

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	L. de Graaf	Datum	28 januari 2025
Doorkiesnummer	14030	Kenmerk	30112801
E-mail	Leon.de.graaf@utrecht.nl	Onderwerp	Reactie op 'VVD Alternatief voor de Merwedelijn'
Bijlage(n)	-	Beleidsveld	Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening

Geachte leden van de raad,

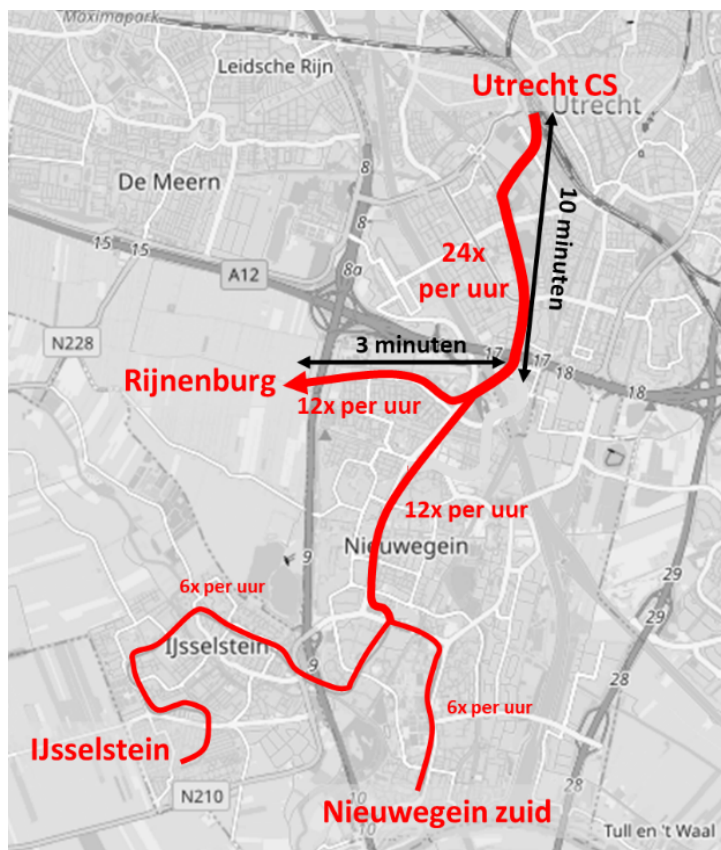
Op dit moment onderzoeken we hoe we invulling kunnen geven aan het [Raadsbesluit Eerste stappen schaalsprong OV](#) in de verdiepende fase van de MIRT Verkenning OV&Wonen. Over de stand van zaken bent u op 11 november 2024 geïnformeerd met de [Raadsbrief Uitkomsten BO Leefomgeving en BO MIRT 2024](#). Tijdens de excursie van 17 oktober 2024 is aangegeven dat ideeën en suggesties voor deze verdiepende fase welkom zijn. Op 21 november 2024 hebben we de ideeën en suggesties van de VVD-fractie, genaamd 'het VVD Alternatief Rijnenburglijn' (hierna 'het alternatief') ontvangen. Met deze brief geven we onze reactie op dit alternatief, waarmee we invulling geven aan de toezegging in de commissie ROG van 19 december 2024.

Allereerst willen we onze waardering uitspreken voor het meedenken vanuit uw raad over de ontwikkeling van onze stad en in het bijzonder de daarvoor noodzakelijke schaalsprong van het openbaar vervoer. In de afgelopen maand is het alternatief bekeken door experts van de gemeente en het projectteam van de MIRT Verkenning OV&Wonen. Ook is het alternatief besproken met de Rijk- en regiopartners van het programma U Ned. Op basis hiervan is onze conclusie dat het alternatief onvoldoende ov-kwaliteit biedt om een volwaardig alternatief voor de Merwedelijn te vormen. Dat neemt niet weg dat het alternatief terecht aanklaagt dat de betaalbaarheid en tijdige realisatie van de Merwedelijn een uitdaging vormen.

In deze brief lichten we toe waarom onze inzet is gericht op de Merwedelijn en op welke onderdelen de Merwedelijn zich onderscheidt van het alternatief. Vervolgens gaan we kort in op de aandachtspunten die het alternatief aanklaagt en hoe we hier in de afgelopen maanden en de komende tijd mee omgaan. Tenslotte geven we aan hoe we komend jaar naar besluitvorming toewerken en hoe uw raad daarbij betrokken wordt.

De Merwedelijn maakt woningbouw in Groot Merwede én Rijnenburg mogelijk en biedt een oplossing voor knelpunten rondom Utrecht centraal en de leefbaarheid in de bestaande stad

De Merwedelijn biedt op termijn dagelijks 80.000 reizigers een snelle en frequente verbinding en maakt daarmee 62.500 tot 75.500 woningen in Groot Merwede én Rijnenburg mogelijk, die - omdat er een goed alternatief voor de auto is - met een lagere parkeernorm kunnen worden gebouwd. Dit leidt tot minder automobiliteit en maakt een hogere kwaliteit van de openbare ruimte mogelijk. Ook grote delen van de bestaande stad (Utrecht zuidwest, Nieuwegein en IJsselstein) profiteren van de hogere ov-kwaliteit, doordat er sneller en vaker gereisd kan worden. De Merwedelijn is daarmee - naast de bestaande tram in Kanaleneiland - de ov-ruggengraat van Utrecht Zuidwest.



Figuur 1 De Merwedelijn maakt frequenties tot 24x per uur mogelijk. Op basis van de huidige inzichten is circa 13 minuten reistijd vanaf Utrecht CS naar Rijnenburg mogelijk.

De grotendeels ondergrondse ligging van de Merwedelijn zorgt ervoor dat we de openbare ruimte verkeersluw kunnen inrichten. Daarnaast zorgt de ongelijkvloerse ligging ervoor dat het openbaar vervoer betrouwbaar en sneller kan rijden en dat de grote bus-, fiets- en loopstromen elkaar minder in de weg zitten. De hoge kwaliteit van de Merwedelijn maakt het mogelijk om de groei van het aantal bussen naar Utrecht CS te beperken en daarmee overbelasting rondom Utrecht CS, waaronder de Van Zijstweg, te voorkomen.

Het alternatief maakt minder woningbouw mogelijk

Het alternatief is minder snel dan een ongelijkvloerse Merwedelijn. Het alternatief is qua reistijd naar Rijnenburg vergelijkbaar met de onderzochte variant A in het [Verdiepend Mobiliteitsonderzoek Rijnenburg](#), namelijk circa 20 minuten. Door de gelijkvloerse kruisingen en samenloop met bussen zal de doorstroming en het comfort van de tram ook minder zijn dan bij de ongelijkvloerse Merwedelijn.

Het alternatief biedt daarmee onvoldoende kwaliteit voor een sturend mobiliteitsconcept in Rijnenburg. Dat betekent dat er in Rijnenburg een grotere auto-afhankelijkheid is, er meer parkeerplekken nodig zijn en het programma van 22.000 tot 25.000 woningen niet haalbaar is. Voor Groot Merwede stelt het alternatief optimalisaties van de huidige Sneltram Utrecht Nieuwegein IJsselstein (SUNIJ)-lijn voor. Deze optimalisaties bieden onvoldoende oplossend vermogen om de woningbouwambities in Groot Merwede te kunnen realiseren. Inschatting is dat het alternatief 18.000 – 31.000 woningen minder mogelijk maakt dan de Merwedelijn: het overgrote deel van de 15.000 – 25.000 minder woningen in Groot Merwede en 6.000 – 9.000 minder woningen in Rijnenburg. Naast de Merwedelijn zou de voorgestelde lijn via Papendorp wellicht een ondersteunende spaak kunnen worden, maar daar zien wij en onze partners op dit moment geen mogelijkheden voor.

Het alternatief biedt geen oplossing voor de knelpunten rondom Utrecht CS, de bereikbaarheid van Nieuwegein en draagt minder bij aan de verbetering van de leefbaarheid

Het alternatief verergert de knelpunten rondom Utrecht CS waar de Merwedelijn juist een oplossing voor biedt. Op het busperron D bij Utrecht CS en de Van Zijstweg is geen ruimte voor extra trams en zorgt medegebruik van de infrastructuur door bussen en trams voor een lagere snelheid en een onbetrouwbare dienstregeling. In de verdiepingsfase onderzoeken we momenteel of er ruimte voor de tram gemaakt kan worden bij busperron D door plek te zoeken voor de bussen die nu gebruik van dit perron maken, maar dit levert kosten op. Op de gedeelde bus-trambaan Bevrijdingslaan/ Prins Clausbrug zal de snelheid lager worden en de onbetrouwbaarheid hoger. Dit levert meer hinder voor reizigers, voor de omgeving en zorgt voor een toename van de exploitatiekosten. Het alternatief zorgt voor meer barrièrewerking, beperkt de oversteekbaarheid en heeft daarmee een grotere impact op de leefomgeving. Het alternatief biedt geen significante verbetering van de ov-bereikbaarheid van Nieuwegein en biedt daardoor minder kansen voor woningbouw in onder meer de Galecopperzoom.

Financiën

Het alternatief bevat meerdere suggesties om kosten te besparen. De inschatting dat het alternatief daarmee voor 500-700 miljoen gerealiseerd kan worden is wat ons betreft niet juist. Zo zijn er geen kosten meegenomen voor het tracé tussen het 5 Mei-plein en Utrecht CS, inclusief een technisch maakbare eindhalte bij Utrecht Centraal. Ook zijn er geen kosten opgenomen voor de optimalisaties van de SUNIJ-lijn.

Hoe komen we tot een haalbare en betaalbare Merwedelijn?

Het alternatief stelt terecht dat er op dit moment niet genoeg geld is voor de Merwedelijn. De [tussenresultaten van de MIRT Verkenning](#) hebben nog niet geleid tot een haalbaar voorkeursalternatief binnen het huidige beschikbare budget met voldoende doelbereik. Ook zijn er nog vragen over de technische maakbaarheid van enkele bouwstenen, zoals de ondergrondse halte bij Utrecht Centraal. Tijdens het afgelopen BO MIRT hebben we daarom met onze partners besloten een verdiepingsfase in te lassen van een jaar. De verdiepingsfase is gericht op de Merwedelijn. In de verdiepingsfase geven we antwoord op de openstaande vragen over de technische haalbaarheid van sommige bouwstenen en onderzoeken we hoe het ontwerp versoerd kan worden en of fasering in de aanleg mogelijk is. Ook kijken we naar wat ervoor nodig is om het doelbereik te vergroten, door het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg, om zo doelbereik en kosten meer met elkaar in balans te brengen.

We zijn ons ervan bewust dat de door ons gewenste Merwedelijn inclusief doorkoppeling naar Rijnenburg niet mogelijk is voor het nu beschikbare budget. Mede daarom hebben we de afgelopen tijd gewerkt aan de [Propositie Groot Merwede en Rijnenburg](#), waarover u op 12 november 2024 bent

geïnformeerd. En op 11 december 2024 is ook het [Akkoord van Rijnenburg](#) ondertekend. Met het Rijk zijn daarmee afspraken gemaakt om gezamenlijk na te denken over een langjarige financiële strategie voor de ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg. Momenteel onderzoeken we de mogelijkheden voor een extra bijdrage vanuit de Gemeente Utrecht om de kans op substantiële Rijksinvesteringen te vergroten. Via het proces van de voorjaarsnota 2025 komen we hier bij uw raad op terug. Ook de provincie Utrecht is met dit doel een zoektocht gestart naar een extra bijdrage.



Figuur 2 Groot Merwede (bestaande uit deelgebieden Beurskwartier, Merwedekanaalzone, Woonboulevard, Westraven en Nieuwegein noord) en Rijnenburg, zoals verbeeld in de [Propositie Groot Merwede en Rijnenburg](#)

Door jarenlange intensieve samenwerking en consistente keuzes van onder meer uw raad zijn we gekomen waar we nu staan

Dankzij de consistente besluiten van uw raad ([Ruimtelijke Strategie Utrecht \(inclusief Aanvullende afspraken RSU 2040 \(oplegger RSU 2040\)\)](#), [Mobiliteitsplan 2040](#), [Raadsbesluit Eerste stappen schaa sprong OV](#)) zijn we in de afgelopen jaren gekomen tot waar we nu staan: eensgezindheid over de opgaven en het benoemen van de Merwedelijn als meest kansrijke oplossing. Daarbij hebben de partners op dit moment gezamenlijk al € 1,225 miljard gereserveerd, waarvan de € 600 miljoen van het Ministerie van VRO gelabeld is als bijdrage aan de Merwedelijn. Wanneer we er nu voor zouden kiezen om in te zetten op het alternatief wijken we af van de kaders van uw raad en de kaders van onze Rijk- en regiopartners. Dat betekent dat er - volgens de spelregels van het ministerie van I&W - een nieuwe MIRT Verkenning gestart moeten worden, waarin er tenminste 2 jaar langer gestudeerd moet worden om tot een voorkeursbesluit te komen. Daarmee wordt een tijdige realisatie van een goede ov-verbinding naar Rijnenburg alleen maar moeilijker.

De eensgezinde samenwerking met Provincie Utrecht en gemeente Nieuwegein heeft ons de afgelopen jaren tot een betrouwbare partner gemaakt in de samenwerking met de Ministeries en de lobby richting kabinet en Tweede Kamer. Wij nodigen de raad dan ook uit om deze eensgezindheid te blijven uitstralen, zonder het scherpe gesprek over kaders en varianten uit de weg te gaan.

Vervolg en betrokkenheid van uw raad

Het streven is om aankomende BO MIRT 2025 een bestuurlijke keuze te maken voor een voorlopig voorkeursalternatief. Zoals beschreven in het '[Spoorboekje](#)' verwachten we rond maart 2025 een redelijk beeld te hebben van de uitkomsten van de verdiepingsfase. Voorstel is om deze, met de tekeningen op tafel, aan u toe te lichten zodat u meer inzicht krijgt in de mogelijke

Burgemeester en wethouders

Datum 28 januari 2025
Ons kenmerk 30112801

voorkeursalternatieven en de keuzes en dilemma's die daarbij komen kijken. Daarbij kunt u ook in gesprek gaan met experts om een verdere duiding te krijgen, zoals vanuit ons college toegezegd tijdens de commissie ROG van 19 december jl.. Uiterlijk in Q3 2025 zal de verdiepingsfase gereed zijn. Dat is het moment dat betrokken partijen met elkaar de finale gesprekken voeren om een voorlopig voorkeursalternatief vast te stellen. In deze periode zullen wij u een kaderstellend raadsbesluit voor het voorlopig voorkeursalternatief aan uw raad voorleggen.

We hopen dat we met uw raad en onze partners het komende jaar een volgende substantiële stap kunnen zetten in de ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg. Ideeën en suggesties, zoals nu ingebracht door de VVD-fractie, zijn dan ook altijd zeer welkom.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,