spoor zullen ook de trams en treinen worden gehinderd.

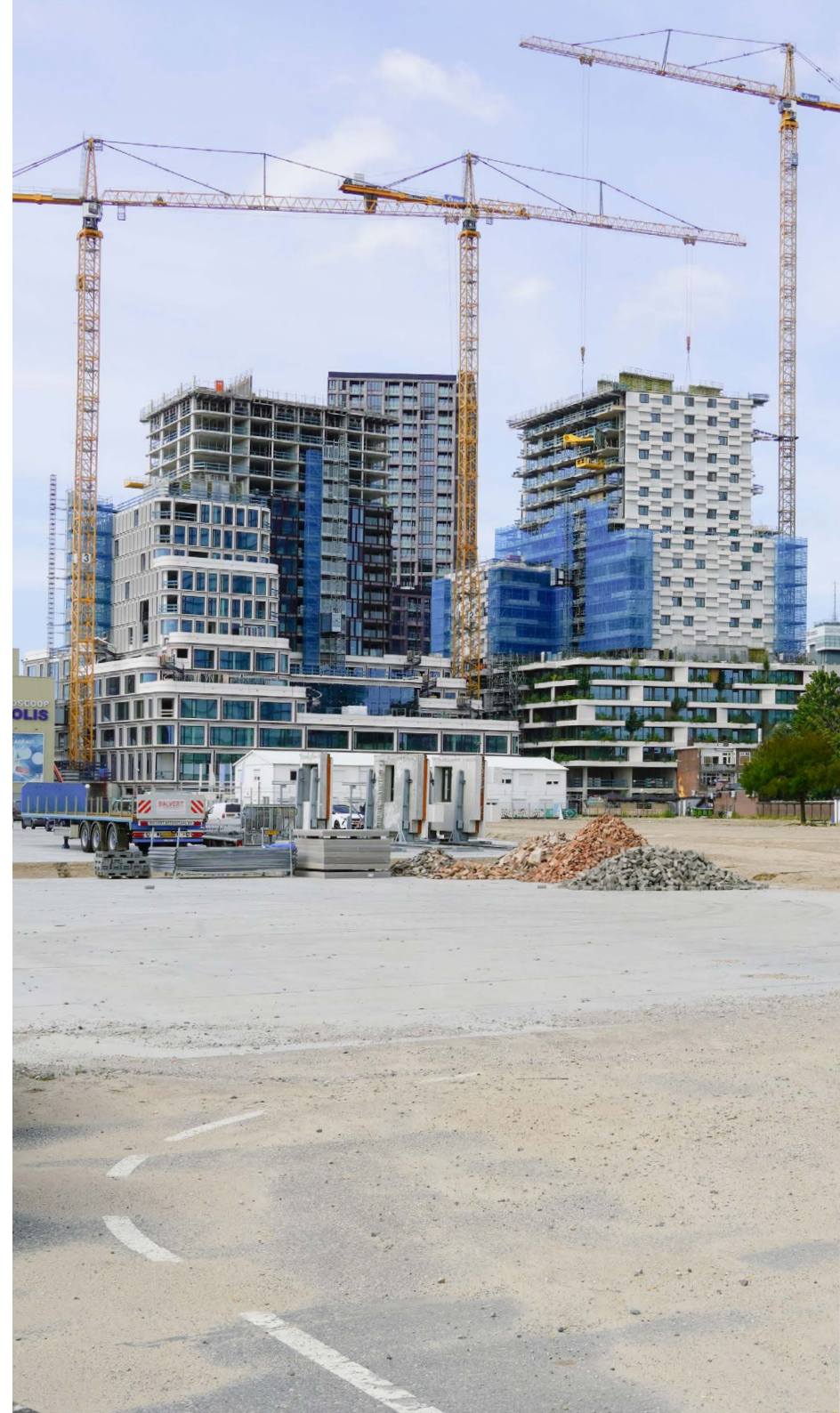
- In alternatief C worden de huidige SUNIJ-sporen afgetakt naar Papendorp. Dit gebeurt op het 5 Meiplein bij het winkelcentrum Kanaleneiland waar een tunnel gemaakt moet worden. Dit zal de omgeving en het verkeer storen.
- Bij het realiseren van een fietstunnel op de Koningsweg (B, C en D) zal er hinder ontstaan voor de trams naar het USP en het overige verkeer.
- In alternatief D wordt de busbaan op Papendorp (Churchillaan en Prins Clausbrug) omgebouwd tot een gecombineerde bus-trambaan. Dit geeft hinder voor het busverkeer en de omgeving.
- Werkzaamheden aan de halte Galgenwaard (A en B) en ook 't Goyplein (B) zullen ook niet ongemerkt voorbij gaan voor de omgeving en het verkeer op de Waterlinieweg.

Bouwkosten

Op dit moment hebben de rijksoverheid, de provincie en de gemeenten gezamenlijk € 1,2 miljard euro gereserveerd voor de MIRT-verkenning. De kosten voor de aanleg, het beheer, onderhoud en exploitatie van de tram zijn belangrijke elementen in de afweging en in het samenstellen van het voorkeursalternatief. Nog niet alle kosten zijn in beeld. Wel is de onderlinge verhouding tussen de alternatieven duidelijk en weten we wat de kostbaarste elementen zijn. In alle alternatieven is de Merwedelijn verreweg het duurste onderdeel. De lengte van de tramtunnel, de complexiteit van de halte bij Utrecht CS en het aantal ondergrondse haltes bepalen voor het grootste deel de kosten. Dit maakt dat alternatief A het duurst is, gevolgd door alternatief B en C. Alternatief D is relatief het goedkoopst.

De totale kosten zijn qua orde van grootte vergelijkbaar met de inzichten die we in de eerste fase van de verkenning (zeef 1) zijn opgedaan: circa €1,5 tot 1,8 miljard¹. We kijken ook nog naar kostenoptimalisaties. Het voorkeursalternatief zal uiteindelijk een mix zijn van verschillende bouwstenen, waarbij gezocht wordt naar maatregelen die binnen de financiële randvoorwaarden passen en tegelijk maximaal bijdragen aan het behalen van de doelen.

¹De kosten van zeef 1 zijn van het prijspeil 2021



Het vervolg

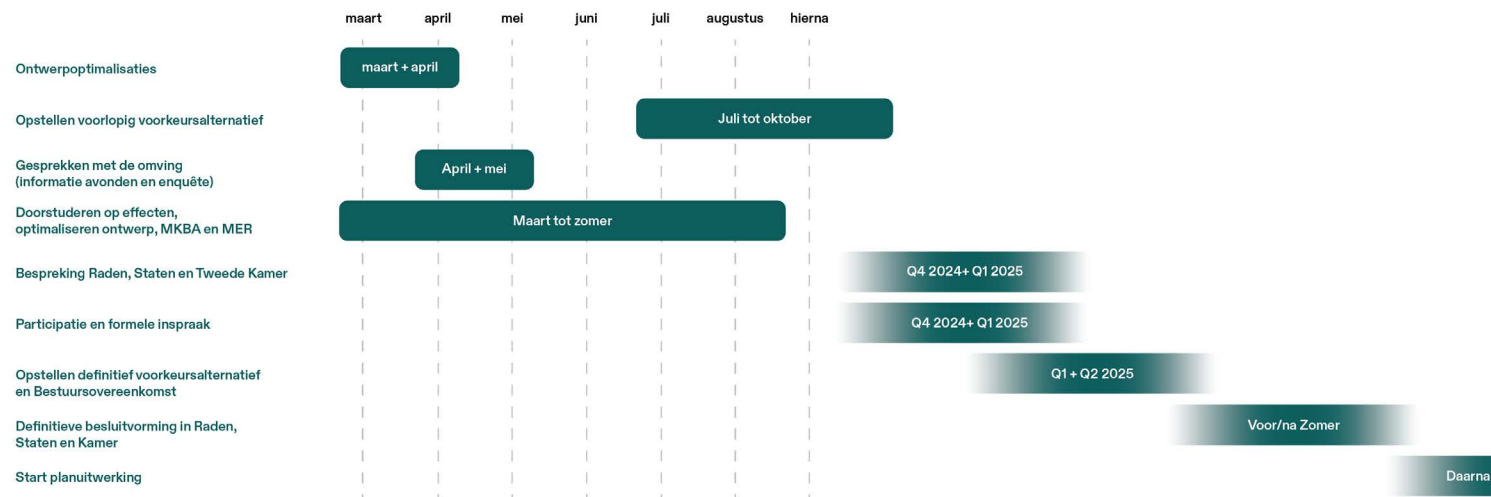
We studeren verder

De komende tijd wordt doorgestudeerd op de vier alternatieven. We zoeken naar ontwerptimalisaties en we brengen alle effecten in kaart. Zo onderzoeken we bijvoorbeeld nog of de alternatieven toekomstvast zijn voor een Binnenstadsas, de bouw van Rijnenburg en voor meer of minder OV gebruik.

Alle effecten worden samengevat in een integrale verkenningen rapportage. Deze zal openbaar gemaakt worden. Daarnaast wordt er een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) en een milieueffectenrapportage (MER) gemaakt. Dit alles zal worden samengevat in een vergelijkbaar document als dit tussenbericht.

Gesprek met de omgeving

In april 2024 start een volgende ronde van gesprekken met de omgeving. Er zullen de komende periode avonden worden georganiseerd op verschillende locaties in Utrecht en Nieuwegein. Iedereen heeft hier de mogelijkheid gerichte vragen te stellen, maar kan ook zijn of haar inzichten over de maatregelen delen. Daarnaast wordt er een enquête onder OV Utrechters en Nieuwegeiners gehouden. Op deze manier brengen we het draagvlak in beeld voor de verschillende maatregelen. De uitkomsten van de avonden en enquête worden samengevat in een notitie. Bestuurders kunnen op die manier de inbreng vanuit de omgeving meewegen in hun oordeel. Deze notitie wordt ook openbaar. De planning van de informatieavonden en andere actuele informatie staat op de UNED website: <https://www.programma-uned.nl/>



Naar een voorkeursalternatief

Na de zomer worden er door de opdrachtgevende bestuurders keuzes gemaakt. Dit is waarschijnlijk niet exact een van de alternatieven, maar een samenstelling van verschillende bouwstenen uit de alternatieven. Op basis van alle effecten, de MKBA, MER en de uitkomsten van de participatie wordt een afweging gemaakt van alle belangen. Hieruit ontstaat een voorlopig voorkeursalternatief. Hierin wordt ook het beschikbare budget voor de investeringen in de infrastructuur en de uitvoering (beheer, onderhoud en exploitatie) meegewogen. De afweging van al deze aspecten is lastig. Er is waarschijnlijk niet één oplossing is die ideaal is voor alle doelstellingen en alle stakeholders.

De opdrachtgevende partijen formuleren samen een voorlopig voorkeursalternatief. Hierna organiseren we informatiebijeenkomsten en vindt er formele inspraak plaats. Alle inspraakreacties worden beantwoord en meegewogen. Dit kan leiden tot een aanpassing van het voorkeursalternatief. Daarnaast is er voor definitieve besluitvorming ook instemming van de Raden van Utrecht en Nieuwegein en Staten van de Provincie Utrecht nodig. Een definitief voorkeursbesluit komt er als er over alle randvoorwaarden afspraken gemaakt worden. Denk hierbij aan de benodigde investering, de risicoverdeling en afspraken over de exploitatie. Het kan zijn dat partijen langer de tijd nodig hebben om hier tot te komen. Uiteindelijk stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat, als bevoegd gezag, het definitieve voorkeursalternatief vast. Aanvullend wordt er een bestuursovereenkomst opgesteld waar afspraken worden gemaakt over randvoorwaarden en samenwerking.

Het streven is om in de tweede helft van 2025 een voorkeursalternatief vast te stellen. Na het besluit voor een voorkeursalternatief zal er een planuitwerking gestart worden waarin de maatregelen verder uitgewerkt worden.

Colofon

Tussenbericht MIRT-verkenning OV & Wonen
maart 2024

Opdrachtgevers:

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Provincie Utrecht
Gemeente Utrecht
Gemeente Nieuwegein

Opgesteld en opgemaakt door Studio Bereikbaar.

afbeeldingen:

Foto's p1, 29 en 34 Studio Bereikbaar
Foto p.7 Jan Buteijn



Tussenbericht maart 2024



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nieuwegein



Gemeente Utrecht



provincie :: Utrecht

STUDIO —
BEREIKBAAR