



Aanvullende participatierapportage

MIRT-verkenning OV en Wonen, verdiepfingsfase



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

juni 2025

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Inleiding	6
1.1 Addendum participatieaanpak	7
1.1.1 Meedenken	7
1.1.2 Peilen	8
1.1.3 Informeren	9
2 Opbrengst participatie	10
2.1 Halte-opties Utrecht Centraal	10
2.2 Varianten Merwedelijn	10
2.2.1 Geboorde tunnel	10
2.2.2 Verdiepte ligging	11
2.2.3 Op een viaduct	11
2.2.4 Combinatie: deels verdiept / deels op een viaduct	12
2.2.5 Zuidelijke fasering	12
2.2.6 Route tram in Nieuwegein	12
2.2.7 Overige opmerkingen	12
2.3 Maatregelen oost	14
3 Resultaten digitale vragenlijst	15
4 Doorkijk vervolgproces	17
Bijlage - overzicht participatiemomenten	18

Samenvatting

In de MIRT-verkenning OV en Wonen is eind 2024 een verdiepfingsfase gestart gericht op de Merwedelijn, omdat er onvoldoende beslisinformatie was om een voorlopig voorkeursalternatief (VKA) vast te stellen. De verdiepfingsfase is een voortzetting van de MIRT-verkenning OV en wonen. Daarom is de participatieaanpak uit het [Participatieplan MIRT-verkenning OV en Wonen](#) (dd. oktober 2020) vervolgd. Er is op verschillende manieren aan stakeholders gevraagd hoe ze denken over de onderzochte varianten van de Merwedelijn. 2.498 inwoners uit Utrecht en Nieuwegein vulden een digitale vragenlijst in. Ook zijn er drie participatieavonden georganiseerd: twee in Utrecht, één in Nieuwegein. Daarnaast zijn er nog gesprekken geweest met private stakeholders langs de route van de Merwedelijn.

Reactie halte-opties Utrecht Centraal

Bij alle onderzochte halte-opties op Utrecht Centraal Station is bij voorkeur medewerking nodig van partijen op en rondom Utrecht Centraal Station. Ook omdat alle halteopties van invloed zijn op bestaande afspraken met deze partijen. We zijn daarom met deze partijen in gesprek gegaan. Doel van de gesprekken was de haalbaarheid van de halteopties in beeld krijgen. De schriftelijke reacties van deze partijen zijn gedeeld met de bestuurders van de MIRT-verkenning OV en Wonen.

Alle partijen snappen het belang van een goed functionerend OV-systeem om de regio Utrecht nu en in de toekomst goed bereikbaar te houden. Ze zijn positief over de verkenning naar de Merwedelijn. Ook realiseren ze zich dat het inpassen van een halte in het stationsgebied complex is. Uitdagingen die in alle gesprekken terugkomen zijn proces-gerelateerd. In veel gevallen heeft een halte van de Merwedelijn impact op de (vastgoed) ontwikkeling van de partijen en de planning daarvan. Oftewel: de planning van de Merwedelijn kent een andere doorlooptijd dan die van de betreffende partijen, wat zou betekenen dat de vastgoedontwikkeling moet worden aangepast om gelijk op te gaan met de Merwedelijn. Daarnaast wordt de technische en ruimtelijke impact van een halte in alle gevallen als groot

beoordeeld en zijn er zorgen over bouwoverlast, mogelijke schade, overlast van geluid en trillingen, beperking van de privacy, negatieve consequenties voor groen/biodiversiteit in het gebied en de zichtbaarheid van de Merwedelijn.

Varianten Merwedelijn

Uit de gesprekken met stakeholders langs de route van de Merwedelijn hebben we opgehaald:

- Over het algemeen zijn de private stakeholders enthousiast over het plan om de Merwedelijn te realiseren.
- De meeste stakeholders zijn positief over een geboorde tunnel, omdat deze variant geen fysieke barrière met zich meebrengt en onder andere zorgt voor behoud van groen. Ze geven daarbij wel aan dat ze zorgen hebben over de sociale veiligheid bij haltes en toegankelijkheid van haltes.
- In Nieuwegein spreekt men de voorkeur uit voor de bestaande route (met bestaande brug), zodat de halte Zuilenstein op de huidige plek behouden blijft. De verdiepte ligging wordt door velen als alternatief voor de boortunnel gezien als er voldoende rekening wordt gehouden met nadelen op het gebied van oversteekbaarheid en geluid. Als er een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal komt geven de inwoners van Nieuwegein aan rekening te houden met verminderen van geluidsoverlast.
- Het viaduct krijgt de meeste negatieve reacties, vanwege visuele impact en geluidshinder die deze variant met zich meebrengt. Alleen stakeholders op de Woonboulevard en MWKZ6 geven aan een viaduct een voorstelbaar alternatief te vinden. Bij een viaduct zijn er ook zorgen over de sociale veiligheid onder het viaduct en toegankelijkheid van haltes. De zorgen in Nieuwegein zijn dat het viaduct op hoogte in de toekomst wordt doorgetrokken naar Rijnenburg. De combinatievariant roept dezelfde zorgpunten op aangezien een groot deel van de lijn alsnog op hoogte wordt uitgevoerd.
- Inwoners van Nieuwegein vinden het belangrijk dat de Merwedelijn niet te veel impact heeft op bestaande bushaltes. Ook in Utrecht geeft men aan dat de huidige SUNIJ-lijn behouden moet blijven.

- Stakeholders geven aan dat er meer aandacht mag naar fietsroutes naar de OV-haltes en de fietsenstalling bij de haltes.
- De faseringsvariant is alleen met de professionele stakeholders en klankbordgroep besproken. Deze heeft weinig draagvlak omdat hier geen significante stap wordt gezet in bereikbaarheid en capaciteit. Ook geven ze aan dat je hierbij risico loopt dat er later geen draagvlak en financiering is om de Merwedelijl volledig aan te leggen.

Digitale vragenlijst

Ook uit de enquête blijkt dat de tunnel de meeste positieve reacties krijgt, onder andere omdat je dan geen geluidsoverlast hebt. Dat in tegenstelling tot verdiepte ligging en viaduct. Een viaduct vinden ze over het algemeen esthetisch gezien niet mooi. Inwoners spreken hun zorgen uit over de sociale veiligheid bij de haltes van een tunnel of viaduct. Ook de toegankelijkheid van haltes wordt als belangrijk punt meegegeven. Inwoners willen graag dat de SUNIJ-lijn blijft bestaan. Vanuit Nieuwegein vinden inwoners het belangrijk dat de nieuwe tram niet te veel impact heeft op bestaande buslijnen en het verdwijnen bushaltes. Verder vinden inwoners in Utrecht en Nieuwegein het belangrijk dat de tram niet te veel impact heeft op de openbare ruimte (waaronder groen), zoals bij de tunnel. Ze vinden het voordeel van ongelijkvloers kruisen dat het een positieve invloed heeft op verkeersveiligheid.

Inwoners in Nieuwegein die positief zijn over de nieuwe route (met nieuwe brug) geven aan dat te vinden omdat er meer ruimte voor groen is op de plek van het oude spoor. Inwoners die negatief zijn over de nieuwe route willen niet dat de halte Zuilenstein wordt verplaatst. Ook stellen inwoners veel vragen over de kosten. Ze vinden het belangrijk dat het genoeg oplevert. Een deel geeft bij viaduct aan dat dat mogelijk kostenbesparend is en dat de tunnel waarschijnlijk de duurste optie is.

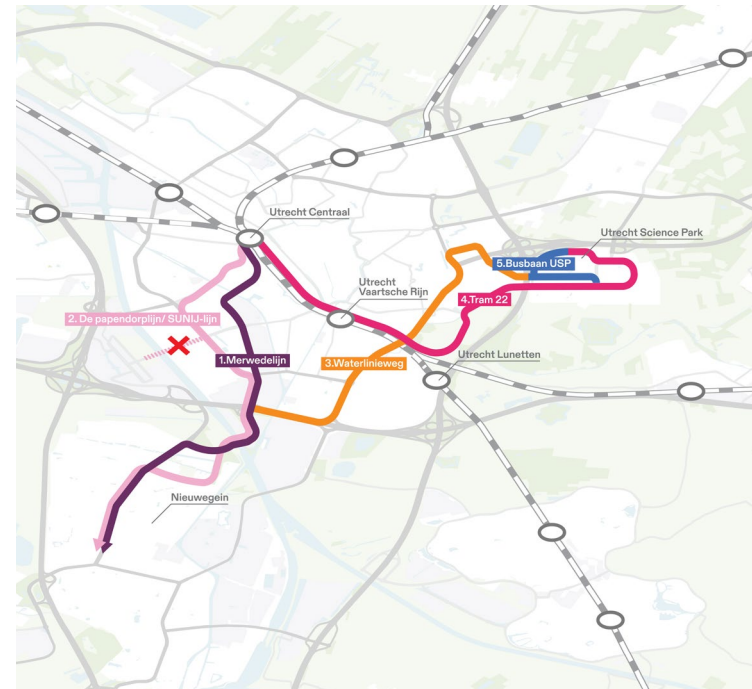


1 Inleiding

Eind 2024 is de MIRT-verkenning OV en wonen afgerond. Daarbij bleek dat het nog niet mogelijk was om een voorlopig voorkeursalternatief (VKA) vast te stellen met voldoende doelbereik en dat binnen budget paste (zie voor meer informatie dit [Tussenbericht](#)). Het onderzoek leverde wel de conclusie op dat de Merwedelijn onmisbaar is om de regio de komende jaren bereikbaar en leefbaar te houden. Daarom is een verdiepingsfase gericht op de Merwedelijn (1) gestart. Verder werd geconcludeerd dat er voldoende beslisinformatie was verzameld voor de maatregelen naar oost (3,4,5) en de Papendorplijn geen onderdeel gaat uitmaken van het VKA (2).

Participatierapportage

Aanvullend op de [participatierapportage van oktober 2024](#) is dit participatierapport opgesteld. In deze rapportage zijn de belangen en standpunten van bewoners, ondernemers, gebruikers en belangenorganisaties die naar voren zijn gekomen in de verdiepingsfase van de MIRT-verkenning OV en Wonen zo goed mogelijk inzichtelijk gemaakt. Ook worden zorgen, punten van kritiek en aandachtspunten beschreven. Op een aantal plekken zijn teksten geschreven die een feit kunnen zijn of lijken. Deze feiten zijn niet objectief geverifieerd.



Figuur 1: De 4 maatregelen uit de MIRT-verkenning OV en Wonen: (1) Een Merwedelijn. (2) Busbaanopties via de Waterlinieweg. (3) Een frequentieverhoging van tram 22. (4) Busbaanopties op het USP.

1.1 Addendum participatieaanpak

De verdiepingsfase is inhoudelijk een voortzetting van de MIRT-verkenning OV en wonen. Daarom hebben we de participatieaanpak voortgezet in lijn met het [Participatieplan MIRT-verkenning OV en Wonen \(dd. oktober 2020\)](#). Op basis van de ervaringen die we tot dusver hebben opgedaan, hebben we enkele accenten veranderd. Daarmee is de aanpak passend bij de verdiepingsfase. We willen daar graag kort op reflecteren.

1.1.1 Meedenken

Op het niveau van meedenken boden we de stakeholders de mogelijkheid om net als in de vorige fasen de onderzoeken van dichtbij te volgen. Ze konden meedenken over het onderzoek en aangeven wat men van de oplossingen vindt. Daarvoor hebben we de klankbordgroep en gebiedsgerichte 1-op-1 gesprekken met vertegenwoordigers van bedrijven en organisaties voortgezet. Verder verrijkten we de aanpak issue-gestuurd. Een issue is een inhoudelijke kwestie waarover verschil van mening bestaat; dit kan een kans of een probleem zijn. Een issue is concreet aanwijsbaar en definieerbaar:

- datgene waarover de afspraken gemaakt moeten worden.
- datgene waarover de onderhandeling gaat.
- datgene waarover een besluit genomen moet worden.

Een issue is hanteerbaar/ oplosbaar. Afhankelijk van het issue dat ontstond, zochten we naar de beste vorm om daarmee om te gaan.

Klankbordgroep

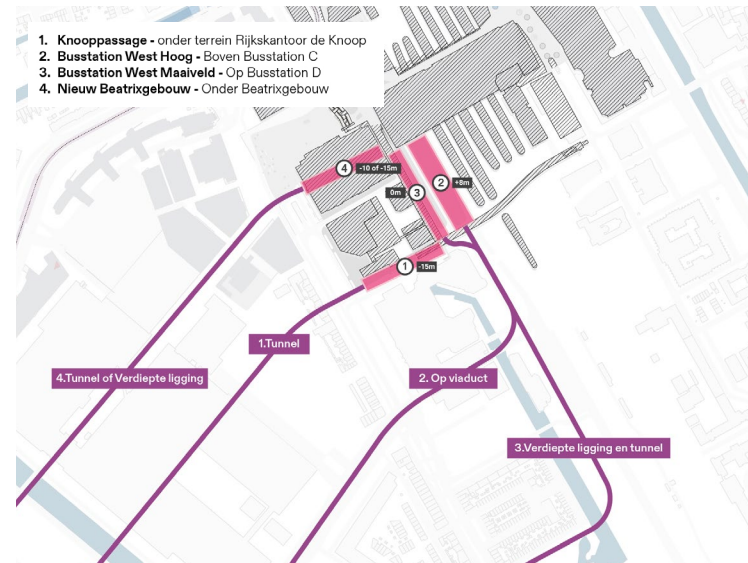
We besloten de klankbordgroep van de vorige fase af te ronden, om in de verdiepingsfase de mogelijkheid te bieden om nieuwe deelnemers in de groep in te laten stappen. Twee bewoners, één uit de wijk Blokhoeve en één uit Rivierenwijk, zijn naar aanleiding daarvan toegevoegd aan de klankbordgroep. We zijn blij met deze verrijking, aangezien de Merwedelijn ook Blokhoeve in Nieuwegein bedient en de doelgroep student hiermee nog beter vertegenwoordigd is.

De leden die betrokken waren bij maatregelen in Utrecht-Oost zijn, in overleg, de eerste periode van de verdiepingsfase niet betrokken. Het onderzoek richtte zich in deze periode specifiek op de Merwedelijn. In de besluitvormingsfase zijn deze leden

weer aangehaakt om te worden bijgepraat over de resultaten van het verdiepingsonderzoek en hen mee te nemen richting de besluitvorming over het voorkeursalternatief (VKA), waarin besloten wordt over het totale pakket aan maatregelen.

Issue: halte-opties Utrecht Centraal

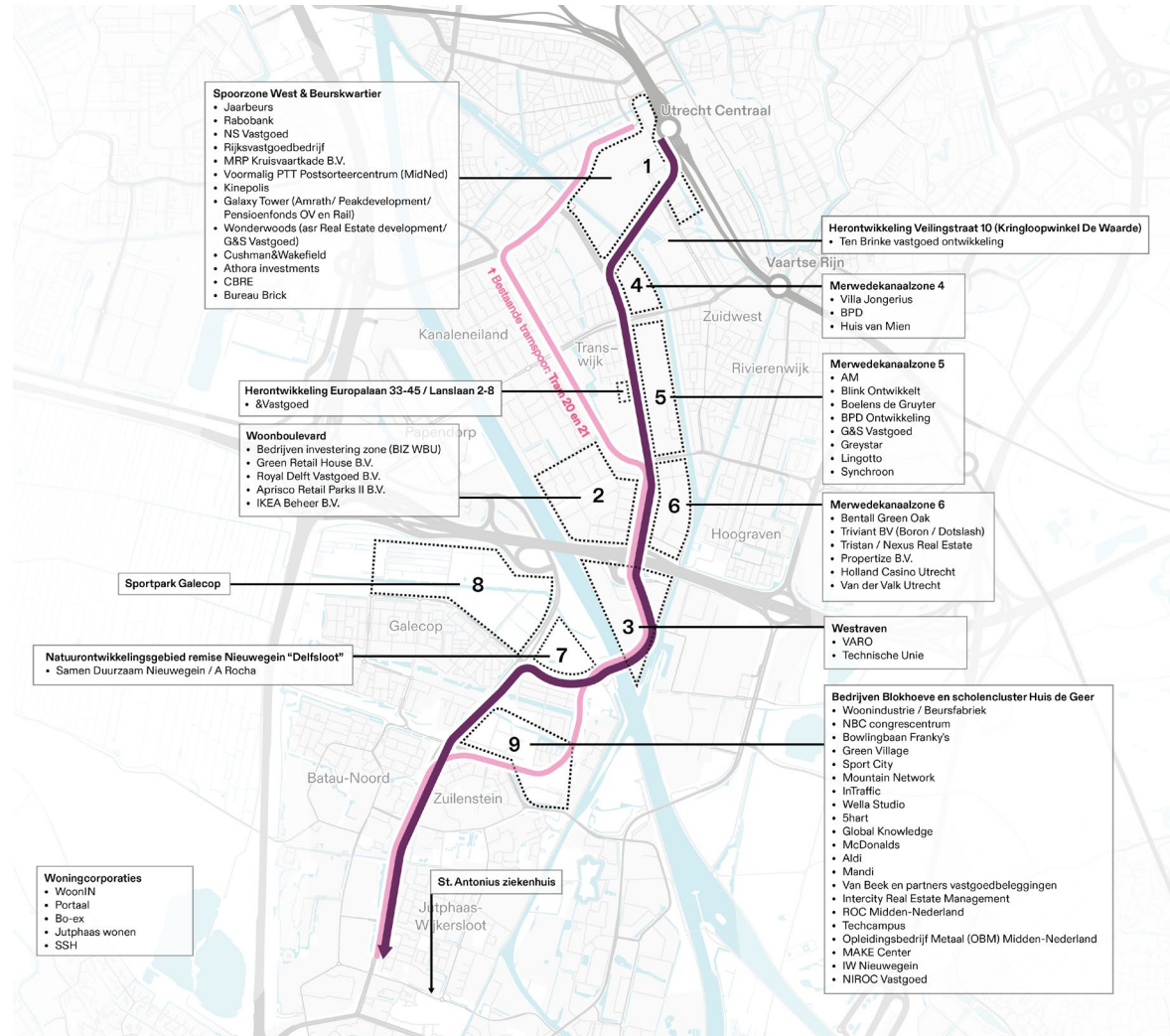
Bij de start van de verdiepingsfase kwamen halte-opties van de Merwedelijn op tafel waarbij we grond van derden (= issue) raken. Het uitgangspunt om geen private partijen te raken was namelijk losgelaten. Dit was nodig om de mogelijkheden te bekijken om aan te sluiten op, of kansen te creëren voor vastgoedontwikkeling. Om tot een voorlopig voorkeursalternatief te komen, is bij voorkeur medewerking van een of meerdere van deze partijen gewenst. We zijn daarom specifiek met deze partijen in gesprek gegaan met als doel om de haalbaarheid van deze halte-opties in beeld te krijgen. De schriftelijke reacties van deze partijen zijn gedeeld met de bestuurders van de MIRT-verkenning OV en Wonen.



Figuur 2: mogelijke halte-locaties voor de Merwedelijn bij Utrecht Centraal

1.1.2 Peilen

Tijdens het onderzoek in de verdiepingfase, ontstond een nieuwe variant voor de Merwedelijn: een tram op een viaduct. Ruimtelijk gezien een compleet andere variant, want eerder waren alleen (deels) ondergrondse varianten onderzocht. Daarom zijn we met alle private partijen langs de route in gesprek gegaan. We benaderden bewoners en bedrijven in de buurt van de toekomstige Merwedelijn om hun mening te geven op de vier varianten van de Merwedelijn die in de verdiepingfase zijn onderzocht: een tram in een tunnel, op een viaduct, in een verdiepte ligging of een combinatie van een verdiepte ligging en een viaduct. De opbrengst van deze gesprekken staat in hoofdstuk 2 van dit rapport. Om een breder publiek te bereiken hebben we ook een digitale vragenlijst uitgezet. De resultaten daarvan staan beschreven in hoofdstuk 3.



Figuur 3: private partijen die actief zijn meegenomen tussen december 2024 en mei 2025.

Peilmomenten

- Private partijen langs de Merwedelijn (zie figuur 3).
- Geëxperimenteerd met inloospreekuren in november 2024 in plaats van inloopbijeenkomsten. Inloospreekuren zijn laagdrempeliger en regelmatig te organiseren. Helaas was de opkomst laag en is besloten tot bredere inloopavonden in 2025.
- Drie publieke inloopbijeenkomsten in april 2025. Twee in Utrecht en één in Nieuwegein (totaal circa 100 bezoekers).
- Digitale vragenlijst die verspreid is via de gemeente Utrecht en gemeente Nieuwegein (totaal 2.498 respondenten).

1.1.3 Informeren

We informeerden het brede publiek over de verschillende varianten, door middel van een digitale vragenlijst en inloopavonden die we via verschillende kanalen en middelen hebben aangekondigd. We verstuurden een persbericht en direct mail om alle geïnteresseerde stakeholders en inwoners op de hoogte te brengen over de voortgang van het onderzoek en te wijzen op de mogelijkheid om vragen te stellen of te reageren op een inloopmoment of via de digitale vragenlijst. Daarnaast plaatsten we nieuwsberichten op gemeentelijke, provinciale en U Ned webpagina's. We verspreiden huis-aan-huis-berichten bij bewoners langs de route en plaatsten advertenties in lokale kranten, de tram en bus en op social media. Op de website van U Ned publiceerden we informatie over de varianten en tussenberichten. In aanloop naar april zijn we op twee lokale bijeenkomsten geweest in wijken die in de buurt van de Merwedelijn liggen. Dit waren de Merwede bouwstart bijeenkomst en startbijeenkomst: Koersdocument Groot Merwede (initiatief van gemeente Nieuwegein).

Daarnaast zijn leden van de Tweede kamer, gemeenteraden en provinciale staten schriftelijk en mondeling geïnformeerd over de stand van zaken van de MIRT-verkenning OV en wonen.



2 Opbrengst participatie

In dit hoofdstuk staan de opbrengsten van de gesprekken die met verschillende stakeholders zijn gevoerd in de verdiepingsfase. Allereerst wordt bondig de reacties van de partijen in het stationsgebied beschreven. Vervolgens volgen de reacties van alle stakeholders per variant. De grondeigenaren, private partijen en het brede publiek vragen rekening te houden met onderstaande belangen bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief en de uitwerking daarvan in nadere ruimtelijke besluiten.

2.1 Halte-opties Utrecht Centraal

De partijen in het stationsgebied snappen het belang van een goed functionerend OV-systeem om de regio Utrecht nu en in de toekomst goed bereikbaar te houden. Ze zijn positief over de verkenning naar de Merwedelijn. Ook realiseren ze zich dat het inpassen van een halte in het stationsgebied complex is. Uitdagingen die in alle gesprekken terugkomen zijn proces-gerelateerd. In veel gevallen heeft een halte van de Merwedelijn impact op de (vastgoed) ontwikkeling van de partijen en de planning daarvan. Oftewel: de planning van de Merwedelijn kent een andere doorlooptijd dan die van de betreffende partijen, wat zou betekenen dat de vastgoedontwikkeling moet worden aangepast om gelijk op te gaan met de Merwedelijn. Daarnaast wordt de technische en ruimtelijke impact van een halte in alle gevallen als groot beoordeeld en zijn er zorgen over bouwoverlast, mogelijke schade, overlast van geluid en trillingen, beperking van de privacy, negatieve consequenties voor groen/biodiversiteit in het gebied en de zichtbaarheid van de Merwedelijn. De schriftelijke reacties van deze partijen zijn gedeeld met de bestuurders van de MIRT-verkenning OV en Wonen.

2.2 Varianten Merwedelijn

Over het algemeen zijn de private stakeholders enthousiast over het plan om de Merwedelijn te realiseren. Ze zien de kansen die het met zich meebrengt om meer mensen sneller te vervoeren en daarmee het gemotoriseerde verkeer (bussen en auto's) in de stad terug te dringen en woningbouw in het zuidwesten van Utrecht en het noordelijke deel van Nieuwegein mogelijk te maken. Binnen de klankbordgroep verschillen de meningen over hoe in algemene zin over de Merwedelijn wordt gedacht. Enkele zijn positief, een nieuwe OV-verbinding zal OV-reizigers aantrekken. Wat een goede ontwikkeling wordt bevonden. Volgens anderen worden de uitgangspunten in de verdiepingsfase te veel aangepast, waardoor er twijfels bestaan over of er nog wel tot een hoogwaardige tramverbinding kan worden besloten. De reacties die we hebben opgehaald per variant, staan hieronder.

2.2.1 Geboorde tunnel

Bijna alle private partijen geven de voorkeur aan een geboorde tunnel. Ze realiseren zich echter dat dit vermoedelijk ook de duurste optie is. Reden van de voorkeur is dat een geboorde tunnel geen fysieke barrière met zich meebrengt, goed is voor de verkeersveiligheid, vastgoedontwikkelingen bovengronds niet hindert en kansen biedt voor verdergaande vergroening. Ook geven ze aan dat het een goede optie is, omdat de geluidsoverlast substantieel minder is dan bij een viaduct-variant. Bewoners vragen bij de geboorde variant aandacht voor voldoende sociale veiligheid bij de haltes.

Ook de ondernemers in de wijk Blokhoeve (Nieuwegein) en het scholencluster in de wijk Huis de Geer geven de voorkeur aan een geboorde tunnel, omdat in deze variant de halte Zuilenstein behouden blijft. Deze halte is voor de stakeholders daar en de +/- 5.000 studenten van het ROC Midden-Nederland (MN) essentieel voor de bereikbaarheid. Bovendien is ROC MN momenteel in onderhandeling met gemeente Nieuwegein over uitbreiding, hierbij

is bereikbaar zijn per tram een essentieel onderhandelingspunt. Voordeel voor de ondernemers in Blokhoeve en het scholencluster is dat de halte op maaiveld blijft liggen. Voor een halte op maaiveld zijn geen liften of roltrappen nodig (wat bij de andere varianten met een nieuwe brug wel het geval is). Aangegeven wordt dat beide de reistijd verlengen, zeker voor mindervalide reizigers. Naast het OV, geven deze partijen aan ook afhankelijk te zijn van een goede autobereikbaarheid (o.a. bepalend voor concurrentiepositie van aantal partijen). Ze zijn daarom van mening dat de Merwedelijn daar geen negatief effect op mag hebben.

2.2.2 Verdiepte ligging

De Merwedelijn in een verdiepte ligging wordt door veel stakeholders als alternatief van een geboorde tunnel beschouwd wanneer er voldoende rekening wordt gehouden met oversteekbaarheid, verminderen van geluidsbelasting en uitstraling van een verdiepte ligging. Meerdere stakeholders geven aan een verdiepte ligging te verkiezen boven een viaduct-variant, vanwege de ruimtelijke impact die een viaduct met zich meebrengt. Als nadeel van een verdiepte ligging geven stakeholders de verwachte bouw hinder aan. Als aandachtspunt wordt meegegeven dat de omliggende omgeving geen onevenredig negatief effect mag ervaren van de bouw en moet kunnen blijven functioneren. Ook omdat de bewoners en gebruikers van Merwede gedurende langere tijd - door het in fasen realiseren van de (woon)wijk – al te maken hebben met bouw hinder.

Uitzondering op bovenstaand standpunt is de mening van een aantal bedrijven gelegen aan de Europalaan ter hoogte van de Woonboulevard en Merwedekanaalzone 6 (MWKZ6). Voor het gebied leeft bij deze partijen de wens om de barrière die de Europalaan nu vormt te doorbreken. Deze bedrijven hebben de voorkeur voor een inrichting als verblijfsgebied met wonen richting Merwedekanaal en werken richting Woonboulevard. Zij vinden dat een verdiepte ligging die voor een (groot) deel open blijft een sterkere barrièrewerking heeft dan een viaduct. Een viaduct biedt meer ruimte voor de oversteekbaarheid van de Europalaan is de gedachte. Daarnaast wordt door deze partijen extra aandacht gevraagd voor wat de Merwedelijn voor consequenties heeft op de bereikbaarheid van het gebied met de auto. De aansluiting van de A12 is voor alle partijen in dit gebied essentieel. Verder geven de bedrijven aan dat vooral personeel gebruik maakt van het OV en daarvoor op dit moment gebruik wordt gemaakt van de bus. In de spits zijn de bussen wel erg druk. De Merwedelijn zou dat op kunnen lossen.

Ook voor Wonderwoods is een verdiepte ligging door de Jaarbeursboulevard geen realistische of wenselijke optie. Wonderwoods is een van de eerste gebouwen aan de andere kant van de Croeselaan met een 'mixed-use' functie, wat betekent dat het een intensief gebruikt gebouw is. Het gebouw vormt, mede door zijn omvang, architectonische kwaliteit en multifunctionele karakter, een van de fundamenten voor de toekomstige identiteit van dit gebied.

Indien gekozen wordt voor de Jaarbeursboulevard als tracé, betekent dit dat juist dit cruciale deel van het gebied voor geruime tijd met aanzienlijke overlast te maken krijgt. Deze overlast zal niet alleen de directe omgeving raken, maar ook de beleving van het gebied als geheel wellicht negatief beïnvloeden. Ervan uitgaande dat binnen afzienbare tijd het naastgelegen Galaxy-gebouw met woningen en een hotel wordt opgeleverd, zal de combinatie van bouwactiviteiten en ingebruikname van nieuwe functies de leefbaarheid onder druk zetten. Wonderwoods verwacht dat dit een negatieve invloed heeft op de aantrekkelijkheid van het gebied, met als risico een verminderde vestigingsbereidheid van bewoners en ondernemers.

2.2.3 Op een viaduct

De variant op een viaduct wordt door veel stakeholders als het minst wenselijk beschouwd. Er zijn zorgen over de invloed op woon- en leefkwaliteit in de aangrenzende wijken (heel direct vanuit het stationsgebied, Merwedekanaalzone 5 (MWKZ5), Galecop en Blokhoeve): beperking van het vrije zicht vanuit de woningen/ gebouwen, de inbreuk op privacy, nachtelijke lichtlast, schaduwwerking op de openbare ruimte, de geluidslast (rijden, remmen, stemmen), waardevermindering van woningen en psychologische barrièrewerking. Deze zorgen spelen in versterkte mate bij de haltes. Ook zijn er zorgen over bouw hinder en de sociale veiligheid bij de haltes en onder het viaduct. Net als bij de verdiepte ligging wordt als aandachtspunt meegegeven dat de omliggende omgeving geen onevenredig negatief effect mag ervaren van de bouw en moet kunnen blijven functioneren. Er zijn bij deze variant ook zorgen over de impact van het ruimtegebruik van de stijpunten bij de haltes gezien het te overbruggen hoogteverschil. Verder wordt herontwikkeling van de kop aan de noordzijde van het voormalige PTT Postsorteercentrum aan de Jan van Foreestraat minder aantrekkelijk, waar plannen voor zijn.

Binnen de klankbordgroep is weerstand tegen de viaduct-variant. De argumentatie is vergelijkbaar als hierboven omschreven. Aanvullend worden vragen gesteld over de geluideffecten van de variant. De verwachtingen zijn dat het geluid niet binnen acceptabel niveau kan blijven. Ook zijn er bedenkingen over de verandering van het straatbeeld door het viaduct. In Nieuwegein zijn er zorgen dat de viaduct-variant in de toekomst doorgetrokken wordt naar Rijnenburg. Dat heeft gevolgen voor Galecop-Noord.

Indien er wordt gekozen voor een viaduct variant dan is het voor stakeholders van belang dat het viaduct er mooi uit ziet en mooi blijft door de jaren heen. Houd daarbij niet alleen rekening met de materiaalkeuze, maar ook met de kans op graffiti en het benodigde onderhoud van een viaduct. De suggestie is om dit mee te nemen in het ontwerp (laat bijvoorbeeld een kunstenaar het viaduct aankleden; de kans op graffiti wordt dan kleiner).

Er zijn ook een aantal partijen ter hoogte van de Woonboulevard en MWKZ6 die een viaduct als voorstelbaar alternatief zien, aangezien de barrière van een viaduct minder groot is dan bij een verdiepte ligging.

2.2.4 Combinatie: deels verdiept / deels op een viaduct

Aangezien de combinatie variant deels wordt uitgevoerd als verdiepte ligging en deels als viaduct zijn de opmerkingen bij de varianten verdiepte ligging en viaduct ook van toepassing op de combinatie variant.

2.2.5 Zuidelijke fasering

In de gesprekken met stakeholders is het relatief beperkt over de faseringsoptie gegaan. Partijen geven aan dat voor de planologische haalbaarheid van fase 2 van MWKZ5 de komst van de Merwedelijn wel van belang is. De faseringsvariant heeft om die reden niet hun voorkeur. Indien er voor deze variant wordt gekozen, zien ze graag ter hoogte van het Europaplein een halte van de Merwedelijn. Voor bewoners en gebruikers aan de noordzijde van Merwede is het gebruik van de Merwedelijn minder voor de hand liggend aangezien zij door de nabijheid van het centrum meer alternatieven voor vervoer van en naar het centrum hebben. Verder geeft de klankbordgroep aan dat de faseringsvariant in alle opzichten een slechtere optie te vinden. Het betekent extra overstappen en de reis duurt langer. Bovendien loop je bij deze variant het risico dat er later geen draagvlak en financiering is om de Merwedelijn alsnog volledig uit te voeren, wat deze optie niet aantrekkelijk maakt.

2.2.6 Route tram in Nieuwegein

De meningen over een verbinding over de huidige trambrug of een nieuwe trambrug over het Amsterdam-Rijnkanaal zijn verdeeld. De private stakeholders in de wijk Blokhoeve te Nieuwegein willen de huidige route en halte Zuilenstein behouden, aangezien het verplaatsen van de halte impact heeft op deze partijen en op de bereikbaarheid van de locatie voor hun gasten. Het verplaatsen van halte Zuilenstein zorgt namelijk voor een langere loopafstand voor deze partijen. Het wijzigen van de huidige lijn en halte is financieel voor hun niet te verantwoorden. Een belangrijk onderdeel van hun duurzaamheids- en mobiliteitspropositie is namelijk de directe ligging van de tramhalte aan de voorzijde van de Blokhoeve.

Daarnaast zorgt een nieuw tracé voor mogelijke waardevermindering van woningen en geluidsoverlast. Daarentegen geven verschillende bewoners aan dat de huidige brug zorgt voor geluidsoverlast. Verder spreken bewoners hun zorgen uit over de barrièrewerking van een nieuwe trambrug en bijbehorende nieuwe route door Nieuwegein op de A.C. Verhoefweg.

2.2.7 Overige opmerkingen

Naast een mening over de onderzochte varianten kwamen ook enkele andere opmerkingen in de gesprekken naar voren. In plaats van een zuidelijke fasering wordt bijvoorbeeld gesuggereerd dat een noordelijke fasering wellicht logischer is, aangezien je dan de woningen die nu gerealiseerd worden (of net zijn opgeleverd) in de Merwedekanaalzone beter ontsluit met het openbaar vervoer.

Verder wensen veel bewoners die we hebben gesproken dat de SUNIJ-lijn, die momenteel langs Kanaleneiland en Transwijk loopt, moet blijven. Ze zijn bezorgd over de toegankelijkheid van de haltes bij alle varianten, omdat er nu vaak problemen zijn met de lift bij de NS. Ook zijn er zorgen over de effecten op de bestaande buslijnen en vraagt een deel zich af of het de kosten wel waard is. Het belang van een goede koppeling met fietsinfrastructuur wordt ook onderstreept. Daarnaast werd er een aantal keer gevraagd naar verschil in duurzaamheid per variant en kwamen er vragen over hoe de tram doorgetrokken zou worden naar Rijnenburg.

Locatie van de halte

Door private stakeholders worden enkele suggesties gedaan over de locatie van de haltes. De wens is om de (hoofd)toegangen tot de halte(s) ter hoogte van MWKZ5 te positioneren bij een van de twee

voorzieningenclusters. Hier komen de meeste maatschappelijke en commerciële wijkvoorzieningen, inclusief de twee mobiliteit- en logistieke hubs. Je bereikt hiermee een herkenbare looproute tussen de haltes en de rest van Merwede, en kan worden blijven aangesloten op de hoofdopzet van de wijk die nu volledig is gekoppeld aan de positie van de bushaltes, de wijkvoorzieningen en de grote oost-west fietsroutes. In geval er één halte komt in Merwede geven de private stakeholders de voorkeur aan een ligging iets ten zuiden van het midden. Zo wordt het zuidelijk deel met relatief veel woningen en voorzieningen, waaronder de middelbare school, goed bediend en is de halte voor een groot deel van de bewoners goed bereikbaar. Voor bewoners en gebruikers aan de noordzijde van Merwede is het gebruik van de Merwedelijn minder voor de hand liggend aangezien zij door de nabijheid van het centrum meer alternatieven voor vervoer van en naar het centrum hebben.

De ontwikkelende partij van de Lanslaan/ Europalaan geeft aan de halte (in het geval van een viaduct-variant) bij voorkeur niet direct voor de deur te willen, vanwege de ruimtelijke impact van een halte en de drukte die een halte met zich meebrengt. Zij zien liever de halte 100m ten zuiden of ten noorden van hun ontwikkeling.

Klankbordgroep

De klankbordgroep geeft de aanbeveling mee om er voor te zorgen dat de Merwedelijn gereed is voordat mensen hun nieuwbouwhuis zonder parkeerplek betrekken, want dit heeft invloed op het reisgedrag van mensen. Ze zullen dan eerder gebruik maken van het openbaar vervoer. Voor mindervaliden is daarnaast de bereikbaarheid van de haltes in alle varianten een aandachtspunt. Stijgpunten (omhoog of naar beneden) zijn voor deze doelgroep een hindernis.

Verder wordt opgeroepen het uitgangspunt 'doortrekken binnenstads-as' vast te houden met het oog op de toekomst. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor het busnetwerk in Nieuwegein. Zorgen gaan over afname van kwaliteit van het busnetwerk in met name Nieuwegein. Gesteld wordt dat door het schrappen van buslijnen je reizigers gaat verliezen, omdat ze bijvoorbeeld moeten overstappen of verder weg wonen van de tramhalte (in vergelijking met bushalte). Daarmee zou verarming van het openbaar vervoer ontstaan.

Daarnaast zijn er ook zorgen over wat de Merwedelijn gaat betekenen voor de autobereikbaarheid van de bedrijven, kantoren en sportlocaties in Nieuwegein en Utrecht zuidwest. Zorg is dat de verkeersdrukke toeneemt, de gebieden met de auto vermindert bereikbaar worden en sluipverkeer ontstaat. Aangegeven wordt hierbij ook het economisch functioneren van het gebied goed voor ogen te blijven houden. Dit is voor de Woonboulevard en de kantoren en bedrijven aan de oostzijde van de Europalaan van essentieel belang. Naast autobereikbaarheid wordt in de klankbordgroep ook het belang van goede, vlotte en veilige fietsroutes naar en veilige en voldoende fietsvoorzieningen bij haltes uitgesproken. Ook vinden ze het belangrijk dat de tram niet te veel als barrière werkt voor fietsverkeer.

De wens wordt uitgesproken om de Merwedelijn aan te laten sluiten op het Utrecht Science Park (USP). Voor het USP, studenten woonachtig in Utrecht en voor inwoners van Nieuwegein is dit een belangrijke verbinding. Aangegeven wordt dat Utrecht Centraal zonder de verbinding extra zal worden belast, omdat daar dan overgestapt zal moeten worden.

Natuurontwikkelingsgebied remise Nieuwegein "Delfsloot"
Samen Duurzaam Nieuwegein en A Rocha Nederland – ondersteund door de Historische Kring Nieuwegein en IVN-afdeling Nieuwegein-IJsselstein - vragen bij het maken van de afweging tussen de varianten aandacht voor het 'Natuurontwikkelingsgebied remise Nieuwegein', nu 'Dwelfsloot' genoemd. Ze constateren dat de tracés voor aanpassing en uitbreiding van de trambanen, met name richting Nieuwegein en het gebied Rijnenburg, het natuurgebied zeer grote schaderisico's zou ondervinden. Ze willen het belang onderstrepen van het behoud van de ecologische en cultuurhistorische waarde van dit gebied voor Groot Merwede.

Sportpark Galecop

Het sportpark Galecop geeft aan dat het voor hen vooral van belang is dat bezoekers het sportpark met de fiets (lokaal) en auto (regionaal) goed kunnen bereiken. Op competitiedagen komen de uit spelende teams namelijk toch vooral met de auto. Het sportpark is zich bewust dat ze hiermee veel ruimte innemen en denken daarom ook na over hoe 'het sportpark van de toekomst' eruit zou moeten zien. Een van de wensen daarin is om een meer openbare sportlocatie te worden, zodat de ruimte op meerdere manieren en op verschillende momenten gebruikt kan worden.

St. Antonius Ziekenhuis

Het St. Antonius ziekenhuis – met nu nog een vestiging in Nieuwegein – maakt zich zorgen over de toekomstige bereikbaarheid van hun ziekenhuis. Het ziekenhuis staat zwaar onder druk om de zorg te kunnen blijven borgen voor de patiënten in de regio. Met een forse krapte op de arbeidsmarkt en een regio die bovengemiddeld groeit. Daarbij is een fors deel van de patiënten verminderd mobiel en/of afhankelijk van het OV.

2.3 Maatregelen oost

Naar aanleiding van vragen van het Diaconessenhuis over het tussenbericht van de MIRT-verkenning OV en Wonen van oktober 2024 zijn we met het ziekenhuis in deze verdiepingfase in gesprek gegaan over het intensiveren van tramlijn 22 en busbaanopties op de Waterlinieweg.

De bereikbaarheid van het Diaconessenhuis staat onder druk. Bij voorkeur wordt om die reden de auto bereikbaarheid van het Diaconessenhuis niet door andere ruimtelijke opgaves ingeperkt. Varianten waarbij door het mogelijk maken van het intensiveren van tram 22 een knip op de Laan van Maarschalkerweerd of Koningsweg (alt. A, B & C) benodigd is, hebben daarom niet de voorkeur. Het helpt als de OV-bereikbaarheid van het Diaconessenhuis wordt verbeterd. Het Diaconessenhuis is positief over een halte Galgenwaard (alt. A en C) of dichterbij. Dat wordt als essentieel gezien voor de toekomst. Het huidige aanbod aan OV-reismogelijkheden, of een tekort eraan, blijkt voor veel medewerkers en bezoekers/patiënten een belemmering te zijn om het Diaconessenhuis te bereiken.



3 Resultaten digitale vragenlijst

In april 2025 hebben we bewoners, reizigers en andere geïnteresseerden via een digitale vragenlijst gevraagd naar hun mening over de verschillende varianten van de Merwedelijn. We hebben hen niet gevraagd naar de halte-locaties op Utrecht CS. Er waren twee vragenlijsten, één via de gemeente Nieuwegein en één via de gemeente Utrecht. De vragenlijsten waren op enkele punten verschillend, daarom zijn de cijfers hieronder in aparte tabellen getoond.

Demografische resultaten

In totaal hebben 2.498 mensen de vragenlijst ingevuld (1.279 in Nieuwegein en 1.219 in Utrecht). Er zaten verschillen in leeftijd bij de vragenlijsten tussen Nieuwegein en Utrecht. In Nieuwegein was 40% van de respondenten 60 jaar of ouder, in Utrecht 12%. De respondenten die tussen 40 en 59 jaar oud waren verschilden niet zoveel: 36% in Nieuwegein en 30% in Utrecht. In Nieuwegein was 19% van de respondenten tussen de 25 en 39 jaar, in Utrecht 47%. Daarnaast was minder dan 10% jonger dan 25 jaar.

Bijna de helft van de respondenten in Nieuwegein komt uit de wijk Blokhoeve, Galecop, Zuilenstein of Huis de Geer. 40% kwam uit de rest van Nieuwegein en een klein deel uit Utrecht. In Utrecht komen de meeste respondenten uit omgeving Jaarbeurs, Dichterswijk, Kanaleneiland en Transwijk.

Algemene uitkomsten

Uit de digitale vragenlijst blijkt dat onderstaande thema's belangrijk zijn voor respondenten:

- Sociale veiligheid en toegankelijkheid haltes bij tunnel en onder viaduct
- Zorgen over geluidsoverlast
- Behoud openbare ruimte en groen, leefbaarheid stad
- Voorkeur voor ongelijkvloers kruisen vanwege verkeersveiligheid
- Behoud SUNIJ-lijn
- Zorgen over verdwijnen buslijnen
- Kosten-baten (te weinig inzicht in kosten)

Resultaten per variant

In de vragenlijsten kregen respondenten per variant een uitleg over de variant, welke route daarbij hoort en werd hen gevraagd wat hun mening over de variant was. De resultaten daarvan staan in tabel 1 (Nieuwegein) en tabel 2 (Utrecht).

Nieuwegein	Goed	Niet goed	geen mening
Tram in een tunnel	57%	30%	14%
Tram verdiepte ligging	39%	45%	16%
Tram op een viaduct	34%	52%	14%
Tram combi: deels verdiept/ deels viaduct*	30%	51%	20%

Tabel 1 antwoorden per variant – Nieuwegein

Nieuwegein	Goed	Niet goed	geen ant.	geen mening
Tram in een tunnel	79%	14%	4%	3%
Tram verdiepte ligging	35%	51%	3%	11%
Tram op een viaduct	21%	71%	6%	3%
Tram combi: deels verdiept/ deels viaduct*	19%	65%	12%	4%

Tabel 2 antwoorden per variant - Utrecht

Tram in tunnel

Bij tram in de tunnel geven respondenten het meest aan dat ze dit een goede optie vinden. Ze vinden het prettig dat er veel ruimte voor andere dingen over blijft (zoals groen), er weinig geluidsoverlast is en zien dit als toekomstbestendige optie. Ze spreken wel hun zorgen uit over de sociale veiligheid bij haltes, de bouwtijd en dat het waarschijnlijk veel geld kost. In Nieuwegein wil een deel van de respondenten de tram in Nieuwegein ook graag ondergronds.

Tram in verdiepte ligging

Na de tunnel krijgt de verdiepte ligging het meest het antwoord 'goede optie'. Respondenten uiten hun zorgen over de invloed van verdiepte ligging op verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in de stad. Een deel van de respondenten geeft aan dat ze het goed vinden dat op overdekte stukken ruimte is voor groen, spelen of sporten. Wel verwachten ze geluidsoverlast en vinden ze een verdiepte ligging niet mooi. Ze verwachten dat het goedkoper is dan een tunnel, maar als ze moeten kiezen hebben ze liever een tunnel.

Tram op een viaduct

In Nieuwegein ligt het percentage van de antwoorden 'goede optie' voor verdiepte ligging en viaduct dicht bij elkaar (resp. 39% en 34%). In Utrecht is dat verschil groter. Daar vinden meer respondenten de verdiepte ligging een goede optie dan tram op een viaduct. Respondenten vinden een viaduct niet passen in het straatbeeld en een negatieve impact hebben op de leefbaarheid. Ook vinden ze het een inbreuk op privacy voor appartementen aan de route. Ze verwachten geluidsoverlast en is er angst voor sociale veiligheid onder het viaduct. Ook uiten ze hun zorgen over de toegankelijkheid van de haltes. Een deel van de respondenten ziet wel kansen voor een iconisch ontwerp en mogelijkheden voor ruimte voor groen, spelen of sporten. Ze verwachten dat dit mogelijk een goedkopere optie is dan de andere opties.

Combinatie: deels verdiept / deels op viaduct

Bij deze variant wordt als minst vaak het antwoord 'goede optie' gekozen. Redenen zijn zoals bij 'tram op een viaduct en tram in verdiepte ligging'. Ze stellen hierbij ook de vraag of je het hierbij niet te complex maakt (en daarmee duur). Een deel van de respondenten geeft aan dat een combinatie van bouwmanieren mogelijkheden geeft om maatwerk te bieden.

Route Nieuwegein

Nieuwe route (met nieuwe brug)

Er is een gemengd beeld over de route in Nieuwegein. Inwoners in Nieuwegein die positief zijn over de nieuwe route (met nieuwe brug) geven aan dat ze vinden omdat er meer ruimte voor groen en geen geluidsoverlast meer is op de plek van het oude spoor. Ook vinden ze het prettig dat de nieuwe route helemaal langs de A.C. Verhoefweg loopt. Respondenten stellen wel de vraag over de hoge kosten voor een nieuwe brug en of dat echt nodig is.

Bestaande route

Inwoners die negatief zijn over de nieuwe route willen niet dat de halte Zuilenstein wordt verplaatst. Ze vinden het goed dat er een nieuw spoor naar Galecopperzoom komt.

4 Doorkijk vervolgproces

Op dit moment constateren de opdrachtgevers dat een goede Merwedelijn de beste manier is om invulling te geven aan de doelstellingen van de MIRT-verkenning OV en Wonen. De Merwedelijn is technisch maakbaar, maar past niet binnen het huidige budget. De komende periode worden daarom de volgende acties uitgezet:

- zoektocht naar meer budget,
- onderzoek naar een andere vorm van voorkeursbesluit en risicosturing, waarmee een aantal keuzes doorschuiven naar de planuitwerkingsfase en flexibiliteit ontstaat om te anticiperen op toekomstige ontwikkelingen.

De samenwerkende partijen binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen bereiden een besluit voor over het voorlopig Voorkeursalternatief bij het Bestuurlijk Overleg MIRT 2025. Dat betekent dat er in het vierde kwartaal van 2025 duidelijkheid moet bestaan over een voorlopige voorkeursvariant en financiering van de Merwedelijn in combinatie met de samenhangende verstedelijkingsopgaven in de regio Utrecht.

Bijlage - Overzicht participatiemomenten

Klankbordgroep	Datum
Klankbordgroep #1	24 februari 2025
Klankbordgroep #2 - digitaal	28 april 2025

Stakeholdersgesprekken	Datum
Eigenarenoverleg MWKZ5	13 december 2024
Raakvlakproject: start bouw bijeenkomst MWKZ	18 februari 2025
Coördinator Sportpark Galecop	23 januari 2025
Samen Duurzaam Nieuwegein	12 februari 2025
Eigenarenoverleg MWKZ5	27 februari 2025
MidNed & Objectum	3 maart 2025
(grond)eigenaren Blokhoeve Nieuwegein (o.a. Sport Catering BV, Green Village en NBC Congrescentrum)	10 maart 2025
Ontwikkeloverleg Spoorzone West & Beurskwartier	Meerdere momenten
Woningcorporaties STUW incl. Jutphaas wonen	18 maart 2025
Raakvlakproject: Koersdocument Nieuwegein	19 maart 2025
(grond)eigenaren Woonboulevard & MWKZ6	24 & 25 maart 2025
Diakonessenhuis	31 maart 2025
St. Antonius Ziekenhuis	3 april 2025
Eigenarenoverleg MWKZ5	Meerdere momenten
MidNed	4 april 2025
BPD eigenaar/ontwikkelaar MWKZ4	7 april 2025
Herontwikkeling Europalaan 33-45 / Lanslaan 2-8	7 april 2025
Villa Jongerius	8 april 2025
Ontwikkeling Veilingstraat 10	11 april 2025
ROC Midden-Nederland	6 mei 2025
Rijksvastgoedbedrijf	Meerdere momenten
Jaarbeurs	Twee bijeenkomsten
Rabobank	Meerdere momenten
NS Vastgoed	Meerdere momenten
MRP Kruisvaartkade B.V.	Meerdere momenten

Inloospreekuren	Datum
Digitaal, 's avonds	21 november 2025 Geannuleerd i.v.m. onvoldoende animo
Utrecht Centraal Station Bar Beton, einde dag	25 november 2025
Buurtplein Galecop, ochtend	26 november 2025
Buurtplein Galecop, einde dag	27 november 2025 - Geannuleerd i.v.m. onvoldoende animo
Utrecht Centraal Station Bar Beton, overdag	29 november 2025 Geannuleerd i.v.m. onvoldoende animo

Inloopbijeenkomsten	Datum
Kanaal30, Utrecht	15 april 2025
Green Village, Nieuwegein	16 april 2025
Krachtstation, Utrecht	17 april 2025

Colofon

Aanvullende participatierapportage

juni 2025

Opdrachtgevers:

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Provincie Utrecht

Gemeente Utrecht

Gemeente Nieuwegein

Opgemaakt door Studio Bereikbaar

