Bundel - Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 9 oktober 2025

1 Opening

2 Vaststellen agenda commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 9 oktober 2025

3 Merwedelijn en voorbereiding BO MIRT
Beleidsveld: Mobiliteit
Portefeuillehouders: Senna Maatoug en Eelco Eerenberg
Indicatieve behandeltijd: 120 minuten
Geagendeerd door Marijn de Pagter (VVD), Joost Vasters (D66), Rik van der Graaf (ChristenUnie), Titus Stam (PvdA), Janouke van Meerveld (Student & Starter), Jacoline Kool (Volt), Jantine Zwinkels (CDA), Fred Dekkers (GroenLinks), Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren), Cees Bos (Stadsbelang Utrecht) en Pepijn Zwanenberg (LINK)
Het college voert met de provincie en het Rijk gesprekken over het realiseren van een nieuwe tramlijn, de Merwedelijn. Dit is een deels ondergrondse tram met een nieuwe aansluiting bij Utrecht Centraal die via de Merwedekanaalzone en Nieuwegein naar Rijnenburg zou worden aangelegd. De fracties gaan met elkaar in debat over de verschillende alternatieven voor de Merwedelijn naar aanleiding van de meest recente informatie die hierover naar de raad is gestuurd, onder andere in antwoord op vragen van de VVD-fractie. De fracties willen het daarbij hebben over de varianten, de financiële haalbaarheid, de risico's en de doorkoppeling van de Merwedelijn naar Rijnenburg. Dit debat wordt gevoerd in voorbereiding op het Bestuurlijk Overleg MIRT dat begin november 2025 is gepland.

Dossier 4869 voorblad
Raadsbrief Uitkomsten BO Leefomgeving
Tussenbericht-OVwonen
Raadsbrief Bijdrage grondeigenaren Rijnenburg aan Merwedelijn
Persbericht Investering Merwedelijn
Beantwoording SV2025 nr 67 over Onderbouwing Merwedelijn en reactie op Rijnenburglijn
De Rijnenburglijn: alternatief voor de Merwedelijn
Raadsbrief Reactie op 'VVD Alternatief voor de Merwedelijn'
Raadsbrief Onafhankelijk advies verkenner Merwedelijn
Raadsmemo Toelichting proces MIRT-verkenning OV en wonen

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4869
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 oktober 2025
Agendapunt	3
Titel	Merwedelijn en voorbereiding BO MIRT
ID	5097
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Maatoug
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	25 september 2025
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**9 oktober 2025**

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Hyperlink toevoegen

Behandeld door	Winanda Kool	**Datum**	13 juni 2025
E-mail	winanda.kool@utrecht.nl	**Kenmerk**	30573752
Type brief	Actualiteit	**Onderwerp**	Uitkomsten Bestuurlijk Overleg Leefomgeving 3 juni 2025
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Ruimtelijke Ordening

Geachte leden van de raad,

Op 3 juni 2025 zou het jaarlijks Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) Noordwest plaatsvinden. Vanwege de val van het kabinet is dit overleg verplaatst naar 10 juni 2025. De provincie Utrecht vormde samen met de provincies Noord-Holland en Flevoland het landsdeel 'Noordwest'. Dit was een overleg van een Utrechtse bestuurlijke afvaardiging en bewindspersonen van de ministeries van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Het BOL Noordwest stond grotendeels in het teken van het programma NOVEX (o.a. eerste Ruimtelijk Arrangement Rijk – provincie Utrecht en Uitvoeringsagenda's NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort) en Deltaprogramma deelgebied Centraal Holland. Daarnaast stonden het programma Woningbouw en Mobiliteit (o.a. Akkoord van Rijnenburg) en het MIRT (o.a. stand van zaken MIRT-verkenning OV en Wonen Regio Utrecht en MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg) op de agenda. Ook is de investeringsagenda voor de Utrechtse gezondheidsmetropool aan bod gekomen, en is er gesproken over het Deltaprogramma deelgebied Centraal Holland. Tijdens het BOL Noordwest zijn door de ministeries van VRO en IenW geen middelen voor ondersteuning woningbouw (€ 5 miljard) en ontsluiting nieuwe woningen (€ 2,5 miljard) verdeeld. Wel stonden de afweegkaders voor de verdeling van deze middelen op de agenda.

Op 21 mei bent u geïnformeerd over de inzet van de gemeente Utrecht en onze regionale partners op dit bestuurlijk overleg middels een Raadsbrief. Met deze brief informeren wij u over de uitkomsten. Deze zijn conform inzet. Hieronder volgt een samenvatting van de belangrijkste uitkomsten voor de gemeente Utrecht. In deze brief worden tevens enkele aanpalende zaken toegelicht bij het onderdeel Groot Merwede en Rijnenburg.

Belangrijkste uitkomsten

Groot Merwede en Rijnenburg

Tijdens het BOL Noordwest is afgesproken dat Rijk en regio ernaar streven om op het BO MIRT

Noordwest 2025 te besluiten over een voorlopig Voorkeursalternatief voor de Merwedelijn en in samenhang daarmee afspraken te maken over woningbouw en werkgelegenheid in Groot Merwede en Rijnenburg en de samenhangende thema's als leefbaarheid, groen, en energie. Ook is het streven om op het BO MIRT Noordwest 2025 op basis van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek, vervolgstappen af te spreken om tot het benodigde pakket van multimodale maatregelen te komen voor zowel de doorstroming op de Ring Utrecht als voor de verstedelijking in de A12-zone en Rijnenburg.

In aanloop naar het BOL Noordwest is een tussenbericht over de MIRT-verkenning vastgesteld. Hierin staan de resultaten beschreven van de verdiepingsfase over de Merwedelijn en de recente participatieronde. In de verdiepingsfase is gekeken naar nieuwe oplossingen voor de Merwedelijn in het stationsgebied en voor het tracé betere verhouding tussen kosten en doelbereik. Dit is ook gelukt: er zijn nu maakbare oplossingen in beeld waarbij de doelen van de MIRT-verkenning tegen lagere kosten behaald kunnen worden.. Tegelijkertijd is ook duidelijk dat voor het bereiken van de doelen van de MIRT-verkenning nog steeds extra budget nodig is: er nog geen overeenstemming tussen scope (€ 1,8 tot € 2,3 mld. voor Merwedelijn, maatregelen USP en extra trammaterieel) en het nu beschikbare budget (€ 1,2 mld).

De regio heeft tijdens het BOL Noordwest benadrukt dat publieke partijen aan zet zijn om dit jaar het eerste deel (Merwedelijn), daadwerkelijk mogelijk te maken en hiervoor de middelen voor bij elkaar te leggen. Dit is nodig om zo één van de grootste woningbouwlocaties van Nederland mogelijk te maken. De nut en noodzaak voor een (deels) ondergrondse Merwedelijn worden breed gedragen. De onderzoeksinformatie maakt duidelijk dat meer budget essentieel is om het doel voor elkaar te krijgen. Ook zijn naast een goede OV-oplossing andere afspraken van belang om woningbouw voor elkaar te krijgen (bijvoorbeeld afspraken over het hoofdwegennet). Afgesproken is dat de samenwerkende partijen toewerken naar een Voorkeursalternatief dat enerzijds inzet op maximaal doelbereik en anderzijds ruimte biedt voor versoberingen indien dat noodzakelijk blijkt. Flexibiliteit, een zoektocht naar extra financiering en goede afspraken over het vervolg worden hierin cruciaal.

Tijdens het BOL Noordwest is ook afgesproken dat als er stappen worden gezet naar het Voorkeursbesluit voor de MIRT-verkenning OV en Wonen op het BO MIRT 2025, er gelijktijdig heldere financiële afspraken worden gemaakt met grondeigenaren van Rijnenburg. De gemeente Utrecht is met grondeigenaren in gesprek om te beoordelen onder welke voorwaarden grondeigenaren bereid zijn om naar draagkracht bij te dragen aan de kosten van het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg.

De planning voor het vervolgproces is nog steeds om in november 2025 tot bestuurlijke besluitvorming over een voorlopig Voorkeursalternatief te komen. Eerder hebben wij in het spoorboekje MIRT-verkenning ov en wonen aangegeven dat we voornemens zijn om in het BO MIRT 2025 een voorlopig voorkeursalternatief vast te stellen, en in aanloop daarnaartoe een kaderstellend raadsvoorstel aan u voor te leggen in Q3 2025. Vanwege de recente kabinetsval, en de onduidelijkheid die dit met zich meebrengt over verdeling(van aanvullend benodigde Rijksmiddelen, is dit nu niet opportuun. Wij komen bij u terug zodra er meer duidelijk is over de impact van de val van het kabinet op de besluitvormingsplanning van de MIRT-verkenning OV en Wonen.

Daarnaast zijn er schriftelijke vragen gesteld over de Merwedelijn en de reactie op het VVD alternatief. Deze hebben we beantwoord op 12 juni 2025.

Financiering Goedopweg

Tijdens het BOL Noordwest is gesproken over financiering voor Goedopweg. Dit is een samenwerkingsorganisatie tussen Rijk en regio die helpt om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio Utrecht te verbeteren door onder andere bij te dragen aan hinderbeperking bij grootschalige werkzaamheden en stimulering van spreiden en mijden. De continuïteit van de samenwerking staat echter onder druk vanwege een meerjarig financieringsvraagstuk. Afgesproken is dat Rijk en regio het belang onderkennen voor duidelijkheid bij structurele financiering voor een bereikbaarheidsorganisatie zoals Goedopweg. Rijk en regio hebben de ambitie uitgesproken om voor het BO MIRT 2025 afspraken te maken over gezamenlijke meerjarige financiering.

Financieel instrumentarium woningbouw

Verdelingen van de middelen stond niet op de agenda. Wel hebben de ministers van VRO en IenW de regelingen met betrekking tot het stimuleren van de woningbouw toegelicht naar aanleiding van de integrale visie op de woningmarkt die recent naar de Kamer is gestuurd. Voor de productie van betaalbare woningen is de realisatiestimulans opgetuigd. De inschatting is dat gemeentes ongeveer €7.000 euro krijgen per betaalbare woning. Daarnaast introduceert VRO een instrumentarium dat op specifieke gebiedsontwikkeling stimuleert. Voor de grootschalige woningbouw wordt opnieuw een gebiedsbudget ingericht. Dit betreft voor onze regio Groot Merwede Rijnenburg en Amersfoort Spoor- en A1-zone. Voor overige woningbouwlocaties worden middelen vanuit de Woningbouwimpuls ter beschikking gesteld. Overvecht kan als onderdeel van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid aanspraak maken op extra middelen. Daarnaast wordt de Woningbouw op Korte Termijn-regeling voortgezet. Ook vanuit IenW komen er middelen beschikbaar voor grootschalige woningbouw.

NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort

Tijdens het BOL Noordwest is de Uitvoeringsagenda NOVEX Utrecht-Amersfoort vastgesteld als belangrijk instrument voor het adaptief programmeren. Deze agenda biedt een overzicht van de maatregelen die nodig zijn om de ambities uit het NOVEX-Ontwikkelperspectief te realiseren. Het geeft een overzicht van alle noodzakelijke maatregelen om de groei in de regio op een verantwoorde manier mogelijk te maken. De Uitvoeringsagenda laat zien welke belangrijke richtinggevende besluiten moeten worden genomen over de ontwikkeling van locaties in de hele regio, waaronder Groot Merwede, Rijnenburg, Lunetten Koningsweg, Utrecht Science Park en Overvecht. Deze agenda laat zien dat er de komende jaren een groot aantal keuzes te maken zijn en dat er veel financiële middelen nodig zijn om dit te realiseren. De keuzes die Rijk en regio samen maken leiden tot een groot aantal nieuwe woningen in de gemeente Utrecht. Belangrijk onderdeel hiervan zijn besluiten over investeringen in netwerken voor mobiliteit, energie en groenblauwe voorzieningen. Daarnaast is afgesproken dat Rijk en regio gezien de ernst en omvang van netcongestie op allerlei niveaus met elkaar in gesprek blijven om oplossingen te vinden zodat de woningbouw voortgang kan behouden.

Investeringsagenda voor de Utrechtse gezondheidsmetropool

Tijdens het BOL Noordwest is stilgestaan bij de nadere verkenning voor een ‘Investeringsagenda voor de Utrechtse gezondheidsmetropool’. Onze inzet hiervoor was het versterken van de gezondheidsmetropool door samen met het Rijk te gaan werken aan een ruimtelijk-economische investeringsagenda. Er is bevestigd dat het Utrechtse gezondheidscluster van groot belang is voor het nationale verdienvermogen en een bijdrage levert aan de strategische autonomie van Europa. Daarnaast is vastgesteld dat voldoende en betaalbare woningen, goede mobiliteit en voldoende fysieke ruimte voor economie cruciaal zijn voor het vestigingsklimaat, de werving én behoud van talent en het innovatievermogen van het Utrechtse gezondheidscluster. Verder is afgesproken dat de

regio in samenspraak met het Rijk werkt aan een ruimtelijk-economische investeringsagenda die het sterke vestigingsklimaat in Utrecht behoudt en versterkt. Deze wordt geagendeerd in het BOL Noordwest 2026. Voor de stad Utrecht betekent dit dat we samen met Rijk en regio aan de slag kunnen om de Utrechtse gezondheidsmetropool te versterken.

Deltaprogramma deelgebied Centraal Holland
De kans dat deelgebied Centraal Holland te maken krijgt met wateroverlast is groot, met enorme maatschappelijke ontwrichting en schade als gevolg. Tijdens het BOL Noordwest is daarom besloten tot het gezamenlijk opstellen van een ‘Maatregelenpakket Wateroverlast’. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de scopebepaling die begin dit jaar is opgesteld. Dit maatregelenpakket wordt geagendeerd in het BOL Noordwest 2026. Verder is afgesproken om op basis van criteria meer gedetailleerd nut, noodzaak en haalbaarheid van het totale pakket aan maatregelen in beeld te brengen en zo een basis te leggen voor een toekomstige investeringsbeslissing. Ook is afgesproken de gewenste oplossingen voor Centraal Holland een plek te geven in besluitvorming op andere tafels, zoals Uitvoeringsagenda’s, de Omgevingsvisie en gebiedsgerichte programmering van de NOVEX-gebieden. Tenslotte is afgesproken dat de minister van VRO een werkbezoek zal brengen aan het deelgebied Centraal Holland om te worden geïnformeerd over de wateroverlastscenario’s.

Vervolgprocedure
De afspraken die op BOL Noordwest tussen Rijk en regio zijn gemaakt zullen verder worden opgepakt. Over onze inzet, de inhoudelijke keuzes en financiering op deze onderdelen blijven wij met u in gesprek. In ieder geval zal dat zijn voor het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest dat is gepland op 5 november 2025.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,



MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht

Tussenbericht: bevindingen Verdiepingsfase

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

juni 2025


Bouwtrots
Hier werken we veilig samen
vandenPOL
van den POL
vandenpol.com

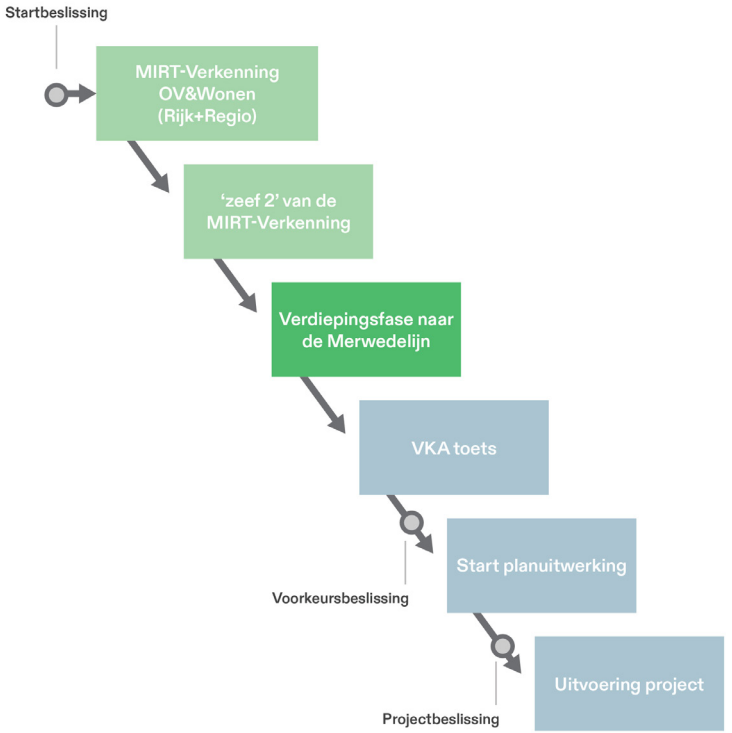
Inleiding

De regio Utrecht groeit en wordt drukker. De regio kent een grote vraag naar nieuwe woon- en werklocaties en een sterke toename in mobiliteit zowel in, van, naar als door de regio. Om de gezonde groei van de regio te ondersteunen, wordt hieraan vanuit verschillende invalshoeken gewerkt. De MIRT-verkenning OV en Wonen onderzoekt een van de oplossingen, namelijk de mogelijkheid voor een schaalsprong in het Utrechtse OV-systeem, zodat deze toekomstbestendig is en de groei kan faciliteren. Deze verkenning is daarmee een belangrijk puzzelstuk om de bredere verstedelijkingsopgave in de regio mogelijk te maken. In dit bericht delen we de nieuwste inzichten uit onderzoek naar de Merwedelijn.

De MIRT-verkenning OV en Wonen is al een tijd bezig. Dit is dus ook niet het eerste bericht dat we hierover maken. Voorafgaand aan dit tussenbericht hebben we twee eerdere tussenberichten gemaakt. In het eerste tussenbericht hebben we beschreven welke oplossingen zijn onderzocht in de Verkenning en welke effecten deze oplossingen hebben. In het tweede tussenbericht hebben we op basis van de effecten en aanvullende onderzoeken een aantal tussentijdse conclusies getrokken.

Wat is een MIRT-Verkenning?
Voor het realiseren van grootschalige infrastructuurprojecten werken we in Nederland binnen de MIRT-systematiek. Deze MIRT Verkenning wordt uitgevoerd in U Ned-verband, een samenwerking van overheden[1].

In de Verkenning wordt gekeken welke maatregel het beste past bij de doelstelling. Het resultaat van de MIRT-verkenning is een door Rijk en regio vastgesteld pakket van maatregelen, die kosteneffectief invulling geven aan de doelstellingen (zie kader hieronder). Dit pakket heet eerst nog het Voorkeursalternatief (VKA). Na de inspraak en de besluitvorming daarover is er een Voorkeursbeslissing.



Proces: hoe zijn we tot de verdiepingsfase gekomen, en wat gebeurt hierna als er een voorkeursbeslissing wordt genomen

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.

In de Voorkeursbeslissing van de MIRT-verkenning staan de belangrijkste maatregelen en keuzes beschreven die verder uitgewerkt gaan worden. Voordat het project naar de volgende fase – de planuitwerking – kan, moeten Rijk en regio afspraken maken over de financiering, exploitatie en de onderlinge rolverdeling. Deze afspraken leggen we vast in een bestuursovereenkomst.

In de **MIRT-verkenning OV & Wonen** staan drie doelen centraal:

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

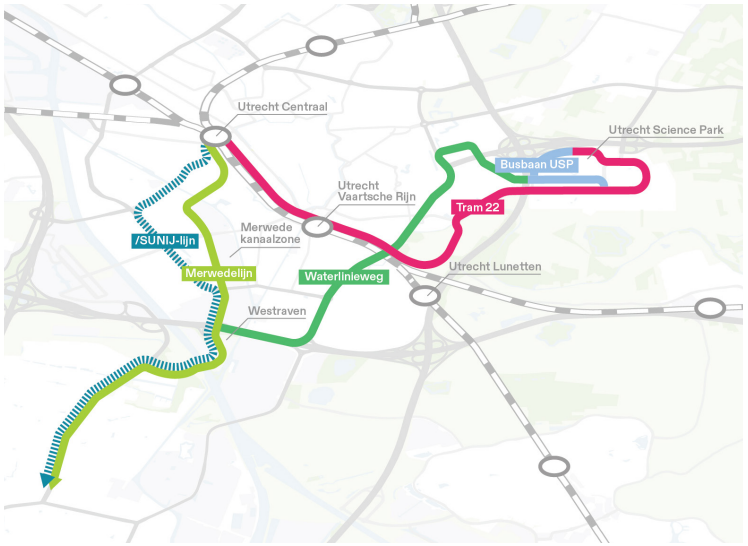
De MIRT-verkenning kijkt op dit moment naar vier maatregelen om deze doelen te bereiken:

1. Merwedelijn i.s.m. bestaande tram in Kanaleneiland
2. Busbaanopties via Waterlinieweg
3. Een frequentieverhoging van Tram 22 (Utrecht Centraal - Utrecht Science Park - USP)
4. Busbaanopties binnen het USP

Het onderzoek naar de maatregelen 2 t/m 4 is in het najaar van 2024 afgerond en kan worden meegenomen in de besluitvorming richting het VKA. Lees hierover meer in **<< verwijzing tussenbericht 2 >>.**

De belangrijkste bevinding van de MIRT-verkenning over de Merwedelijn is dat deze lijn de potentie heeft om de drager van de groeiopgave te vormen, waarmee ook de omgeving van Utrecht Centraal blijft functioneren en extra druk op de Ring Utrecht kan worden voorkomen. De economische motor van midden Nederland – het Utrecht Science Park – blijft goed bereikbaar met het OV door het intensiveren van tram 22 in combinatie met maatregelen voor de bus.

Omdat er nog onzekerheden waren over de maakbaarheid van de Merwedelijn en er geen oplossing was gevonden voor het bereiken van de doelen in combinatie het beschikbare budget was het te vroeg om een voorkeursalternatief te kiezen. Daarom is de MIRT-verkenning verlengd met een verdiepingsfase uitsluitend over de Merwedelijn.



Scope van de MIRT verkenning: de vier maatregelen die onderzocht worden. In deze verdiepingsfase verdiepen we op de Merwedelijn.

Samenhang met het MIRT Onderzoek
Naast deze verkenning wordt er door het programma U Ned ook onderzoek gedaan naar alle noodzakelijke maatregelen voor de realisatie van de toekomstige woningbouw in Utrecht Groot Merwede & Rijnenburg. Dit wordt gedaan in het MIRT-onderzoek. De resultaten en keuzes uit deze MIRT-verkenning voor het toekomstige OV-systeem en de komst van een Merwedelijn worden in dit MIRT-onderzoek meegenomen.

Onderliggende rapportages
Dit tussenbericht is gebaseerd op lopende onderzoeken door advies-, ontwerp- en ingenieursbureaus. Op dit moment wordt er nog gewerkt aan de onderzoeken. Alleen dit bericht wordt nu openbaar gemaakt. In het vierde kwartaal van 2025 worden onderliggende documenten vrijgegeven.

Opgave

Utrechtse groeiopgave heeft nationale impact
De Metropoolregio Utrecht kent een grote vraag naar nieuwe woon- en werklocaties en een sterke toename in mobiliteit zowel in, van, naar als door de regio. Dit leidt ertoe dat bestaande verkeersknelpunten groter worden en nieuwe knelpunten gaan ontstaan. Utrecht vormt een belangrijke nationale draaischijf in zowel de weg (Ring Utrecht) als het OV (Utrecht Centraal). Het is op de weg en via het spoor de schakel tussen Oost-, Zuid- en Noord-Nederland en de Randstad in het westen.

De ligging van Utrecht, centraal in Nederland, maakt dat de opgaven op lokaal schaalniveau al snel een nationale impact hebben. Het gaat hierbij om (1) knelpunten rondom nieuwe woongebieden; (2) het economisch functioneren en de concurrentiepositie van de Metropoolregio Utrecht, als ook (3) het functioneren van de draaischijf Utrecht, dat is zowel de doorstroming op de ring Utrecht als het OV-knooppunt Utrecht Centraal.

Daarnaast is het van belang om de groeiopgave van Nederland, en in dit specifieke geval de metropoolregio Utrecht, in het licht van brede welvaart te bezien. Zo wordt deze groei op een gezonde, eerlijke en toekomstbestendige manier gefaciliteerd. Dit zijn thema's die samen het toekomstperspectief van mensen mede bepalen. Door de mate waarin zij of hun (klein)kinderen zicht hebben op een plek om te wonen en de mogelijkheid om te reizen naar werk of voorzieningen.

<u>Bereikbaarheid van draaischijf Utrecht op orde</u>
Door de landelijke spoorknoop Utrecht Centraal te versterken en het OV-alternatief voor de auto te verbeteren voor (nieuwe) inwoners draagt de Merwedelijn bij aan het functioneren van de ring en daardoor aan de nationale bereikbaarheid.

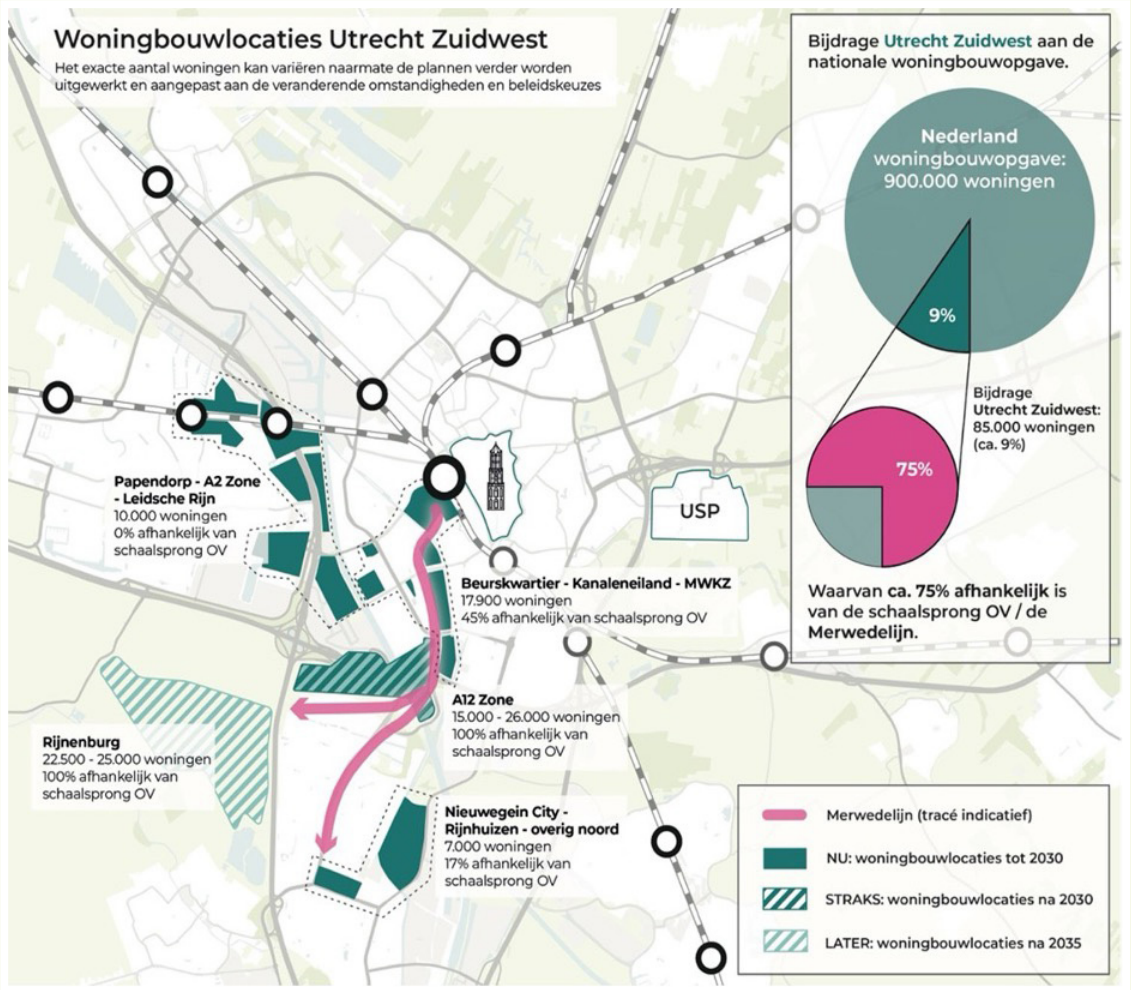
Zoals in onderstaand kaartbeeld is weergegeven, wordt de ring (door de autoreiziger) en het station Utrecht Centraal (door de treinreiziger) gebruikt voor veel doorgaande reizen van en naar regio buiten Utrecht. Utrecht vormt letterlijk een knooppunt. Als deze knoop niet functioneert, zorgt dit dus voor een verslechtering van de bereikbaarheid tussen gebieden op nationale schaal.

Faciliteren van de woningbouwopgave
Utrecht staat in de top 3 van 'meest verhitte' gemeenten met betrekking tot de woningmarkt. De gemeenten Utrecht en Nieuwegein bouwen samen tot en met 2030 bijna 39.000 woningen in Utrecht Zuidwest, waarvan 25.500 in Utrecht Groot Merwede. Na 2030 ligt er potentie voor de bouw van ca. 15.000 tot 26.000 woningen in Groot Merwede en 22.500 - 25.000 woningen in Rijnenburg. Alles bij elkaar (ca. 85.000 woningen) is dat grofweg een stad zo groot als Arnhem die erbij komt in dit deel van de regio.



Utrecht is de draaischrijf van Nederland. Zowel de Ring Utrecht voor het snelwegennet als Utrecht CS voor het spoor.

Ongeveer 75% van deze woningen is direct afhankelijk van de realisatie van de Merwedelijn en wacht dus op positieve besluitvorming binnen deze MIRT-verkenning. Zonder de Merwedelijn is er simpelweg onvoldoende ruimte in het mobiliteitssysteem om deze nieuwe inwoners van A naar B te brengen. Het zijn te veel inwoners voor bussen en auto's. Met het realiseren van deze nieuwe woningen blijft het ook in de toekomst mogelijk voor midden- en lage inkomens een betaalbare woning te vinden in de omgeving van Utrecht. Zo kan men wonen in de nabijheid van werk.



Verdiepingsfase: de 4 onderzoeksvarianten

De verdiepingsfase is erop gericht om aanvullende beslisinformatie op te leveren voor de Merwedelijn om te kunnen kiezen voor een Voorkeursalternatief. Het gaat hierbij om extra informatie voor de Merwedelijn op de volgende onderwerpen:

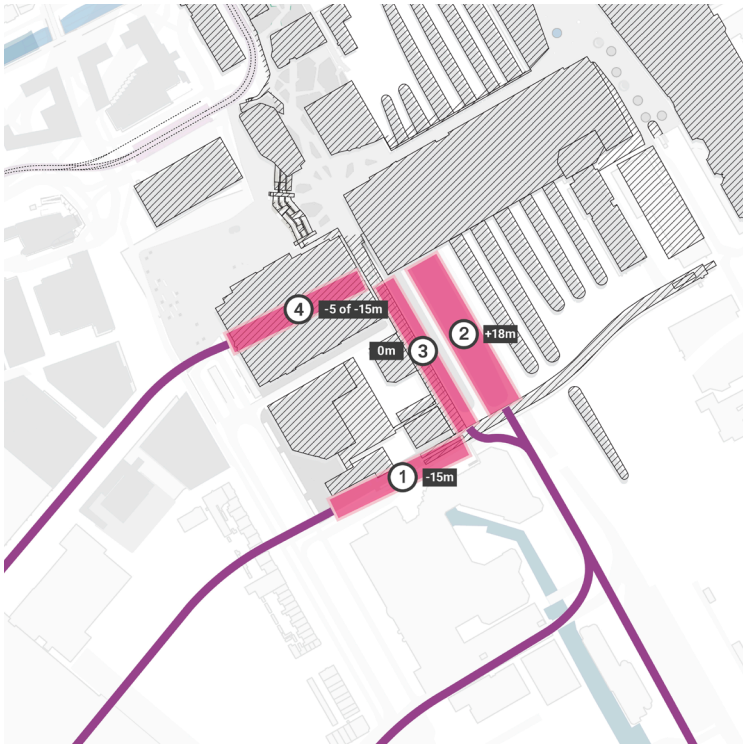
- Maakbaarheid van de Compacte Knoop Utrecht Centraal
- Vergroten van het doelbereik van Compacte Knoop Utrecht CS en Tracé om daarmee onder andere het aantal nieuw te bouwen woningen te vergroten
- Versoberingen en fasering van de aanleg van de Merwedelijn om de kosten en budget in overeenstemming te brengen

We onderzoek deze onderwerpen, omdat we nieuwe oplossingen zoeken met een beter evenwicht tussen doelbereik en kosten in aanvulling op de eerdere oplossingen uit de verkenning.

Allereerst is in een **Creatieve fase** opnieuw gekeken naar alle mogelijke opties voor het tracé van de Merwedelijn en de knoop Utrecht Centraal. De hoogteligging van het tracé (tunnel, maaiveld, viaduct) was een belangrijk onderwerp (vanuit eventuele besparing), terwijl voor de knoop de wens voor het doorkoppelen naar de binnenstad en het niet boren onder bestaande bebouwing als randvoorwaarde zijn losgelaten om te komen tot nieuwe maakbare oplossingen. Om een beperkt aantal opties uit de creatieve fase te selecteren voor de rest van het onderzoek, is een aantal verdiepende onderzoeken gedaan. De bevindingen staan hieronder.

Belangrijke leerpunten creatieve fase

<u>Maakbaarheid haltes Utrecht CS</u>
Een compacte knoop is erg belangrijk voor de reiziger. In de vorige fase bleek dat compacte opties uit de vorige fase lastig maakbaar zijn. Daarom zijn nu vier maakbare haltes gevonden: onder het Beatrixtheater (Nieuw Beatrixgebouw), bij de Knooppassage, boven het busstation west (Busstation West Hoog) en in het busstation west (Busstation West Maaiveld).



Overzicht van de vier haltes in het stationsgebied

<u>Kostenbesparing tracé: op hoogte en open bak</u>
De kosten van varianten met een lange tunnel bleken te hoog voor het beschikbare budget. Daarom zijn versoberingen onderzocht. Twee mogelijke besparingen zijn geïdentificeerd: een tracé op viaducthoogte (+1 of +2) en een tracé in een verdiepte ligging (deels open) in plaats van een volledig dichte tunnel. De open bak kan op

strategische plekken deels worden afgedekt om de doorstroming en veiligheid te waarborgen.

Overige kostenbesparingen
Er zijn nog een aantal andere kostenbesparingen gezocht:

- De eerste is een korte boortunnel. Dit bleek niet haalbaar. Hiervoor kan geen geschikt bouwterrein gevonden worden. Daarom moet de startschacht voor een boortunnel in Westraven worden gerealiseerd, ten noorden van de A12 is niet haalbaar. Een kortere tunnel moet altijd gegraven worden.

- Deels op maaiveld rijden. Uit eerder onderzoek bleek dat hoge frequenties (tot wel 24x/u) niet haalbaar zijn op maaiveld. Er is onderzocht waar dit precies niet mogelijk is, en met welke frequentie een maaiveldoplossing wel haalbaar is.

Bij het Europaplein kunnen maximaal 8-12 trams per uur passeren, of 16 trams aan de oostzijde en als een deel van het autoverkeer ongelijkvloers kruist. Bij de A12-op- en afritten kunnen (maar alleen aan de oostzijde) 12-16 trams per uur passeren, mits de Mauritiuslaan wordt afgesloten. Bij het Anne Frankplein kunnen 12-16 trams per uur passeren als de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers wordt beperkt. Een volledig maaiveldvariant is daardoor afgevallen. Opties waarbij deels op maaiveld wordt gereden met een maximale frequentie van 16x/u zijn nog mogelijk, maar hiermee is Rijnenburg en Groot Merwede niet volledig te realiseren zonder aanvullende maatregelen en kan er sprake zijn van desinvesteringen. De huidige SUNIJ-tram kan maximaal 12 tot 16x/u rijden als de oversteekbaarheid wordt beperkt.

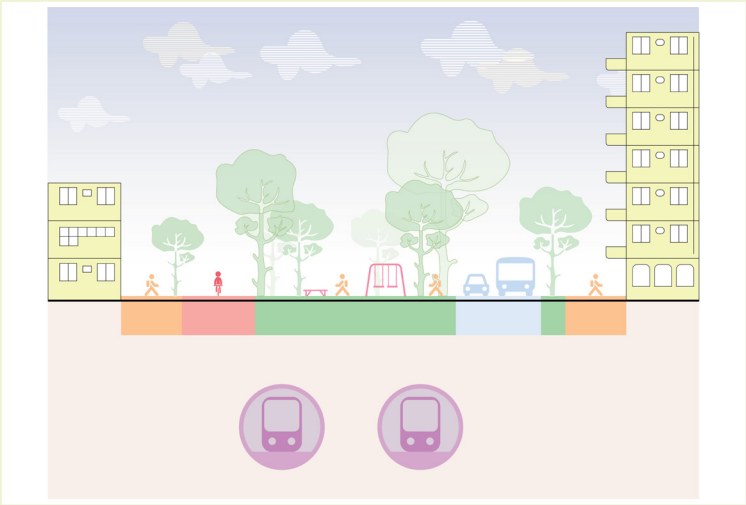
- Nieuwe brug. Voor de gebiedsontwikkeling rond Galecopperzoom bleek ontsluiting via de Merwedelijn belangrijk. Een boortunnel onder het Amsterdam-Rijnkanaal was te kostbaar. Er is nu een mogelijkheid gevonden voor een nieuwe brug tussen Westraven en Galecopperzoom. Deze brug maakt de ontsluiting mogelijk, maar kan door maximale hellingpercentages niet gecombineerd worden met een geboorde tunnel onder de A12. Bij een bestaande brug kan er een aftakking naar Galecopperzoom worden gerealiseerd.

Bouwstenen en onderzoekvarianten
Het resultaat van de verdiepingsfase zijn 4 kansrijke tracé opties (een geboorde tunnel, een verdiepte ligging, een viaduct en een combinatie van een korte tunnel met een viaduct). Daarnaast is er een faseringsvariant onderzocht waarbij alleen het zuidelijke deel van de verdiepte ligging wordt aangelegd. Voor de rest volgt de tram het huidige SUNIJ-tracé.

Voor de knoop zijn er vijf verschillende haltes bij Utrecht CS gevonden (zie kaart op de vorige pagina). Niet alle 5 de haltes kunnen op elk tracé aansluiten. De meeste haltes passen bij 1 of 2 tracé opties. In de bijlage staat een overzicht.

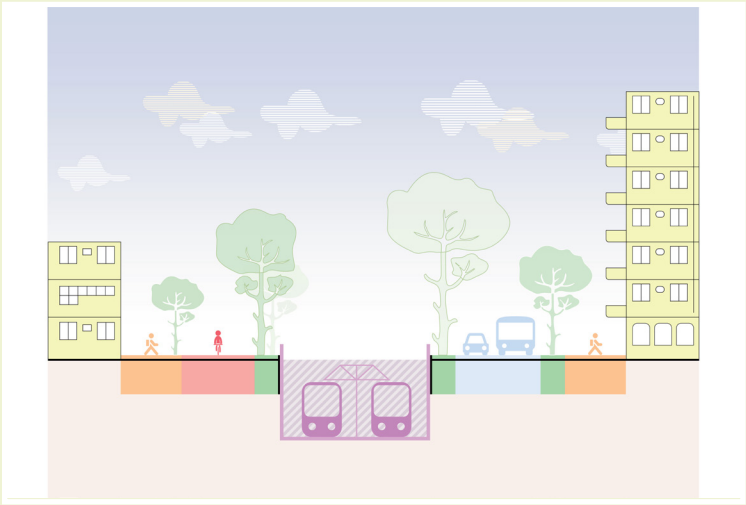
Deze vier tracés zijn met de 5 haltes gecombineerd tot 4 onderzoekvarianten. De volledige varianten staan met kaart, lengteprofiel en omschrijving in de bijlage. Daar is ook opgenomen welke halte met welk tracé kan worden gecombineerd.

Tram in boortunnel



De tram rijdt volledig ondergronds via een geboorde tunnel tussen Utrecht CS en Westraven.

Tram in een verdiepte ligging



De tram rijdt verdiept onder maaiveld, deels overdekt, tussen Utrecht CS en Westraven.

Tram op viaduct



De tram rijdt op een verhoogd viaduct door Utrecht, circa 10 meter boven de grond.

Tram deels tunnel, deels op viaduct (combinatievariant)



De tram rijdt deels verdiept (in het stationsgebied) en deels op een viaduct (op het zuidelijke deel van het tracé).

Verdiepingsfase: ontwerp, kosten en onderscheidende effecten

De verdiepingsfase heeft opgeleverd dat er technisch maakbare varianten op tafel tegen lagere kosten die de schaalsprong in het OV-systeem mogelijk maken en tegelijkertijd de draaischijf functie van de snelwegring en Utrecht Centraal waarborgen. Dit is noodzakelijk om de woningbouwambities te realiseren.
De verdiepingsfase is daarmee succesvol afgerond. Daarmee ligt er een stevig fundament om keuzes te maken over het Voorkeursalternatief (VKA).

De vier onderzoeksvarianten (zie hoofdstuk 3) zijn verder uitgewerkt en ontworpen. Dit is gedaan door verschillende ontwerp-, advies- en ingenieursbureaus. Dat leidde tot vier technisch maakbare varianten (zie bijlage – variantenoverzicht). Ook is er een faseringsvariant onderzocht. Vervolgens zijn de onderzoekvarianten onderling vergeleken en beoordeeld op onder andere de volgende thema's: doelbereik, onderscheidende effecten, toekomstvastheid, maakbaarheid, omgeving en kosten & risico's.

Doelbereik: beoordeling aan de hand van MIRT-doelen
De onderzoekvarianten zijn beoordeeld aan de hand van de twee doelen van de MIRT-verkenning die een directe koppeling hebben met de Merwedelijn:

Doelbereik Utrecht CS: voorkomen overbelasting Utrecht Centraal
Een compacte knoop is vanuit OV-kwaliteit de beste oplossing (zie vorige tussenbericht voor meer uitleg). Alle onderzochte haltes uit de verdiepingsfase geven hier invulling aan al dan niet met aanvullende maatregelen (zoals een zuidertunnel). Een korte looptijd op Utrecht CS in combinatie met een snelle tramverbinding maakt dat het verbinden van (regionale) buslijnen mogelijk is in alle onderzoekvarianten. Daarmee kan de toename van het aantal bussen rondom Utrecht Centraal worden verminderd.

Ook andere verkeersstromen richting Utrecht CS (bijv. fietsers en bussen van/naar het westen) kunnen door de ongelijkvloerse tram goed Utrecht CS en het centrum bereiken.

Bij de faseringsvariant is een overstap van bus op Merwedelijn niet mogelijk. Daardoor moeten de bussen door rijden naar Utrecht CS en zorgt deze variant daar niet voor een afname van het aantal bussen. Grofweg 5% van de busritten kan vervangen worden door tramritten. Het busknelpunt, een van de doelen van de verkenning, bij de Van Zijstweg blijft bij de faseringsvariant bestaan.

Doelbereik woningbouw: bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties
De Merwedelijn maakt in alle onderzoekvarianten een verdere verstedelijking in regio Utrecht mogelijk, waardoor de woningbouwopgave kleiner wordt. Het aantal woningen dat realiseerbaar is, hangt in belangrijke mate af van drie factoren:

- **Capaciteit:** De mate waarin een hoge tramfrequentie (tot wel 24x/u) haalbaar is om op termijn ook Rijnenburg te ontsluiten. Dit is in alle onderzoekvarianten mogelijk, behalve in de faseringsvariant. Daarbij is een beperktere frequentie (12 tot 16x/u) mogelijk. Dat is voldoende de woningen in de scope van de verkenning, maar niet voor het volledige woningbouwprogramma in Groot Merwede.
- **Snelheid:** Een korte reistijd (rijtijd + looptijd) van en naar Utrecht Centraal is cruciaal voor de OV-kwaliteit. OV-kwaliteit bepaalt in belangrijke mate hoe veel woningen gebouwd kunnen worden. Door een hoge OV-kwaliteit is er minder afhankelijkheid van de auto. Daardoor kunnen er meer woningen gebouwd worden. In alle onderzoekvarianten (behalve de faseringsvariant) is er sprake van een forse verbetering van de OV-kwaliteit, en zijn dus hoge aantallen woningen mogelijk. In de faseringsvariant is de verkoring van de reistijd kleiner gering en zullen woningaantallen lager zijn. Als de OV kwaliteit minder wordt zullen de dichtheden en woningaantallen ook afnemen.

- **Fysieke inpassing:** Hoe het tramtracé precies loopt bepaalt ook fysiek hoeveel woningen er inpasbaar zijn. Het belangrijkste verschil wordt bepaald in de keuze tussen een nieuwe brug of de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Dat heeft gevolgen voor het aantal woningen dat je kunt bouwen, met name in het gebied rond Galecopperzoom en Westraven.

Hieronder staat het overzicht per deelgebied (voorlopige inschatting).

Locatie	Woningen mogelijk	Opmerking
Beurskwartier/ Kanaleneiland/ Merwedekanaalzone	17.900	45% afhankelijk van de een snelle Merwedelijn
Papendorp/ A2 zone/ Leidsche Rijn	10.000	Niet afhankelijk van de Merwedelijn
A12 zone	15.000 tot 26.000	100% afhankelijk van de een snelle Merwedelijn Eerste inschatting: ca. 2.000 woningen minder mogelijk zonder nieuwe brug
Nieuwegein City/ Rijnhuizen/ overig noord	7.000	17% afhankelijk van de een snelle Merwedelijn
Rijnenburg	22.500 tot 25.000	100% afhankelijk van de een snelle Merwedelijn

Toekomstvastheid
Alleen bij de haltes Knooppassage is het mogelijk om het spoor in de toekomst door te trekken naar de binnenstad. Voor de halte Beatrixgebouw is een mogelijke variatie benoemd waardoor deze misschien toch door te koppelen is. Deze is nu niet ontworpen, beoordeeld of geraamd. Daarnaast is het voor elke onderzochte variant noodzakelijk om het tracé in de toekomst te verlengen van Galecop naar Rijnenburg, om de gewenste ontwikkelingen in dat gebied mogelijk te maken. Dit is technisch en functioneel realiseerbaar in alle onderzoekvarianten.

Bij de faseringsvariant kan de tram waarschijnlijk 12 tot 16 keer per uur rijden (onderzoek loopt nog). Hiervoor zijn echter wel aanpassingen nodig aan het noordelijke deel van het tracé en de halte bij Utrecht Centraal. Om in de toekomst een frequentie tot wel 24 keer per uur mogelijk te maken, moet het noordelijk deel van de Merwedelijn en een andere halte bij Utrecht Centraal worden aangelegd.



Artist impression van een mogelijke uitvoering van een tram op een verhoogd viaduct (ca. 10 meter boven de grond).

Effecten: verschillen in (uitvoerings)hinder, geluid, ruimtelijke impact en impact op wegennet
Hoewel onderzoekvarianten op doelbereik grofweg gelijk scoren, zijn er duidelijke verschillen in effecten. In deze fase is de focus gelegd op de onderscheidende effecten tussen de verschillende varianten. Wat de onderscheidende effecten zijn, hebben we bepaald op basis van het Verkenningenrapport uit de vorige fase en de belangrijkste kenmerken van de onderzoeksvarianten. Deze verschillen zijn locatieafhankelijk en vragen om bestuurlijke keuzes: wat vinden we acceptabel en waar leggen we de prioriteit? Om een Voorkeursalternatief vast te stellen, is een volledig beeld van de effecten nodig. Dit is de volgende stap in het onderzoek.

<u>Uitvoeringshinder</u>
De mate van hinder tijdens de uitvoering verschilt sterk per variant:

- Gegraven variant: veroorzaakt veel hinder voor auto- en langzaam verkeer, met name vanwege langdurige werkzaamheden in stedelijk gebied. Deze hinder duurt meerdere jaren.
- Viaductvariant (+1): veroorzaakt minder langdurige hinder. De bouw vindt relatief snel plaats in opeenvolgende segmenten, wat leidt tot een gemiddelde mate van hinder.
- Geboorde variant: veroorzaakt minimale hinder aan de oppervlakte. De meeste hinder is op de plek waar de boor de grond in gaat en de locaties van de haltes. De rest van het tracé wordt ondergronds aangelegd met weinig verstoring bovengronds.

Geluid en trillingen in gebruik
De effecten op geluid en trillingen in de gebruiksfase zijn afhankelijk van het type aanleg:

- Viaductvariant en gegraven variant: veroorzaken geluids- en trillingshinder. Bij de gegraven variant geldt dit alleen voor de open gedeelten van de bak, met name op het zuidelijke deel van het tracé. Het viaduct veroorzaak de meeste geluids- en trillingshinder.
- Geboorde variant: heeft minimale geluids- en trillingshinder door de volledige ondergrondse ligging.
- Tracé binnen Nieuwegein: de mate van geluid- en trillinghinder is afhankelijk van de keuze voor het tracé (over de oude of nieuwe brug). Ook zal ten opzichte van de huidige situatie de tram vaker gaan rijden. Daardoor zijn in alle gevallen vaker trillingen en geluid.

Ruimtelijke impact
De ruimtelijke inpassing verschilt tussen de varianten:

- Viaduct: veroorzaakt grote visuele impact op de omgeving. Als het viaduct gemaakt wordt van staal, dan zijn smallere pilaren mogelijk en meer ruimte tussen de pilaren. Daardoor past het beter in een stedelijke omgeving (zie als voorbeeld de artist-impressie in het figuur hiernaast).
- Geboorde tunnel: Deze is, op de ingangen van de haltes, na niet zichtbaar in de openbare ruimte. Doordat het aantal bussen afneemt ontstaat er ruimte heeft dit een positief effect op de ruimtelijke beleving.
- Verdiepte ligging: heeft impact op de openbare ruimte. Vooral op de delen waar de geul open is, hier vormt het een barrière. Waar deze dicht is lijkt dit sterker op de tunnel. Met als enige verschil dat de verdiepte ligging ondieper ligt waardoor er geen bomen op kunnen groeien.

Effect onderliggend wegennet
Bij de gegraven variant in combinatie met een nieuwe brug doorsnijdt de hellingbaan van de tram de Mauritiuslaan en de Europalaan tussen de A12 op- en afrit en Nieuwegein. Dit betekent dat er geen doorgaand autoverkeer mogelijk is tussen Utrecht en Nieuwegein. De verkeerskundige effecten hiervan zijn in deze fase niet verder onderzocht. In de andere varianten kan het onderliggend wegennet ter hoogte van de A12 blijven functioneren zoals nu. Daarnaast heeft de faseringsvariant ook impact op de kruisende stromen (in het noordelijk deel). Dat geldt ook voor de gegraven variant op de plekken waar de tunnelbak open is en een barrière vormt.

Effect hoofdwegennet (Ring Utrecht)
Door te bouwen in nabijheid van voorzieningen en met goede OV-kwaliteit is het mogelijk om autoluwe wijken te ontwikkelen. De Merwedelijn zorgt er daarmee niet alleen voor dát de woningen ontwikkeld kunnen worden, maar ook dat dit met zo min mogelijk extra autoverkeer op het stedelijk- en hoofdwegennet gebeurt. De OV-kwaliteit die de Merwedelijn biedt, zorgt ervoor dat er naar verwachting 45.000 minder autoritten gemaakt worden (per etmaal) ten opzichte van woningen ontwikkelen op andere plekken in de provincie. Ter vergelijking: van snelwegaansluiting Westraven maken per dag 34.000 auto's gebruik . In dit aantal is nog niet meegenomen dat een hoge OV-kwaliteit ook deelauto's en meer fietsreizigers (met overstap) mogelijk maakt, zodat het autogebruik nog verder zou kunnen afnemen.

Diverse haltes Utrecht CS
Uit de creatieve fase zijn vier kansrijke maakbare haltes bij Utrecht CS gekomen. Deze vier opties zijn beoordeeld. De effecten lopen uiteen op het gebied van OV-kwaliteit, loopstromen, ruimtelijke kwaliteit en toekomstvastheid.

Knooppassage scoort gemiddeld op OV-kwaliteit en sterk op loopstromen en ruimtelijke kwaliteit. De integratie van de Zuidertunnel zorgt voor directe verbindingen met alle treinperrons, bus en tram, wat leidt tot een sterke verbetering van de reistijd (rijtijd + looptijd spoor 11/12: ca. 6:15 min). Een belangrijk pluspunt is de potentiële toekomstige doorkoppeling richting de binnenstads. Tegelijkertijd zijn er haalbaarheidsvragen door raakvlakken met ontwikkelingen van het Rijkvastgoedbedrijf, de ontwikkeling van het Beurskwartier, de aanleg van een nieuwe transfertunnel en de aanwezigheid van WKO-bronnen.

Beatrixgebouw scoort eveneens goed. Deze halte scoort gemiddeld op OV-kwaliteit, maar het beste op ruimtelijke kwaliteit, met kansen voor inpassing in de bestaande stedelijke structuur (rijtijd + looptijd spoor 11/12: ca. 6 min). Deze optie biedt mogelijk perspectief op doorkoppeling naar de binnenstad, maar dat is in deze fase niet uitgewerkt en is complexer dan bij de Knooppassage. Bij deze optie zitten haalbaarheidsvragen door raakvlakken met de Jaarbeurs omdat voor deze halte het bestaande Beatrixgebouw deels of geheel gesloopt moet worden. Dat biedt kansen, maar heeft ook risico's. Daarnaast zitten er in dit gebiedt ook WKO-bronnen.

De Busstation West-opties scoren wisselend. De Busstation West Hoog scoort het best op OV-kwaliteit (rijtijd + looptijd spoor 11/12: ca. 4:45 min), maar laat significante negatieve effecten zien op ruimtelijke kwaliteit, geluid en trillingen doordat deze halte boven de grond is. Ook is deze optie in de toekomst niet door te koppelen richting de binnenstad. Daarnaast zijn er haalbaarheidsvraagstukken omdat deze optie vlak langs de toren van de Rabobank gaat.

De Busstation West maaiveld scoort het laagst op OV-kwaliteit en ruimtelijke kwaliteit en heeft negatieve effecten op de businfrastructuur. Er zijn haalbaarheidsvragen voor de compensatie van de bestaande bushalte en door het raakvlak met ontwikkeling Kruisvaartkade. De rijtijd + looptijd naar spoor 11/12 is hier circa 6:30 min. Deze optie is in de toekomst niet door te koppelen naar een ondergrondse OV-verbinding naar de binnenstad, maar heeft op maaiveld wel een verbinding met het bestaande tramnetwerk.

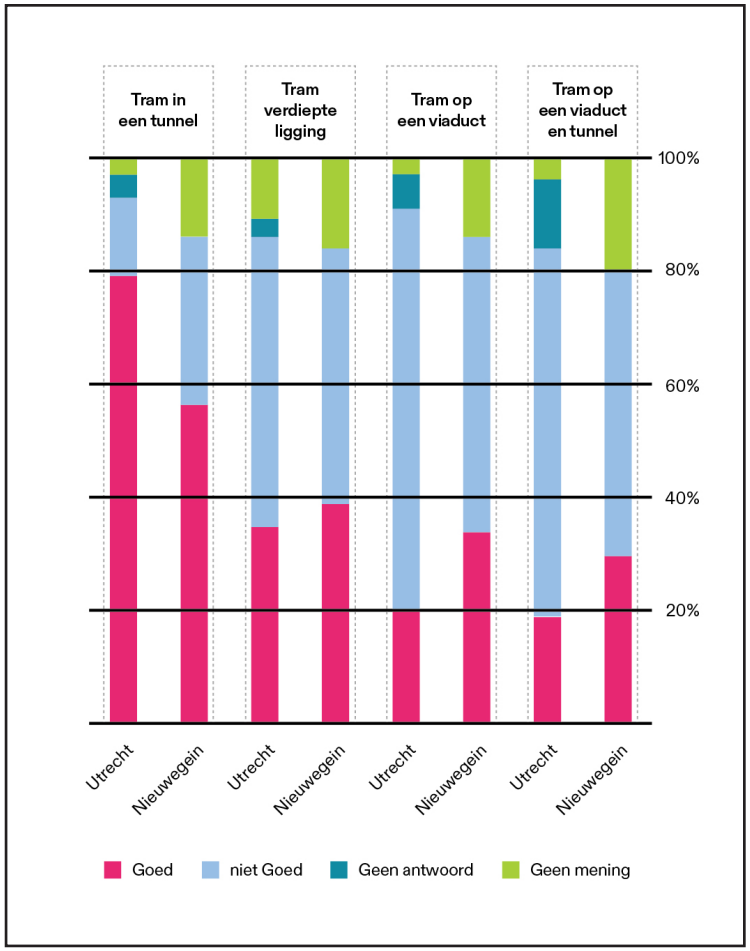
De haltes Knooppassage en het Beatrixgebouw bieden de beste balans tussen prestaties op OV-kwaliteit, loopstromen en ruimtelijke kwaliteit. De mogelijkheden voor doorkoppeling geven meer toekomstvastheid. Tegelijkertijd vergen beide onderzoekvarianten nog nadere uitwerking op het gebied van haalbaarheid en inpassing in relatie tot bestaande ontwikkelingen. De Knooppassage halte is alleen de combineren met een geboord tracé. De halte Beatrixgebouw met een geboord, gegraven en een combinatievariant.

Bouwrisico's
Alle onderzochte varianten zijn technisch maakbaar. In de verdiepingsfase zijn de ontwerpen aangescherpt en verder uitgewerkt. Er is een goed overzicht ontstaan van de benodigde ruimte, de technische raakvlakken met de omgeving en de specifieke risico's per bouwmethode:

- **Boren.** Bouwrisico's zitten vooral bij de haltes die relatief diep gelegen zijn. Ook is er het risico van de nabijheid van warmte koude bronnen (WKO) die er in het gebied aanwezig zijn.
- **Graven (verdiept)** Doordat in deze oplossing de bak (tunnel) ondieper ligt, zijn er meer risico's op het gebied van kabels, leidingen, archeologie en water en raakvlakken met andere (bestaande) constructies (zoals de A12 en busonderdoorgang bij het Anne Frankplein). Ook hier speelt het risico van de WKO's.
- **Viaduct (+1)** is technisch eenvoudig en snel te realiseren. Beperkte risico's, behalve bij de brug over de parkeergarage Rabobank.
- **Combinatie** is een combinatie van graven en viaduct, dus kent een combinatie van die risico's.
- **Fasering** dit is een korte gegraven tunnel. Hier spelen dezelfde risico's als bij graven.

Inbreng van de omgeving
Op verschillende manieren is aan de brede omgeving gevraagd hoe ze denken over de onderzoekvarianten van de Merwedelijn. Er is een enquête uitgezet onder inwoners van Utrecht en Nieuwegein die in totaal 2.498 keer is ingevuld, er zijn drie participatieavonden georganiseerd: twee in Utrecht, één in Nieuwegein.
En er zijn gesprekken geweest met private stakeholders langs de potentiële Merwedelijn. De uitkomsten van de gesprekken met de omgeving:

- 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 o.a. zorgt voor behoud van groen. Ze geven daarbij wel aan dat ze zorgen hebben over de sociale veiligheid en toegankelijkheid van haltes.
- In Nieuwegein spreekt men de voorkeur uit voor de bestaande route (met bestaande brug), zodat de halte Zuilenstein behouden blijft. De verdiepte ligging wordt door velen als prima alternatief gezien als er voldoende rekening gehouden wordt met nadelen op het gebied van oversteekbaarheid en geluid. Als er een nieuwe brug komt geven de inwoners van Nieuwegein aan rekening te houden met verminderen van geluidsoverlast.
- De viaductvariant krijgt de meeste negatieve reacties, vanwege visuele en geluidshinder die deze variant met zich meebrengt. Alleen de 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 doorgetrokken wordt naar Rijnenburg. De combinatievariant roept dezelfde zorgpunten naar voren aangezien 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-tram behouden moet blijven.



Uitkomsten van de bewonersenquete. Gevraagd is hoe mensen staan tegenover de vier onderzoekvarianten.

Reflectie van het expertteam

Er is een expertteam gevraagd om te reflecteren op de verdiepingsfase in de breedte en specifiek op de viaductvariant. Het expertteam benadrukt dat de Merwedelijn een strategische investering is: “Een lijn voor hoogwaardig openbaar vervoer leg je niet aan om een paar woningbouwontwikkelingen vlot te trekken.” De lijn moet toekomstvast zijn, met de mogelijkheid om op termijn over te gaan naar een metrosysteem. Ook de ruimtelijke en leefomgevingsimpact weegt zwaar. Een tram op een viaduct zorgt voor “forse visuele impact”, geluidsoverlast en waardeverlies van woningen.

Hoewel de aanlegkosten nu leidend lijken, wijst het expertteam erop dat “uiteindelijk de exploitatiekosten minstens zo belangrijk zijn.” Bij hoge frequenties kan een metro “een veel efficiëntere exploitatie mogelijk maken: meer reizigers, lagere frequentie en minder personeel.”

Het team adviseert verder om “kostenbeheersing niet te baseren op te optimistische ramingen”, maar te sturen op realistische, gefaseerde budgettering met ruimte voor kwaliteitsborging. Daarnaast roept het op tot “value capture” zodat waardestijging van vastgoed ook publieke baten oplevert.

Ten slotte stelt het team dat “duurzaamheid zoveel meer is dan sturen op CO_2-uitstoot”. Een ondergrondse lijn kan bijdragen aan groenbehoud, minder hittestress en een beter stedelijk klimaat. De slotsom van het rapport is dat “De Merwedelijn is veel meer dan een OV-lijn ten dienste van woningbouw; het is een strategische investering in de langetermijnontwikkeling van de stadsregio.”

Kosten en optimalisaties: binnen budget vergt scherpe keuzes
We hebben in deze fase kostenramingen gemaakt voor de nieuwe varianten. Ook is er op een nauwkeurigere manier naar de risico's van de kostenraming gekeken. De kosten zijn geraamd op een manier die past bij deze fase in het MIRT-proces.

De varianten uit de verdiepingsfase zijn maakbaar en scoren goed op doelbereik, maar blijven niet binnen het beschikbare budget van €1,2 miljard. De faseringsvariant is de enige variant die binnen het budget blijft. De kosten van de vier onderzoeksvarianten liggen dicht bij elkaar in de buurt. Deze zijn allen boven budget en kosten globaal tussen €1,6 en €2,1 miljard. De bandbreedte zit vooral in de gekozen onzekerheidsmarge.

Bepalend voor de kosten zijn de lengte van het tracé, de inpassing van het tracé, het aantal haltes en de route naar Nieuwegein/ Galecopperzoom (met een nieuwe of de bestaande brug). Specifiek voor het viaduct maakt de wijze van uitvoering een groot verschil (bijvoorbeeld in beton of in staal) en de kosten kunnen daardoor €100 tot €200 miljoen onder of boven de genoemde bandbreedte uitkomen.

De getallen hierboven zijn nog exclusief materieel en maatregelen om USP beter bereikbaar te maken. Op basis van eerdere resultaten worden deze kosten ingeschat op € 180 tot 200 mln.

Naast eenmalige investeringen worden er ook exploitatiekosten gemaakt als de Merwedelijn in bedrijf is. Hier is niet op verdiept in deze fase. De varianten uit de Verdiepingsfase scoren qua OV-kwaliteit gelijk aan de goed functionerende varianten uit de vorige fase (variant A en B). Op basis daarvan gaan we er vanuit dat exploitatiekosten bij een tramoplossing lager zijn dan als er bussen blijven rijden.

Conclusie:
Aan het eind van de verdiepingsfase liggen er vijf maakbare varianten (4 volledige, 1 fasering). Het doelbereik van de vier volledige varianten op hoofdlijnen is vergelijkbaar: ze ontlasten stuk voor stuk Utrecht Centraal en maken nieuwe woon- en werklocaties bereikbaar. Met een doortrekking naar Rijnenburg maken deze varianten 44.000 tot 60.000 woningen mogelijk. Bij de faseringsvariant worden op korte termijn minder woningen gebouwd dan met de andere varianten. Op lange termijn is dit afhankelijk van of de ontbrekende delen van de lijn in de toekomst aangelegd worden.

De varianten verschillen wél sterk in effecten zoals hinder tijdens uitvoering, ruimtelijke impact, geluid/trillingen en toekomstvastheid. Op al deze aspecten scoort de variant boren het beste. De effecten van de onderzochte varianten zijn locatieafhankelijk en vragen om bestuurlijke keuzes: wat vinden we acceptabel en waar leggen we de prioriteit? In de participatie wordt de geboorde tunnel het meest wenselijk bevonden.

Tegelijk is het financiële kader scherp: geen van varianten blijft binnen het beschikbare budget van €1,2 miljard. Alleen de faseringsvariant past binnen dat bedrag. Om te komen tot een haalbaar én effectief Voorkeursalternatief zijn keuzes nodig: versoberen en/of aanpassen van het financiële kader. Dat is de puzzel die nu gelegd moet worden.

Richting een besluit

Besluitvorming: najaar 2025 duidelijkheid over vervolgstap
De samenwerkende partijen binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen zijn voornemens een belangrijke stap te zetten richting een Voorkeursalternatief op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2025. Dat betekent dat er in het derde kwartaal van 2025 duidelijkheid moet bestaan over het voorkeursalternatief, de financiering en de samenhangende verstedelijkingsopgaven in de regio Utrecht. Voortgang in de besluitvorming is van groot belang om ook voortgang te boeken voor de woningbouwopgave.

Op dit moment constateren de opdrachtgevers dat steeds meer wordt bevestigd dat de Merwedelijn invulling geeft aan twee van de drie doelstellingen binnen de MIRT-verkenning.

Deze Merwedelijn is technisch maakbaar, maar niet binnen het huidige budget. De komende periode worden daarom de volgende acties uitgezet:

- Zoektocht naar meer budget
- Onderzoeken naar andere vorm van voorkeursbesluiten en risicosturing (inclusief mogelijke versoberingen), waarmee een aantal keuzes pas hoeft te worden genomen in de planuitwerkingsfase

Vertrekpunt voor deze zoektocht is: hoogwaardige Merwedelijn noodzakelijk voor de toekomst
De Merwedelijn vormt een essentiële schakel in het toekomstbestendige openbaarvervoernetwerk van de regio. In gesprekken tussen de betrokken overheden en partners is nadrukkelijk vastgesteld dat de lijn moet:

- Bijdragen aan het beter functioneren van de knoop Utrecht Centraal in de toekomst en reizigers een snelle verbinding met hoogwaardige overstapmogelijkheden moet bieden;
- Nú een oplossing bieden voor het knelpunt Utrecht Centraal, omdat het door toekomstige gebiedsontwikkelingen alleen maar complexer en kostbaarder wordt om later alsnog een halte en het aansluitende tracé aan te leggen;
- Woningbouw in Galecopperzoom mogelijk maken, waarvoor ook een hoogstedelijke ontwikkeling in Westraven noodzakelijk is;
- In de toekomst de ontsluiting van Rijnenburg faciliteren, zonder desinvesteringen, en dus snel en betrouwbaar kunnen rijden met een frequentie van tot wel 24 keer per uur;
- Bijdragen aan de bredere doelstelling van een gezond stedelijk leven voor de bestaande en nieuwe stad.

Het best passende middel hiervoor is een hoogwaardige, snelle en robuuste verbinding, die recht doet aan de schaalsprong van het Utrechtse OV-netwerk.

Onzekerheden en budgettaire spanningen, kansen en onzekerheden
Uit de verdiepingsfase blijkt dat het op dit moment niet mogelijk is een onderzoeksvariant te realiseren die zowel binnen het huidige budget van €1,2 miljard blijft als voldoende doelbereik realiseert. Tegelijkertijd spelen er onzekerheden of kansen die invloed hebben op de planvorming. Het gaat hierbij om:

- Gebiedsontwikkelingen in Groot Merwede en Rijnenburg, waarvan het tempo en de ruimtelijke uitwerking nog in beweging zijn;
- Toekomst van het hoofd- en onderliggend wegennet, waaronder mogelijke keuzes over wel of geen op- en afritten bij Westraven. Dit kan het tramtracé versimpelen.
- Ook spelen er een aantal technische risico's die worden uitgewerkt in de planuitwerking en bepalend kunnen zijn voor de uiteindelijke kosten.

De budgettaire spanning en onzekerheden maken dat het de voorkeur heeft om een stap vooruit te zetten die enerzijds richting geeft, maar tegelijkertijd ook nog de flexibiliteit heeft om te anticiperen op de toekomstige ontwikkelingen.

Voorkeur voor ondergrondse ligging
Vanwege het benodigde doelbereik en de reacties van betrokkenen en bewoners, hebben de samenwerkende partijen in principe de voorkeur voor een ondergrondse ligging van de Merwedelijn. Daarmee blijven zowel een geboorde tunnel als een verdiepte ligging in beeld. De ondergrondse ligging wordt gekoppeld aan een compacte knoop bij Utrecht CS met korte overstap op treinen en bussen. Deze keuze zorgt voor goede OV verbinding en biedt het meeste toekomstperspectief voor gebiedsontwikkeling (o.a. doorkoppeling naar Rijnenburg).

Opties om de kosten te beheersen
Er zijn versoberingsmaatregelen die flexibiliteit geven om bij tegenvallers de scope van de oplossing en daarmee de kosten te beperken. Bij tegenvallers in de planuitwerking zijn er een aantal opties tot versobering mogelijk. Daarbij kun je denken aan:

- Wel of niet aanleggen van de nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal.
- Wel of niet aanleggen van het tracé naar Galecopperzoom bij een tracé via de huidige brug.
- Het beperken van de ondergrondse aanleg waar dit maakbaar is, een deel zal dan op maaiveld komen al dan niet in combinatie met een viaduct over een kortere afstand, of het laten vervallen van een van de verdiepte haltes.

Daarnaast zijn er nog ontwerpuitdagingen. Bijvoorbeeld rond de inpassing van de verdiepte ligging en het wegennet bij Westraven.

Deze keuzes verlagen de kosten, maar verminderen in meer of mindere mate de potentie voor gebiedsontwikkeling, de aantrekkelijkheid van het OV, en / of de toekomstbestendigheid van het systeem. Het doelbereik van de Merwedelijn neemt dus af als er nu of in de planuitwerking gekozen wordt voor versoberen.

Flexibiliteit gewenst
Daarom zetten partijen in op een flexibel Voorkeursalternatief, waarbij er procesafspraken worden gemaakt over mogelijke keuzes, die in een later stadium gemaakt kunnen worden. Hierdoor ontstaat de ruimte om in de planuitwerkingsfase (volgende fase in het MIRT proces) – gebaseerd op gedetailleerdere informatie over kosten, ontwerp en gebiedsontwikkelingen – onderbouwde beslissingen te nemen aangaande het al dan niet doorvoeren van versoberingen.

Tegelijkertijd wordt door de samenwerkende partijen gezocht naar extra budget. Of er aanvullende financiering wordt gevonden is op dit moment nog onzeker.

Ook andere maatregelen van belang om invulling te geven aan doelbereik
De verdiepingsfase van de MIRT Verkenning was uitsluitend gericht op de Merwedelijn. Onderdeel van de te maken afspraken zijn ook maatregelen voor de verbetering van bereikbaarheid van USP met frequentieverhoging tramlijn 22, maatregelen op de busbaan (Waterlinieweg) en 2e HOV baan op het USP. Ook zit er samenhang tussen de Merwedelijn en de tram in Kanaleneiland. Deze tramlijnen komen samen bij de A12. Voor de definitieve keuzes in de planuitwerking vraagt dit ook een nadere beschouwing van de rolverdeling binnen het tram-systeem en de te bieden OV-capaciteit in Utrecht-Zuid.

Verdere voorbereiding van besluitvorming
Parallel aan de lopende gesprekken over financiering en het vormgeven van flexibele afspraken bereidt het project besluitvorming over een Voorkeursalternatief met een ondergrondse ligging voor.

Conclusie:
De nut en noodzaak voor een (deels) ondergrondse Merwedelijn zijn breed gedragen. Tegelijkertijd vraagt het realiseren hiervan meer middelen dan momenteel beschikbaar zijn. De samenwerkende partijen werken toe naar een Voorkeursalternatief dat enerzijds inzet op maximaal doelbereik en anderzijds ruimte biedt voor versoberingen indien dat noodzakelijk blijkt. Flexibiliteit, een zoektocht naar extra financiering en goede afspraken over het vervolg worden hierin cruciaal om in november 2025 tot bestuurlijke besluitvorming te komen.

Bijlage - Variantenoverzicht

Op basis van de verschillende opties is aan het eind van de creatieve fase een keuze gemaakt voor vier onderzoekvarianten van de Merwedelijn. Bij het samenstellen van deze onderzoekvarianten is gekeken naar technische maakbaarheid en naar keuzes met veel impact op kosten.

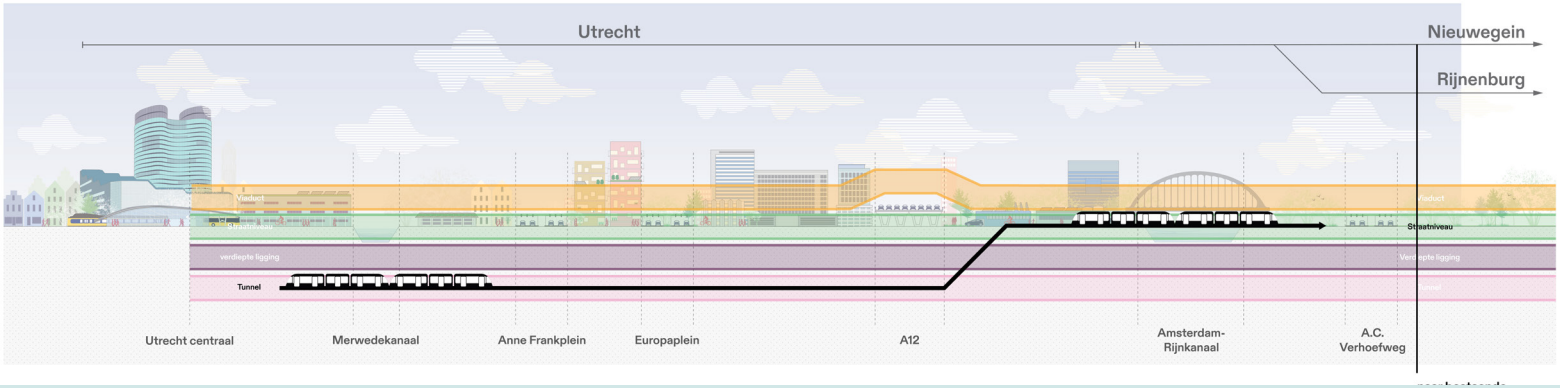
De verschillende opties voor het aantal haltes op de Merwedelijn, de wijze van invlechting van de bestaande tram (SUNIJ-lijn) en de kruising van het Amsterdam-Rijnkanaal (nieuwe of bestaande trambrug) zijn hiermee logisch gecombineerd, waarbij in de ontwerpfase is gekeken of dit de juiste combinatie was.

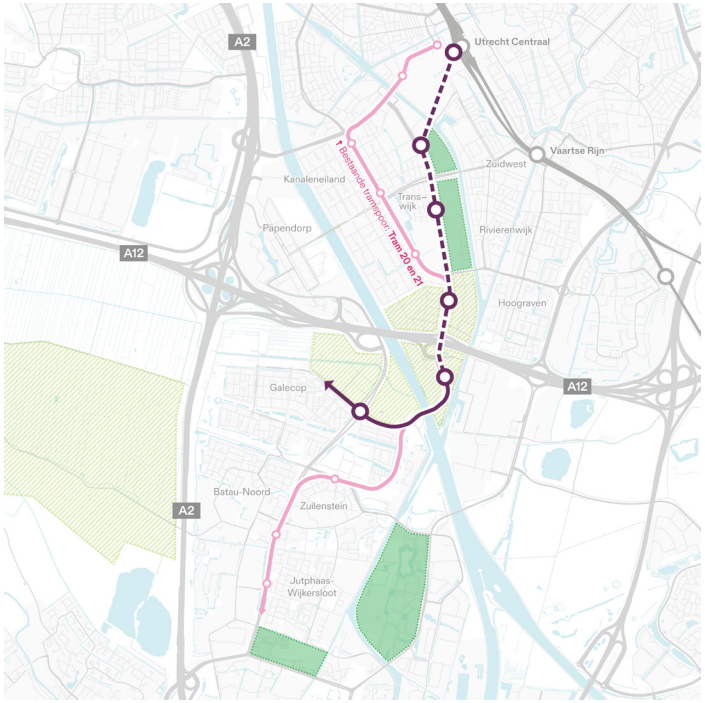
Op de volgende pagina's lichten we de toe, waarna we ook stilstaan bij de mogelijke fasering voor een deel van deze onderzoekvarianten. In hoofdstuk 4 beschrijven we vervolgens het resultaat van het ontwerpen en beoordelen van de onderzoekvarianten.

Combinatie knoop en tracé
De tabel hieronder geeft weer welke knoopopties gecombineerd kunnen worden met welke bouwtechniek.

	Boren	**Graven**	**Bouwen (+1)**
Knooppassage	Ja	Nee	Nee
Busstation West hoog	Nee	Nee	Ja
Busstation West maaiveld	Ja	Nee	Nee
Beatrixtheater	Ja	Ja	Nee
Croeselaan	Nee	Ja	Niet onderzocht

Tram in boortunnel



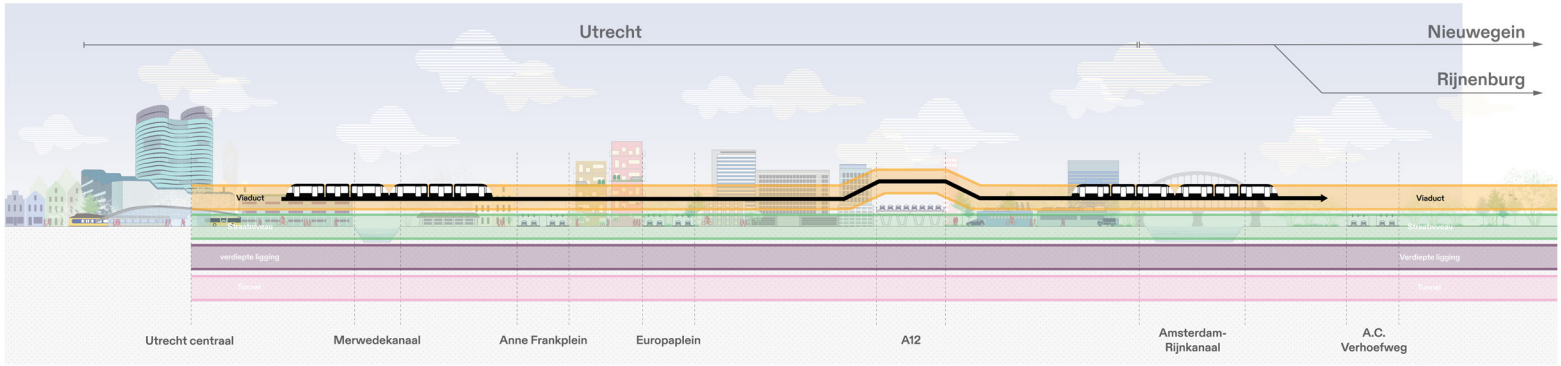


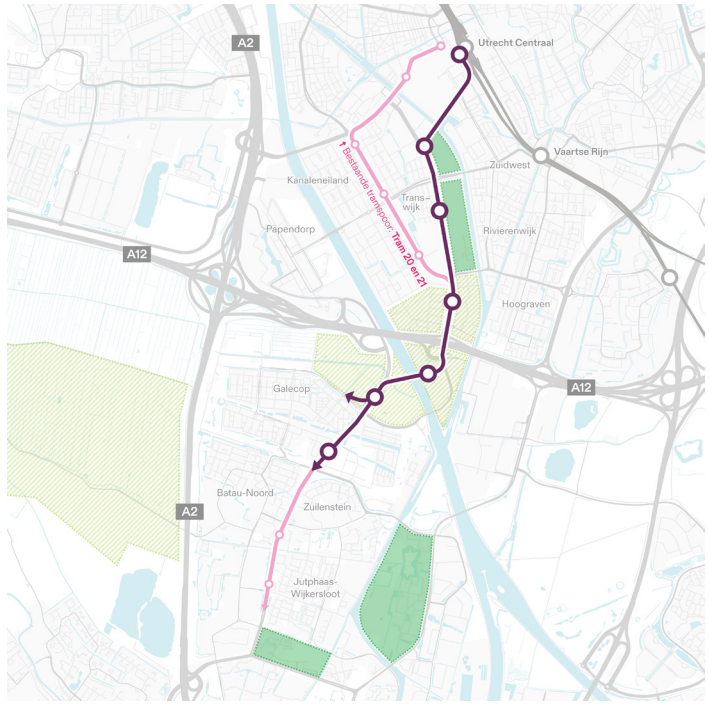
Tussen Utrecht CS en halte Westraven:
De tram rijdt in een tunnel onder de grond tussen Utrecht CS en Westraven. De tunnel voor de tram wordt gemaakt door onder de grond te boren.

Tussen halte Westraven en Nieuwegein City:
Na Jutfasebrug splitst het spoor: richting Nieuwegein City via het bestaande tramspoor en een nieuw spoor richting Galecopperzoom. Dit nieuwe spoor kan later ook nog naar Rijnenburg. De geboorde Merwedelijn kan alleen in combinatie met de route via de locatie van de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Mogelijk vragen de hogere frequenties nog om een aanpassing of vervanging van de brug

Een invlechting van de SUNIJ in Westraven is het meest logisch omdat beide lijnen daar samenkomen op maaiveld. Het geboorde tracé is te combineren met drie haltelocaties op Utrecht Centraal: Knooppassage, Busstation West maaiveld en Nieuw Beatrixgebouw.

Tram op viaduct



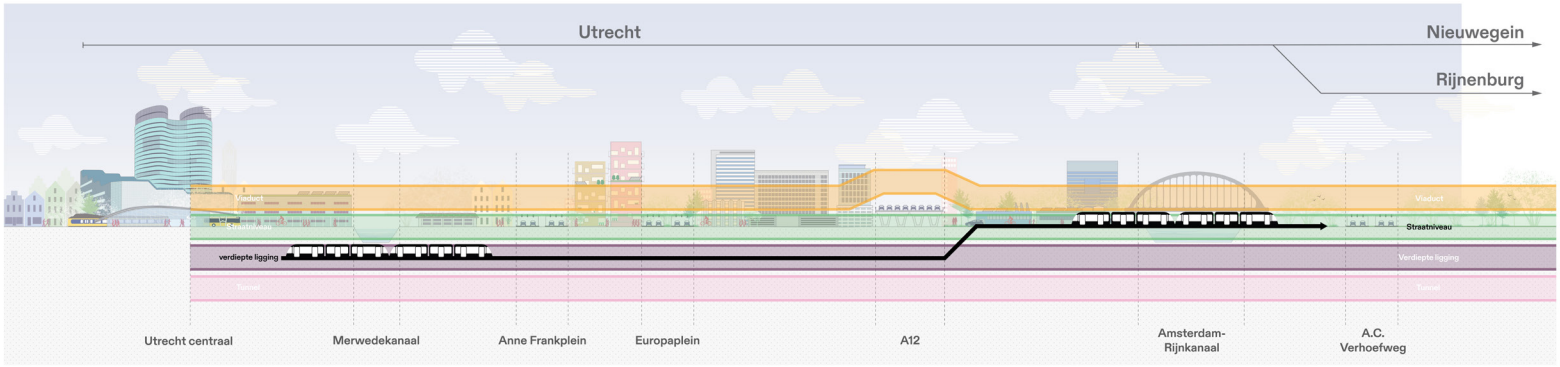


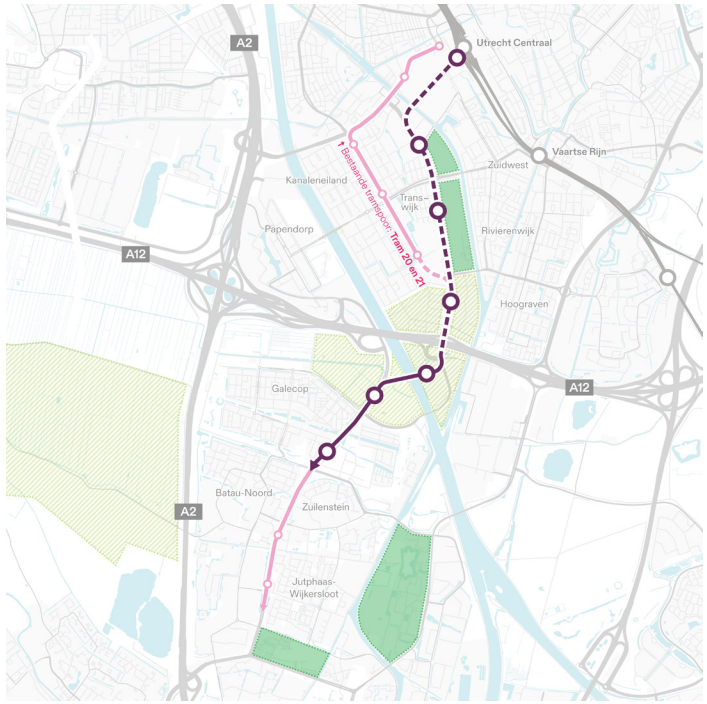
Tussen Utrecht CS en halte Westraven:
De tram rijdt in Utrecht op een viaduct. Dit viaduct is 10 meter boven de grond.

Tussen halte Westraven en Nieuwegein City:
Nieuw tramspoor vanaf Westraven. Dit spoor gaat over een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en loopt langs de A.C. Verhoefweg. Dat spoor gaat deels over een viaduct. Er komen twee nieuwe haltes op de A.C. Verhoefweg; bij Galecopperzoom en bij Zuilenstein. Tram 20 en 21 rijden ook over dit nieuwe spoor. Het spoor langs Huis de Geer en de Symfonielaan gaat weg. Vanaf Symfonielaan / Batau-Noord rijdt de tram via het bestaande tramspoor. Het spoor kan in de toekomst een aftakking naar Rijnenburg krijgen.

Omdat er geen ruimte in Westraven is om in te vlechten in combinatie met een nieuwe brug, wordt de SUNIJ ter hoogte van het Europaplein ingevlochten. Het +1 tracé is te combineren met de halte op Utrecht Centraal boven busstation C en mogelijk bij de Croeselaan (reserve).

Tram over een ingegraven tramspoor



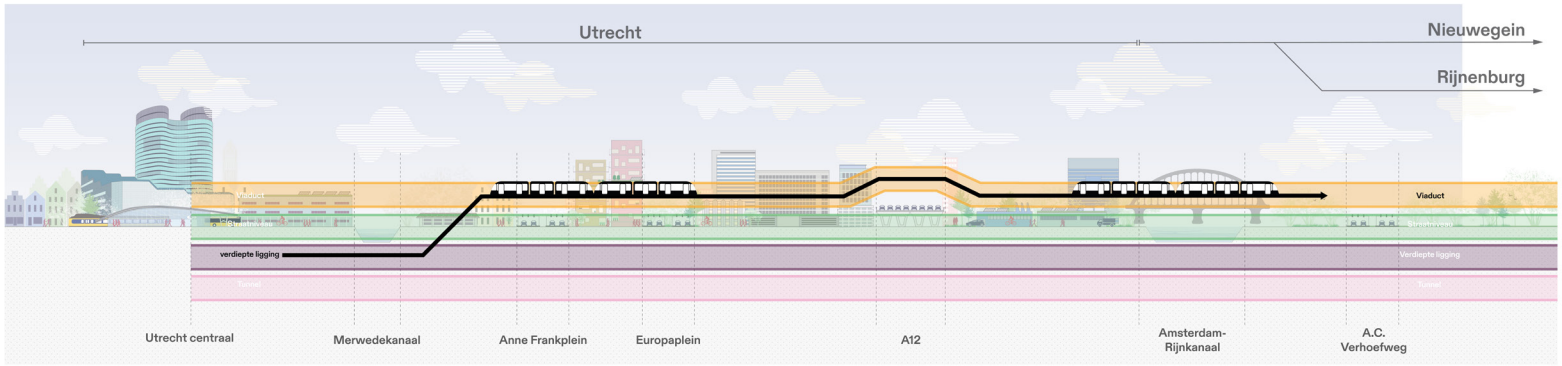


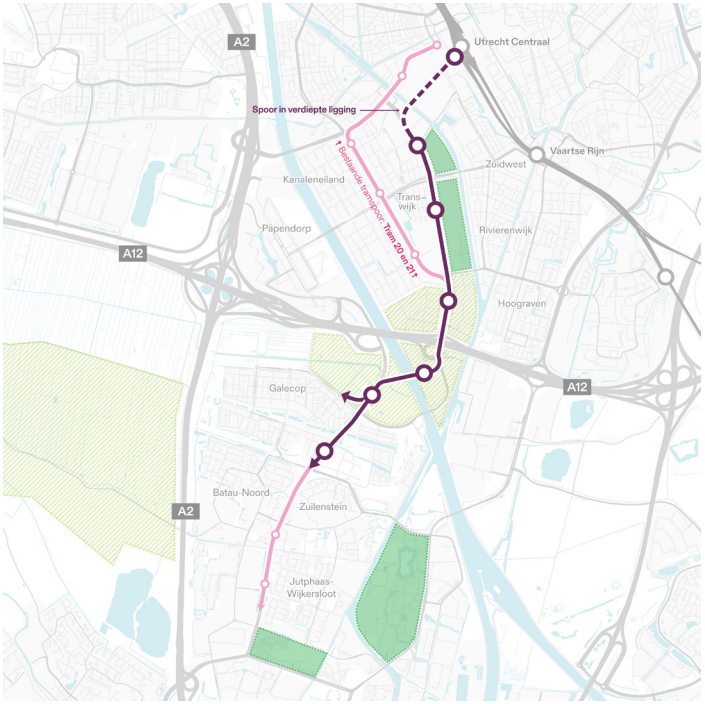
Tussen Utrecht CS en halte Westraven:
Het spoor ligt verdiept, een stuk lager dan de straat. De verdiepte ligging wordt gemaakt door te graven. Op de verdiepte ligging komt op sommige plekken een dak.

Tussen halte Westraven en Nieuwegein City:
Nieuw tramspoor vanaf Westraven. Dit spoor gaat over een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en loopt langs de A.C. Verhoefweg. Dat spoor gaat deels over een viaduct. Er komen twee nieuwe haltes op de A.C. Verhoefweg; bij Galecopperzoom en bij Zuilenstein. Tram 20 en 21 rijden ook over dit nieuwe spoor. Het spoor langs Huis de Geer en de Symfonielaan gaat weg. Vanaf Symfonielaan / Batau-Noord rijdt de tram via het bestaande tramspoor. Het spoor kan in de toekomst een aftakking naar Rijnenburg krijgen.

Omdat een gegraven tunnel minder diep ligt dan bij boren kiezen we voor invlechting SUNIJ bij Europaplein. Zo worden parallelle tramsporen op Westraven voorkomen. Ook wordt hiermee de oversteekbaarheid bij de Europalaan-Zuid verbeterd. Het gegraven tracé is te combineren met twee haltelocaties op Utrecht Centraal: Nieuw Beatrixgebouw en Croeselaan (reserve).

Tram deels tunnel, deels op viaduct (combinatievariant)





Tussen Utrecht CS en halte Westraven:
De tram deels rijdt in een verdiepte ligging en deels over een viaduct. De verdiepte ligging wordt gemaakt door te graven. Op het andere deel wordt het spoor op een viaduct gemaakt.

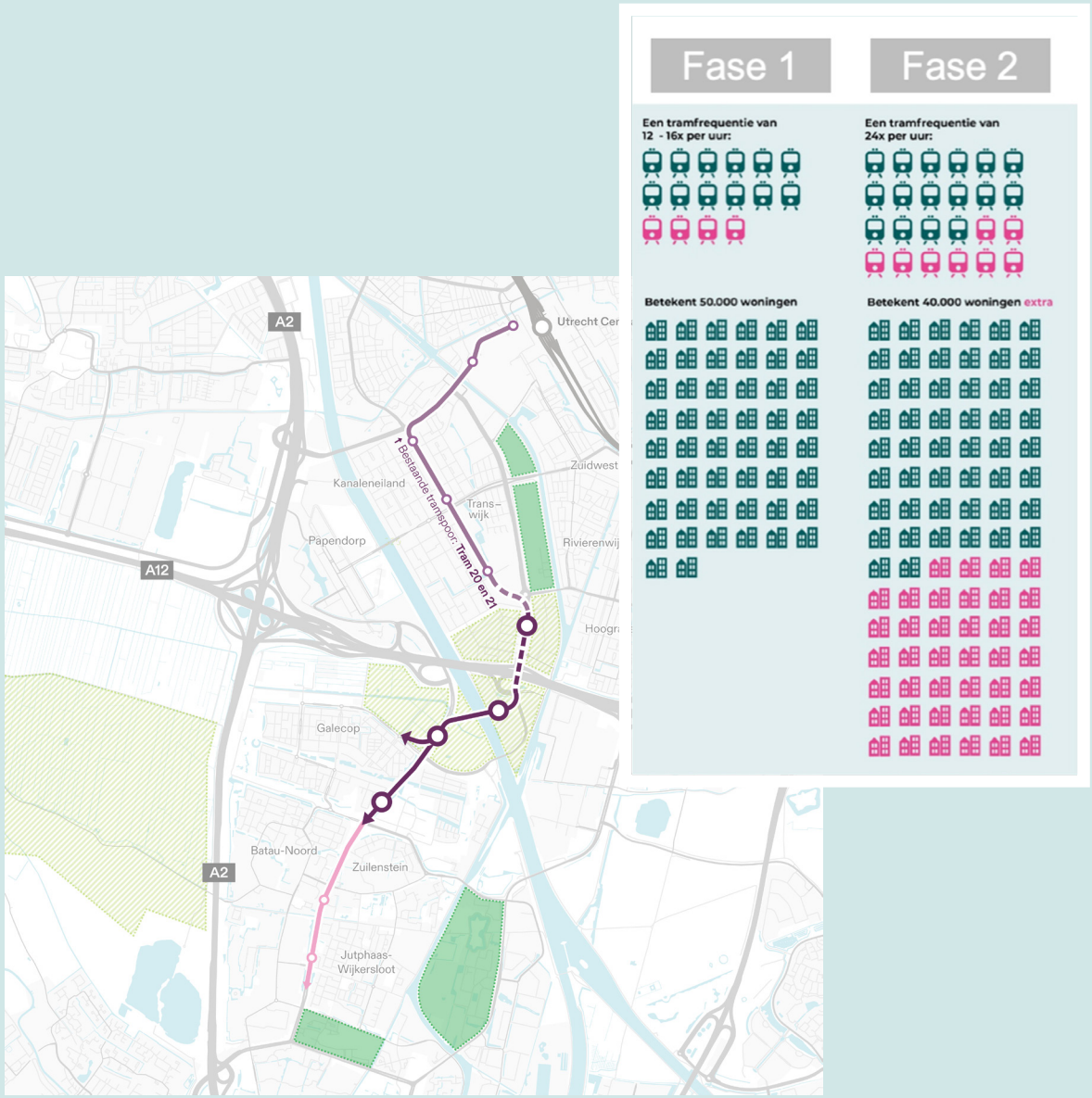
Tussen halte Westraven en Nieuwegein City:
Nieuw tramspoor vanaf Westraven. Dit spoor gaat over een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en loopt langs de A.C. Verhoefweg. Dat spoor gaat deels over een viaduct. Er komen twee nieuwe haltes op de A.C. Verhoefweg; bij Galecopperzoom en bij Zuilenstein. Tram 20 en 21 rijden ook over dit nieuwe spoor. Het spoor langs Huis de Geer en de Symfonielaan gaat weg. Vanaf Symfonielaan / Batau-Noord rijdt de tram via het bestaande tramspoor. Het spoor kan in de toekomst een aftakking naar Rijnenburg krijgen.

Omdat er geen ruimte in Westraven is om in te vlechten in combinatie met een nieuwe brug, wordt de SUNIJ ter hoogte van het Europaplein ingevlochten. Het gegraven tracé bij Utrecht Centraal is te combineren met twee haltelocaties: Nieuw Beatrixgebouw en Croeselaan (reserve).

Faseringsmogelijkheden
We hebben vanuit technische maakbaarheid bekeken of een fasering mogelijk is door de frequentie stapsgewijs te verhogen. Het Voorkeursalternatief is gericht op de eerste fase (waarvoor budget is). De bestuurlijke afspraken gaan ook over fase 2.

Een boortunnel is niet te faseren vanuit maakbaarheid en niet logisch vanuit kosten. Het is wel mogelijk om tot 16x per uur het huidige SUNIJ-lijn tracé te gebruiken. Daarmee is het mogelijk om op een viaduct of gegraven eerst het zuidelijk deel tussen het Europaplein en Nieuwegein aan te leggen in combinatie met het huidige SUNIJ-lijn tracé vanaf het Europaplein tot en met Utrecht. In het onderzoek brengen we ook de effecten van deze fasering in beeld.

In de faseringsvariant wordt in de eerste fase het zuidelijk deel van de Merwedelijn aangelegd. In de buurt van het Europaplein sluit de Merwedelijn aan op het bestaande SUNIJ tracé.
Als de frequentie op de Merwedelijn meer dan 16x per uur wordt, dan moet het noordelijk deel alsnog gebouwd worden.



Colofon

Tussenbericht: bevindingen Verdiepingsfase

juni 2025

Opdrachtgevers:

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Provincie Utrecht

Gemeente Utrecht

Gemeente Nieuwegein

Opgesteld en opgemaakt door Studio Bereikbaar



Tussenbericht

mei 2025

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Nieuwegein

Gemeente Utrecht

provincie Utrecht

STUDIO BEREIKBAAR

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	T. van Nieuwenhuijze	**Datum**	17 juni 2025
E-mail	t.van.nieuwenhuijze@utrecht.nl	**Kenmerk**	30579564
Type brief	Actualiteit	**Onderwerp**	Bijdrage grondeigenaren Rijnenburg aan Merwedelijn
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Rijnenburg

Geachte leden van de raad,

Bijgevoegd vindt u het persbericht “Unieke samenwerking voor tramlijn Merwedelijn: grondeigenaren investeren fors in OV naar Rijnenburg”.

In de polder Rijnenburg is ruimte voor duurzame energie, natuur, nieuwe wandel- en fietsroutes en mogelijkheden om te sporten. En werken we aan een nieuwe, complete wijk. Samenwerking tussen lokale en nationale partijen is essentieel en daar zetten we flink op in, De grondeigenaren van de toekomstige wijk Rijnenburg hebben op de vastgoedbeurs Provada de aanbieding gedaan voor een investering van 200 miljoen euro ten behoeve van het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg. Hiermee wordt voor het eerst in Nederland geïnvesteerd door zowel publieke als private partijen voor de realisatie van een publieke tramlijn. Dit is in lijn met het Akkoord van Rijnenburg waarin is afgesproken om te kijken naar alternatieve vormen van bekostiging voor gebiedsontwikkeling en ov-ontsluiting.

Wethouder Eelco Eerenberg heeft deze aanbieding in ontvangst genomen. Over de aanbieding vindt nader overleg plaats met het rijk, de regio Utrecht en de grondeigenaren. De afspraken en randvoorwaarden werken we verder uit in een overeenkomst. Wij zullen u over deze overeenkomst informeren.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Persbericht
EMBARGO 17-06-2025 - 16.30 uur

Unieke samenwerking voor tramlijn Merwedelijn: consortium van grondeigenaren doet forse investeringsaanbieding voor hoogwaardig OV naar Rijnenburg

Voor het eerst in Nederland investeren zowel publieke als private partijen voor de realisatie van een snelle tramlijn. De grondeigenaren van de toekomstige wijk Rijnenburg (verenigd in het Consortium Grondeigenaren Rijnenburg) willen als mede baathebbers een substantiële investering van 200 miljoen doen om het doortrekken van de Merwedelijn mogelijk te maken. Deze tram moet de toekomstige hoogwaardige OV-verbinding tussen Utrecht Centraal, Groot Merwede en de polder Rijnenburg worden en de grootste woningbouwlocatie van Nederland ontsluiten.

Met de bijdrage van de grondeigenaren van Rijnenburg is het sluitstuk van de Merwedelijn een stuk dichterbij. De Merwedelijn wordt aangelegd in twee fasen: fase 1 tot en met Nieuwegein en een aftakking naar Rijnenburg. Voor het tracé tot en met Nieuwegein is €1,8 miljard nodig, waarvan €1,2 miljard beschikbaar is vanuit gelden van Rijk en regio. Aanvullend is voor de aftakking naar Rijnenburg naar schatting €0,6 miljard nodig. Met het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg wordt de bouw van nog eens 20.000 tot 25.000 woningen inclusief voorzieningen en werken mogelijk gemaakt. Woningen die hard nodig zijn en ook op het gebied van werken en recreëren een enorme positieve impuls kunnen geven aan de stad en regio. Voor dit aanvullende bedrag is nu de 200 miljoen van de grondeigenaren aangeboden. Daarmee resteert een gat dat alleen met hulp van het Rijk kan worden overbrugd.

Esther Agricola, regiodirecteur BPD Noord-West, namens het Consortium Rijnenburg: “Utrecht is een woonmagneet en een van de snelstgroeiende steden van Nederland. De centrale ligging maakt de Metropoolregio Utrecht bij uitstek een aantrekkelijke plek om te wonen of een bedrijf te vestigen. Met als levensader de Merwedelijn voor een snelle, hoog frequente verbinding met de omgeving. Met de ontwikkeling van Rijnenburg ontstaan daarnaast kansen om woningbouw te koppelen aan stedelijke en regionale opgaven als waterberging, vergroten van de biodiversiteit en het opwekken van duurzame energie. Wij doen deze investeringsaanbieding voor de Merwedelijn om de bouw van het stadsdeel en alle voorzieningen die daarbij horen mogelijk te maken.”

Over de aanbieding vindt nader overleg plaats tussen de regio en de grondeigenaren. De afspraken en randvoorwaarden over de investering worden de komende periode uitgewerkt in een overeenkomst.

Onmisbare lijn
Op de Woontop eind 2024 werden door de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en Metropool Regio Utrecht (MRU) afspraken gemaakt over de realisatie van maximaal 75.000 woningen in Groot Merwede en Rijnenburg. Deze afspraken zijn van groot belang voor het inlopen van het woningtekort in de komende decennia.

Utrecht bouwt aan de stad van de toekomst in de regio met de hoogste woningnood en een snelgroeiende werkgelegenheid. Midden op de economische as van Nederland, in een regio die tot de meest competitieve van Europa behoort. Het is zeer aantrekkelijk als vestigingslocatie voor (internationale) bedrijvigheid en kennisinstellingen. Voor de regio en

voor Nederland is het van groot belang dat deze economische motor soepel blijft draaien. Woningbouw op deze schaal is alleen mogelijk met een schaalsprong in het openbaar vervoer.

Private partijen zetten stap naar voren
Private partijen staan voor het ontwikkelen van een leefbare, duurzame en betaalbare wijk. De grondeigenaren en de gemeente Utrecht en regio zien de noodzaak van een hoogwaardige OV-verbinding, zonder deze investering kan het stadsdeel simpelweg niet ontwikkeld worden. Tegelijk willen private en publieke partijen het prijsopdrijvend effect van grondspeculatie zoveel mogelijk tegengaan, zodat voldoende middelen voor handen zijn om een kwalitatief goed stadsdeel aan te leggen.

Wethouder Eelco Eerenberg, gemeente Utrecht: “Deze investering toont lef en doorzettingsvermogen. Alleen zo kunnen we deze grootschalige ontwikkeling mogelijk maken. En dat met blijvend oog voor kwaliteit, betaalbare woningen, voorzieningen, een van de grootste parken van het land en duurzame mobiliteit. Met deze niet eerder in Nederland vertoonde samenwerking laten we als regio en private partijen zien: wij zijn er klaar voor.”

Gedeputeerde André van Schie, provincie Utrecht: “Voor de bereikbaarheid van de toekomstige bewoners en werknemers in Groot Merwede en Rijnenburg, maar ook voor bestaande inwoners en forensen van Utrecht en Nieuwegein, is de Merwedelijn essentieel gezien de grote verkeersdruk die nu al bestaat op de A12 en A2. De snelwegen zijn vol en kunnen vrijwel geen extra auto’s aan.”

Het consortium van grondeigenaren in Rijnenburg wordt gevormd door: AM, Amvest, Ballast Nedam Development, BPD | Bouwfonds Gebiedsontwikkeling, Latei, Woonin, Portaal, Synchroon, Hoorne Vastgoed en Timpaan.

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2025, NUMMER 67

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

Geachte leden van de raad,

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

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

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

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

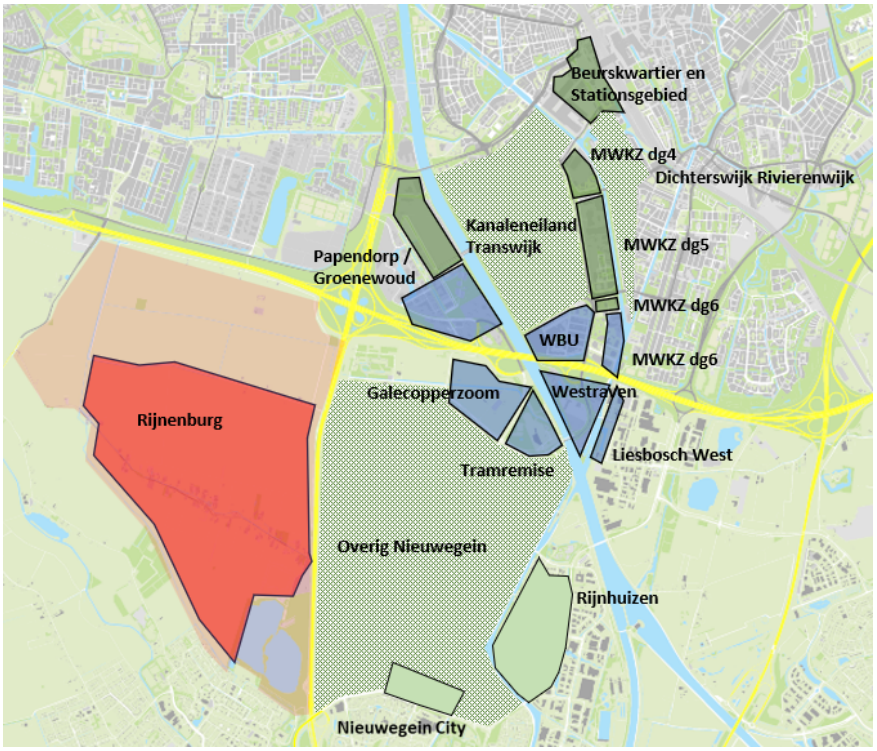
Na het voorkeursbesluit volgt de MIRT-Planuitwerking, waarbinnen het voorkeursbesluit verder wordt uitgewerkt tot een projectbesluit. Veel van de gestelde schriftelijke vragen richten zich op zaken die pas in de planuitwerking aan de orde komen, bijvoorbeeld als het gaat om exacte (reizigers- of woningbouw-)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

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

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

Vraag 1
Kunt u in een overzichtskaart aangeven wat u in dit kader beschouwt als het gebied Groot Merwede / Rijnenburg? Welk deel daarvan rekent u onder de invloedssfeer van de beoogde Merwedelijn?
***Antwoord* 1**
In onderstaande overzichtskaart is het gebied Groot Merwede – Rijnenburg aangegeven, met bijbehorende onderliggende woningbouwlocaties, zoals we daar met het Rijk afspraken over maken. De groene gebieden zijn woningbouwlocaties in Groot Merwede die nu en de komende jaren worden gebouwd (tot 2030) en waarover bij het BO MIRT 2022 afspraken gemaakt zijn. De blauwe gebieden zijn woningbouwlocaties in Groot Merwede die momenteel in onderzoek zijn en die binnen de scope van de MIRT Verkenning OV&Wonen vallen (vanaf 2030). Het rode gebied is Rijnenburg.

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



Vraag 2
Kunt u aangeven waar deze woningen specifiek gerealiseerd worden? We ontvangen graag een lijst zo veel mogelijk uitgesplitst naar gemeente, wijk, (sub)wijk en (toekomstig) project.

***Antwoord* 2**
Alleen voor de groene gebieden zijn concrete afspraken gemaakt bij het BO MIRT 2022. Voor de plannen na 2030 gaat het om de woningbouwpotentie (laadvermogen), gebaseerd op onderzoeken die we met onze U Ned partners hebben uitgevoerd.

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

Groot Merwede tot 2030 – ca. 25.500 woningen

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

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

Groot Merwede na 2030 – ca. 15.200 – 26.800 woningen

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

Rijnenburg – ca. 22.000 – 25.000 woningen

Rijnenburg	22.000 – 25.000

Vraag 3
Kunt u aangeven welk aandeel van de 62.500-75.500 woningen in de gemeente Utrecht is voorzien en hoe die aantallen zich verhouden tot de aantallen per gebied/project in de Ruimtelijke Strategie Utrecht?

***Antwoord* 3**
Van de 25.500 woningen in Groot Merwede tot 2030 is 73% (18.715 woningen) in de gemeente Utrecht voorzien. Van de 15.200 – 26.800 woningen in Groot Merwede na 2030 is 56% – 65% (8.520 – 17.400 woningen) in de gemeente Utrecht voorzien. Van de 22.000 – 25.000 woningen in Rijnenburg is 100% in de gemeente Utrecht voorzien.

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

Vraag 4
Kunt u voor elk opgenomen gebied/project aangeven van welke verwachte/geplande toekomstige halte van de Merwedelijn u verwacht dat de betrokken bewoners gebruik gaan maken?

***Antwoord* 4**
De haltes zijn nog niet gepland. Uit de MIRT Verkenning leren we dat er tussen halte Utrecht CS en halte Westraven 2 of 3 haltes gewenst zijn. In Nieuwegein wordt een halte Galecop onderzocht
De bewoners zullen gebruik maken van de dichtstbijzijnde halte die op hun route ligt. Zodra er overeenstemming over het voorkeursalternatief is, zal deze informatie beschikbaar zijn.

Vraag 5
Met een hoeveel lagere parkeernorm houdt u rekening in de modellen voor de Merwedelijn t.o.v. normaal de geldende parkeernorm? En hoeveel hoger zou de norm volgens u bij een Rijnenburglijn zijn?

***Antwoord* 5**
Een lage parkeernorm is geen doel op zich. Met lage parkeernormen als onderdeel van onze mobiliteitsaanpak zorgen we ervoor dat er minder autobewegingen worden gegenereerd, waardoor de snelwegen blijven functioneren en dat de impact op de leefomgeving minder groot is. Daarmee maken we een gezonde groei van de stad mogelijk en kunnen we woningbouw in Groot Merwede en Rijnenburg realiseren.

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

Vraag 6
Klopt het dat ook woningen die niet nabij de Merwedelijn gepland zijn, zijn opgenomen in het totale aantal woningen? Kunt u bijvoorbeeld toelichten of en in hoeverre Groenewoud in deze woningaantallen zitten en hoe de toekomstige bewoners van Groenewoud gebruik gaan maken van de Merwedelijn?

***Antwoord* 6**
Ja, zie het antwoord op vraag 1 en vraag 2.

Vraag 7
Hoe verklaart u het verschil met het aantal woningen dat u in de brief van 28 januari 2025 heeft benoemd?

***Antwoord* 7**
In de propositie zijn ook 4.000 woningen opgenomen die mogelijk zijn in het Utrecht Science Park. Die maken geen onderdeel uit van het grootschalige NOVEX-gebied Groot Merwede en Rijnenburg, maar worden wel mogelijk gemaakt door maatregelen die worden onderzocht in de MIRT Verkenning.

Vraag 8
Welk verschil in aannames bestaat er tussen deze twee voorspellingen?

***Antwoord* 8**
Zie antwoord op vraag 7.

Vraag 9
Kunt u een overzicht geven van de ramingen die de afgelopen 5 jaar zijn gecommuniceerd, waaronder in de aanvraag voor het Groeifonds?

***Antwoord* 9**
Bij deze. De bedragen zijn echter moeilijk met elkaar te vergelijken, want de scope van deze bedragen verschilt, evenals het prijspeil/jaartal.

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

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

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

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

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

***Antwoord* 10**
De 80.000 is een afronding van 83.000: 58.000 (Alternatief A MIRT Verkenning) + 25.000 van/naar Rijnenburg.

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

***Antwoord* 11**
Nee, dit kunnen we pas als er een keuze is gemaakt over de aanlanding, het tracé en aantal haltes. Zodra er overeenstemming over het voorkeursalternatief is, zal deze informatie beschikbaar zijn.

Vraag 12
Met welke andere vormen van vervoer zouden deze reizigers anders reizen? Welke modal shift voorziet u?
***Antwoord* 12**
Zonder Merwedelijn is het niet mogelijk de woningen met lagere parkeernorm te bouwen en kunnen we de groei van de stad niet opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Mochten de woningen dan toch gebouwd worden, dan verwachten we een beperktere toename van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit en een grotere toename van autogebruik.

Vraag 13
Is de kritiek van de Adviescommissie uit 2021 volledig ter harte genomen? Zo ja, hoe? Zo nee, welke onderdelen niet en waarom niet?
***Antwoord* 13**
Ja, in de MIRT Verkenning is conform MIRT-spelregels een MKBA opgesteld. Baten van woningbouw zijn daarbij niet toegerekend aan dit project.

Vraag 14
Hoe wordt voorkomen dat de baten van woningbouw bij de baten van OV worden opgeteld, zoals waar SEO destijds op wees?
***Antwoord* 14**
Zie het antwoord op vraag 13.

Vraag 15
Kan het college aangeven of er in het huidige voorstel nog altijd sprake is van ‘optimistische veronderstellingen’ en zo ja, welke dat zijn?
***Antwoord* 15**
Nee, het voorstel is gebaseerd op realistische en onderbouwde uitgangspunten. Ook hier werken we van grof naar fijn, dus toekomstige tegenvallers, alsook meevallers kunnen niet worden uitgesloten.

Vraag 16
Hoe onderbouwt het college dat in het huidige voorstel voor de Merwedelijn sprake is van de meest kostenefficiënte oplossing (meest geëigend, sober en doelmatig)?
***Antwoord* 16**
In de Propositie Groot Merwede en Rijnenburg hebben wij een realistische aanname proberen te doen over het benodigde budget dat past bij de gestelde doelen van de MIRT Verkenning. In de verdiepingsfase is verder gestudeerd op de Merwedelijn met als doel budget en doelbereik met elkaar in balans te brengen. De uitkomsten van de verdiepingsfase bevestigen dat een oplossing waarbij doelbereik en budget met elkaar in balans zijn om en nabij de € 1,8 miljard kost.

Vraag 17
Deelt het college de constatering dat de baten van woningbouw daarmee worden opgeteld bij de baten van OV, en dat dit in strijd is met het advies van SEO uit 2021? Zo ja, waarom wordt het advies van SEO niet gevolgd? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 17**
We hebben het SEO advies opgevolgd en delen deze constatering niet. Voor elk basisalternatief in de MIRT Verkenning is een MKBA opgesteld en ook van het voorkeursalternatief zal voorafgaand aan de

definitieve besluitvorming een MKBA worden opgesteld. Deze MKBA`s voldoen aan de MIRT-spelregels en hierin worden de baten van woningbouw niet toegerekend aan de baten van ov.

Vraag 18
Welke van de 62.500 - 75.500 woningen kunnen ook gerealiseerd worden zonder het aanleggen van de Merwedelijn?
***Antwoord* 18**
De 25.500 woningen waarover afspraken gemaakt zijn bij het BO MIRT 2022 (zie antwoord 1 en 2) en de 1.500-2.900 in Papendorp.

Vraag 19
Welke woningen worden naar uw inzicht extra mogelijk door de Merwedelijn, ten opzichte van beperktere of geen investeringen? Graag een uiteenzetting per variant en per gebied/project.
***Antwoord* 19**
Zie antwoord 1 en 2. De woningen in Stadseiland zuid, Galecop en -op termijn- Rijnenburg. Deze woningen zijn extra mogelijk in alle 4 volledige varianten van de Merwedelijn uit de Verdiepingsfase. De faseringsvariant maakt beperktere woningbouw mogelijk en lost het knelpunt bij Utrecht Centraal niet op. Zie ook het tussenbericht.

Vraag 20
Kunt u bevestigen dat de onderzochte varianten van de Merwedelijn minimaal 2,6 miljard euro kosten? Zo nee, welke bedragen zijn wat u betreft juist?
***Antwoord* 20**
Nee. De minimaal € 2,6 miljard waaraan wordt gerefereerd betreft de kosten van de basisalternatieven. Elk basisalternatief betrof een optelsom van de maatregelen Merwedelijn, Papendorplijn/SUNIJ-lijn en de maatregelen in Utrecht Oost. De kosten van de Merwedelijn varieerde in de basisalternatieven tussen de € 850 miljoen – € 2,7 miljard. Zie ook antwoord 9.

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

Vraag 21
Kunt u aangeven welk bedrag u nastreeft voor de kosten van de Merwedelijn? In andere woorden: tot welk bedrag aan kostenreductie wilt u komen?
***Antwoord* 21**
Wij zetten in op een substantiële stap (tot en met Galecop) voor € 1,8 miljard. Voor het eindbeeld (inclusief Rijnenburg) gaan wij uit van € 2,4 miljard. Zie Propositie Groot Merwede en Rijnenburg. In de planuitwerkingsfase is het mogelijk om concreter te sturen op kostenreducties.

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

Vraag 23
Wat zijn de geraamde kosten voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg?
***Antwoord* 23**

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

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

Vraag 24
Op welke wijze wilt u de kosten voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg dekken?
***Antwoord* 24**
Een dergelijke investering kunnen we als gemeente niet zelf betalen. We gaan dan ook uit van regio- en rijksbijdragen. In het Akkoord van Rijnenburg hebben betrokken overheden (Gemeente Utrecht, Gemeente Nieuwegein, Provincie Utrecht, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden) en de betrokken marktpartijen en grondeigenaren de bereidheid uitgesproken eigen middelen in de ontwikkeling van het gebied te investeren en met elkaar te verkennen onder welke voorwaarden die middelen ter beschikking komen. Daarnaast verkennen we gezamenlijk onorthodoxe vormen van alternatieve bekostiging voor gebiedsontwikkeling en ov-ontsluiting.

Vraag 25
Wat zou het niet-aanleggen van een verbinding naar Rijnenburg betekenen voor het aantal geraamde woningen?
***Antwoord* 25**
Zonder het aanleggen van een verbinding naar Rijnenburg zijn de 22.000-25.000 woningen niet te realiseren. Zie ook Verdiepend Mobiliteitsonderzoek Rijnenburg en het Coalitieakkoord 2022-2026 Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat.

Vraag 26
Bent u het met de VVD eens dat u in de communicatie over de Merwedelijn en de geraamde kosten daarvan eerlijk moet zijn over de kosten van het al dan niet doortrekken van de verbinding naar Rijnenburg? Zo ja, hoe gaat u hier vorm aan geven? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 26**
Ja, bij het communiceren van kosten geven we aan wat er tot de scope behoort, of het een schatting of raming betreft en welke onzekerheden daarbij van toepassing zijn.

Vraag 27
Waarom denkt het college dat het nodig is een nieuwe verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal te realiseren?
***Antwoord* 27**
Deze nieuwe verbinding biedt waarschijnlijk meer potentie voor woningbouw in Westraven en Galecopperzoom. In Westraven ontstaat hiermee namelijk de potentie om de ontwikkelvlakken minder versnipperd te maken en in Galecopperzoom is een centralere ligging van halte en tracé mogelijk. Op dit moment wordt de woningbouwpotentie onderzocht in ondermeer het MIRT Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg.

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

***Antwoord* 28**
De nieuwe brug is niet als losse maatregel geraamd en daarom communiceren we niet op dit detailniveau. Een nieuwe brug is een kostenbesparing ten opzichte van Alternatief A, waarin een tunnel onder het Amsterdam-Rijnkanaal zat. Het behouden van de bestaande brug is goedkoper, maar ook dat vergt aanzienlijke investeringen om de aftakking naar halte Galecop mogelijk te maken. Baten van een nieuwe brug zijn meer woningbouw en kortere reistijden naar Galecop, Rijnenburg en Nieuwegein City.

Vraag 29
Op welke manier verschilt de rekenmethode van een bandbreedte met een P85-raming?
***Antwoord* 29**
De rekenmethode met de bandbreedte van 30% is een deterministische kostenraming en de (p50- en) p85-raming is een probabilistische raming. Beide rekenmethodes voldoen aan de voorwaarden van een MIRT Verkenning. In de verdiepingsfase zijn p50 en p85 ramingen gemaakt en is gebleken dat het verschil tussen de p50 en p85 ordegrootte uitkomt op de eerder gehanteerde bandbreedte van 30% uit de deterministische raming.

Vraag 30
Wat maakt de ‘geraamde waarde + bandbreedte’ (p.182) vergelijkbaar met een P85-raming?
***Antwoord* 30**
Een p50-p85 raming komt uit een probabilistische kostenraming, geraamde waarde + bandbreedte uit een deterministische raming. Beide gaan over de bovenkant van de betrouwbaarheidsbandbreedte van 70% omdat de risico`s nader zijn onderzocht en beprijsd. In de verdiepingsfase is het verschil tussen p50 en p85 gemiddeld 27%. Zie ook antwoord 29.

Vraag 31
Kan het college inschatten wat de kosten van de diverse alternatieven voor de Merwedelijn zijn wanneer rekening wordt gehouden met een P85-raming? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 31**
Ja, die zijn ordegrootte gelijk aan de kosten aan de bovenkant van de bandbreedte van 30%.

Vraag 32
Kan het college de genoemde notitie over raming van kosten met de raad delen dan wel ter beschikking stellen via de website van UNed? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 32**
Ja, de notitie maken we niet openbaar in verband met gevoelige informatie voor een eventuele toekomstige aanbesteding. Op verzoek kunnen raadsleden inzage in deze notitie krijgen.

Vraag 33
Op basis van welke inzichten in de creatieve fase worden juist deze varianten onderzocht?
***Antwoord* 33**
Belangrijke leerpunten uit de creatieve fase betreffen de maakbaarheid van de compacte knoop en kostenbesparingen. Zie voor meer informatie het tussenbericht.

Vraag 34
Welke kostenbesparingen kunnen hiermee naar verwachting worden gerealiseerd?
***Antwoord* 34**
Er zijn meerdere kostenbesparingen onderzocht. Elke kostenbesparing kent nadelen, zoals minder woningbouw, minder kwaliteit voor de reiziger of de omgeving, etc.

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

Vraag 35
Welke aannames heeft u gehanteerd bij het bepalen van de reistijd van Westraven naar Rijnenburg? Denk aan de ligging van de trambaan (bovengronds/ondergronds, al dan niet deels), de tijdsduur van een stop bij een halte, aantal stops, ligging van de haltes, etc.
***Antwoord* 35**
De aannames zijn gebaseerd op de ontwerpen van de basisalternatief A uit de MIRT Verkenning en variant snelle Merwedelijn uit het Verdiepend mobiliteitsonderzoek Rijnenburg. Voor het tracédeel Westraven-Rijnenburg is aangenomen dat de ontwerpsnelheid 70 km/u betreft en er in Nieuwegein alleen bij een toekomstige halte Galecop gestopt wordt.

Vraag 36
Welke gemiddelde snelheid moet de tram op het deel Westraven-Rijnenburg hebben om de genoemde reistijd van 3 minuten te halen? Hoe verhoudt die snelheid zich tot de gemiddelde snelheid van de SUNIJ-lijn?
***Antwoord* 36**
Uitgaande van een tracélengte van 2,8 km is op dit stuk een snelheid benodigd van 2,8 / 3 minuten = 56 km/uur. Dit is veel sneller dan de gemiddelde snelheid van de huidige SUNIJ-lijn (met gelijkvloerse kruisingen, haltes en samenloop met bussen in het stationsgebied).

Vraag 37
Hoeveel reistijd is nog nodig om van A2 tot de haltes in Rijnenburg te komen?
***Antwoord* 37**
Dat weten we nog niet, want we weten nog niet waar de haltes in Rijnenburg komen. Rijnenburg is namelijk geen onderdeel van de scope van de MIRT Verkenning.

Vraag 38
Wat gebeurt er met de berekende reistijd van 3 minuten als u deze aannames wijzigt, bijvoorbeeld als de trambaan tussen Westraven en Rijnenburg bovengronds moet rijden over de bestaande trambrug?
***Antwoord* 38**
Dan verandert de reistijd.

Vraag 39
Wat is de minst optimistische raming voor de reistijd tussen Westraven en Rijnenburg?
***Antwoord* 39**
Die hebben we niet in beeld gebracht.

Vraag 40
Deelt u de mening dat binnen het beschikbare budget geen “grotendeels ondergrondse ligging” mogelijk is? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 40**
Ja.

Vraag 41
Deelt u dat de betrouwbaarheid niet zozeer uit de ongelijkvloerse als uit de vrije ligging

komt? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 41**
Ja.

Vraag 42
Deelt u de mening dat het risico op grootschalige verstoringen kleiner is bij twee verschillende tramlijnen (Rijnenburglijn en SUNIJ-lijn) dan één grote lijn (Merwedelijn)? Hoe heeft u dat meegewogen bij de beoordeling van betrouwbaarheid van de verbinding?
***Antwoord* 42**
Nee, dat ligt genuanceerder. Ook bij 2 lijnen zijn er beperkte bijsturingsmogelijkheden bij verstoringen. Belangrijke factoren zijn bijvoorbeeld of er via verschillende routes van/naar de tramremise gekomen kan worden en in welke mate sprake is van storingsgevoelige elementen, zoals gelijkvloerse kruisingen, medegebruik van de trambaan en wisselcomplexen. Robuustheid is beoordeeld als onderdeel van de technische aspecten in het Verkenningenrapport en PlanMER.

Vraag 43
Kunt u nader toelichten of en op welke wijze u de bestaande tramlijn in Kanaleneiland wilt behouden naast de Merwedelijn?
***Antwoord* 43**
Het spoor van de bestaande tramlijn in Kanaleneiland is altijd noodzakelijk voor de trams naar het Utrecht Science Park. Daarom wordt in het ontwerp van de Merwedelijn altijd een aansluiting op de tramlijn Kanaleneiland gerealiseerd. Onze wens is om ook de SUNIJ-lijn in exploitatie te houden. Daar gaan wij als gemeente niet alleen over. De provincie is daarvoor verantwoordelijk. Bij het besluit over de Merwedelijn moet de provincie een exploitatiegarantie afgeven.

Vraag 44
Kunt u bevestigen dat er woningen zijn geraamd op de locatie van de nieuwe tramremise, die pas in 2018 is geopend? Zo ja:
a. hoeveel woningen zijn er op de locatie van de tramremise geraamd?
b. wat betekent het bouwen van woningen voor de bestaande tramremise?
c. voor hoeveel euro is die tramremise aangelegd tijdens de bouw van de Uithoflijn?
d. voor hoeveel jaar was het gebruik van die tramremise toen voorzien?
***Antwoord* 44**
a. Het deelgebied tramremise omvat een groter oppervlakte dan alleen de tramremise zelf. Er zijn woningen in dit deelgebied geraamd (2.100 – 2.600), maar niet in alle gevallen hoeft de tramremise daarvoor te worden verplaatst of aangepast. Voor ca. 1.300 woningen is dat niet nodig. In het MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg wordt onderzocht welke ontwikkeling mogelijk is in combinatie met de tramremise, en welke ontwikkeling mogelijk is bij de verplaatsing van de tramremise.
b. Het bouwen van woningen op de locatie van de tramremise, in de maximale aantallen, houdt in dat de tramremise verplaatst zou moeten worden.
c. De investeringen tramremise (gebouwen en inrichting terrein) besloegen ruim 60 mln. euro.
d. De investering wordt afgeschreven in 30 jaar, het gebruik is voorzien voor langer dan 30 jaar.

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

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

Vraag 46
Deelt u de constatering dat 12 trams op een opgewaardeerde SUNIJ-lijn naar IJsselstein en Nieuwegein tot dezelfde bediening van IJsselstein en Nieuwegein zou leiden? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 46**
Nee, het betreft hier weliswaar eenzelfde frequentie, maar de rijtijd, betrouwbaarheid en reistijd via de Merwedelijn is beduidend beter omdat deze geen infrastructuur deelt of kruist met overig verkeer of OV.

Vraag 47
Deelt u de constatering dat 12 trams per uur op een Rijnenburglijn dezelfde tot dezelfde bediening van Rijnenburg zou leiden? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 47**
Nee, het betreft hier weliswaar eenzelfde frequentie, maar de rijtijd, betrouwbaarheid en reistijd via de Merwedelijn is beduidend beter omdat deze geen infrastructuur deelt of kruist met overig verkeer of OV. Bovendien is er geen ruimte voor een halte van het VVD-alternatief van de Rijnenburglijn op Utrecht CS.

Vraag 48
Deelt u de constatering dat 12 trams per uur op de SUNIJ-lijn tot een betere bediening van Kanaleneiland zou leiden? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 48**
Ja.

Vraag 49
Deelt u de constatering dat Papendorp, Rijnvliet en Groenewoud wel zouden worden bediend door de Rijnenburglijn maar niet door de Merwedelijn? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 49**
Ja, wel door het VVD-alternatief van de Rijnenburglijn.

Vraag 50
Deelt u de constatering dat in ons voorstel voor de Rijnenburglijn de Merwedekanaalzone-zuid tot wel 12x per uur met de SUNIJ-lijn kan worden bediend, en Merwedekanaalzone-noord tot wel 12x per uur met de Rijnenburglijn? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 50**
Nee, het betreft hier weliswaar eenzelfde frequentie, maar de rijtijd, betrouwbaarheid en reistijd via de Merwedelijn is beter. Bovendien is er geen ruimte voor een halte van het VVD-alternatief van de Rijnenburglijn op Utrecht CS.

Vraag 51
Deelt u de constatering dat alleen halte(s) in de Merwedekanaalzone en de halte Westraven mogelijk een ‘betere bediening hebben’ in het voorstel van de Merwedelijn? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 51**

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

Vraag 52
Deelt u de constatering dat in ons voorstel ook bussen op de Europalaan kunnen blijven rijden en daarmee voor aanvullende bediening van reizigers in de Merwedekanaalzone kunnen zorgen?
***Antwoord* 52**
Nee, deze bussen verergeren de overbelasting van de Van Zijstweg en de kruising Croeselaan.

Vraag 53
Op basis waarvan denkt u dat de tram 24 keer per uur moet rijden om de capaciteit aan te kunnen? Welke onderbouwing is er voor deze hoeveelheid trams per uur, namelijk elke 2,5 minuut een tram die 500 reizigers kan vervoeren?
***Antwoord* 53**
Een frequentie van 12-16x per uur biedt voldoende capaciteit voor circa 15.200 extra woningen in Groot Merwede (dit is de onderkant van de bandbreedte van de woningbouwaantallen in Groot Merwede, zie ook antwoord bij vraag 2). Voor Rijnenburg is een extra frequentie van minimaal 6x per uur benodigd (zie het Verdiepend Mobiliteitsonderzoek Rijnenburg). In de MIRT Verkenning is daarom een frequentie van 24x per uur als ontwerpuitgangspunt opgenomen.

Vraag 54
Welke modelmatige voorspellingen over de reizigersstromen zijn er als de Merwedelijn niet 24x maar 16x per uur of 12x per uur zou rijden?
***Antwoord* 54**
Zie antwoord 53.

Vraag 55
Kunt u aangeven hoe relevant een wachttijd onder 5 minuten nog voor gebruikers is? Welk onderzoek heeft u daarnaar gedaan?
***Antwoord* 55**
Wachttijd en de wachttijdbeleving zijn voor de reiziger heel relevant. Het verschil tussen 2,5, 3 of 5 minuten wachttijd kan voor een individu uitmaken om bijvoorbeeld een aansluiting te halen. Qua vervoerwaarde is een frequentieverschil tussen 12,16 en 24x per uur niet onderscheidend. De reden om vaker dan 12x per uur te rijden is dan ook vooral vanuit capaciteitsoogpunt. We maken gebruik van onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid: De Keuze van de reiziger.

Vraag 56
Hoeveel perrons zijn er nodig om 24 trams per uur te laten stoppen en wisselen van rijrichting op een nieuw kopstation onder Utrecht Centraal? Is hiermee rekening gehouden in de bouwkostenramingen van het kopstation onder Utrecht Centraal?
***Antwoord* 56**
Hiervoor zijn twee perrons plus een tailtrack met twee sporen nodig, of vier sporen. Hiermee is rekening gehouden in de bouwkostenramingen.

Vraag 57
Kan het college aangeven welke lijnen in Europa vergelijkbaar zijn qua frequentie? Hoe verhoudt het aantal beoogde trams op de Merwedelijn van 24 per uur zich bijvoorbeeld tot het aantal metro's per uur op de Noord-Zuidlijn in Amsterdam?

***Antwoord* 57**
In feite spreken we over drie tramlijnen in de toekomst (vanuit IJsselstein-Zuid, Nieuwegein-Zuid, en Rijnenburg) waarvan alleen op het samenloopdeel in Utrecht maximaal 24 trams per uur zullen rijden. Er zijn tal van voorbeelden wereldwijd waar meerdere tramlijnen eenzelfde spoor delen en dus met hoge frequenties rijden. In Nederland is de tramtunnel in Den Haag een goed voorbeeld: De lijnen 2, 3, 4, en 6 delen daar een spoor, met een maximale frequentie van 30 trams per uur per richting in de piekuren. De Noord-Zuidlijn rijdt 8-12x per uur, maar per voertuig kunnen meer reizigers vervoerd worden.

Vraag 58
Kunt u bevestigen dat u een reistijd van 10 minuten tussen CS en Westraven wilt realiseren? Zo ja, welke andere concrete doelstellingen ten aanzien van de reistijden zijn er? Zo nee, wat zijn de reistijddoelstellingen en waarom heeft u dan 10 minuten in de afbeelding opgenomen?
***Antwoord* 58**
We willen een zo kort mogelijke reistijd (inclusief zo kort mogelijke looptijd op Utrecht centraal) realiseren. Dit is op dit moment echter geen concrete doelstelling. We hebben deze ambitie in onze reactie op het VVD-alternatief opgenomen om te laten zien dat een snelle verbinding inclusief compacte overstap randvoorwaardelijk is voor de woningbouw en om overbelasting van Utrecht centraal te voorkomen.

Vraag 59
Kunt u bevestigen dat een reistijd van 10 minuten hetzelfde is als de reistijd van een tram over de huidige SUNIJ-lijn, die volgens de huidige dienstregeling in 10 minuten van Jaarbeursplein naar P+R Westraven reist? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 59**
Nee, met de huidige SUNIJ-lijn is het circa 3 minuten lopen vanuit Utrecht CS naar de tramhalte en dan 10 minuten rijtijd, dus een reistijd van 13 minuten. Bovendien laat onderzoek zien dat deze overstaptijd door reizigers veel slechter wordt gewaardeerd, waardoor gevoelsmatig een slechtere OV-kwaliteit wordt ervaren.

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

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

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

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

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

Vraag 64
Deelt u onze mening dat verbetering van de SUNIJ-lijn ook kan leiden tot het verbeteren van de bereikbaarheid van Nieuwegein? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 64**
Ja, alleen in beperktere mate, omdat de aanlanding bij Utrecht CS hiermee niet beter wordt. De verbetering van de SUNIJ-lijn zorgt niet voor een substantiële verbetering van de OV-kwaliteit naar Nieuwegein (Galecop en verder) en maakt daardoor veel minder woningbouw in Nieuwegein en Rijnenburg mogelijk. Ook kunnen minder bussen aangetakt worden, waardoor de Van Zijstweg overbelast blijft.

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

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

Vraag 66
Bent u het met de VVD eens dat het ook in ons voorstel mogelijk is een extra voetgangerstunnel onder CS aan te leggen? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 66**
Nee, dit is niet onderzocht en dus weten we ook niet of dit maakbaar is.

Vraag 67
Bent u het met de VVD eens dat het voorstel voor de Rijnenburglijn het ook mogelijk maakt om het aantal bussen naar Utrecht CS te beperken, bijvoorbeeld door Papendorp, Rijnvliet en Groenewoud niet per bus maar per tram bereikbaar te maken?
***Antwoord* 67**
Nee, de bussen rijden verder door en waaieren uit naar allerlei bestemmingen, waaronder Vleuten, Montfoort, Vianen, en ook verder naar onder meer Gorinchem en Breda. Deze bussen zouden dan in Papendorp aantakken. Uit de onderzoeken van de MIRT Verkenning hebben we geleerd dat we een aanzienlijk deel van deze reizigers zouden verliezen bij een extra overstap in Papendorp.

Vraag 68
Kunt u toelichten hoe u de kritiek in de brief van 28 januari over de ruimte bij het busstation aan de Jaarbeurszijde rijmt met de aankondiging dat u voor de Merwedelijn onder andere

een eindhalte in het busstation aan de Jaarbeurszijde gaat onderzoeken?
***Antwoord* 68**
Een tramhalte op maaiveld is technisch mogelijk, maar gaat ten koste van de huidige busperrons. In de verdiepingsfase is onderzocht of deze busperrons verplaatst kunnen worden naar bijvoorbeeld een nieuw busplatform op hoogte. Dit blijkt niet kansrijk. Zie het tussenbericht.

Vraag 69
Waardoor denkt u inmiddels wel dat er mogelijk ruimte is in het busstation?
***Antwoord* 69**
Zie antwoord 68.

Vraag 70
Deelt u de mening dat dit een andere lijnvoering is dan variant A uit het mobiliteitsonderzoek Rijnenburg? Zo ja, welke voordelen ziet u in deze lijnvoering? Zo, nee waarom niet?
***Antwoord* 70**
Ja, we zien de voordelen dat er een compactere aanlanding mogelijk is, maar ook nadelen, zoals samenloop met bussen (en dus een lagere snelheid en betrouwbaarheid) en overbelasting rondom Utrecht CS. Ook de variant via de Balijebrug – Dichtersbaan kent deze nadelen.

Vraag 71
Wat verandert er in de veronderstelde reistijden indien u rekening houdt met een verbinding zoals in ons voorstel aangegeven?
***Antwoord* 71**
We hebben in de reflectie op het VVD-voorstel aangenomen dat de reistijd vergelijkbaar is met alternatief A uit het mobiliteitsonderzoek. Het tracé is weliswaar korter, maar naar onze inschatting langzamer en onbetrouwbaarder dan de SUNIJ-lijn. De aanlanding is dan weer compacter. Onder de streep zijn de reistijden daarmee ongeveer gelijk.

Vraag 72
Welke aannames heeft u gehanteerd bij het bepalen van de reistijd naar Rijnenburg van 20 minuten?
***Antwoord* 72**
De samenloop van bussen en trams kan alleen bij lage snelheden (zoals de huidige tram/busbaan bij Utrecht CS en op het Utrecht Science Park) en dit heeft een nadelig effect op de rijtijden en betrouwbaarheid.

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

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

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

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

Vraag 76
Waarop baseert u de stelling dat het deel Rijnenburglijn tussen 5 Meiplein en CS niet in ons alternatief is gebudgetteerd?
***Antwoord* 76**
Omdat de kosteninschatting in het VVD-alternatief is gebaseerd op een U Ned onderzoek waarin alleen is gekeken naar de kosten tussen 5 Mei Plein en Prins Clausbrug naar Mobiliteitshub XL. Die variant ging immers uit van het bestaande SUNIJ-tracé tussen Utrecht CS en 5 Mei Plein.

Vraag 77
Met welk tijdspad houdt u rekening voor het aanleggen van een geboorde Merwedelijn? In hoeverre heeft u daarbij rekening gehouden met de wet- en regelgeving voor het boren van een tunnel?
***Antwoord* 77**
We houden rekening met een realisatietermijn van circa 10 jaar, vanaf het moment dat de planuitwerkingsfase is afgerond. Hierbij is rekening gehouden met de wet- en regelgeving voor het boren van een tunnel.

Vraag 78
Met welk tijdspad houdt u rekening voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg?
***Antwoord* 78**
Daar hebben we nog geen zicht op. De eerste mijlpaal is een Merwedelijn binnen de scope van de MIRT Verkenning. Pas als er zekerheid is over de Merwedelijn kunnen we verder. De ambitie blijft om in 2035 te starten met de bouw, onder voorwaarde dat er zekerheid is dat de Merwedelijn wordt doorgetrokken.

Vraag 79
Bent u het met de VVD eens dat het aanleggen van een geboorde Merwedelijn complexer is dan het aanleggen van een Rijnenburglijn over grotendeels bestaande infrastructuur? Zo ja, waarom denkt u dan toch dat de Rijnenburglijn voor 2 jaar vertraging zorgt? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 79**
Ja, de aanleg van een geboorde Merwedelijn is weliswaar complexer, maar in het VVD-voorstel wordt ook een nieuwe tramlijn aangelegd. Omdat er in dat geval een nieuwe MIRT Verkenning nodig is, leidt dit scenario tot 2 jaar vertraging.

Vraag 80
Wilt u deze vragen s.v.p. afzonderlijk (een voor een) beantwoorden?
***Antwoord* 80**
Bij dezen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen over onderbouwing Merwedelijn en reactie op Rijnenburglijn

14 april 2025

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

Aantal woningen Merwedelijn

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Welk verschil in aannames bestaat er tussen deze twee voorspellingen?

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

Aantal reizigers Merwedelijn

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

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

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

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

Leereffect aanvraag Groeifonds

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

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

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

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

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

De VVD heeft hierover de volgende vragen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Kosten van de Merwedelijn

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In de brief van 2 april 2025 geeft het college aan dat er in de volgende fase vier varianten voor de Merwedelijn tussen Westraven en Utrecht Centraal worden uitgewerkt in de onderzoeksfase. Daarnaast worden drie locaties van de haltes op Utrecht Centraal Station onderzocht.

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

34. Welke kostenbesparingen kunnen hiermee naar verwachting worden gerealiseerd?

Reistijd tussen Westraven en Rijnenburg

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

35. Welke aannames heeft u gehanteerd bij het bepalen van de reistijd van Westraven naar Rijnenburg? Denk aan de ligging van de trambaan (bovengronds/ondergronds, al dan niet

deels), de tijdsduur van een stop bij een halte, aantal stops, ligging van de haltes, etc.

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

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

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

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

Ligging en betrouwbaarheid Merwedelijn

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

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

41. Deelt u dat de betrouwbaarheid niet zozeer uit de ongelijkvloerse als uit de vrije ligging komt? Zo nee, waarom niet?

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

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

SUNIJ-lijn en bestaande tramremise

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

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

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

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

a. hoeveel woningen zijn er op de locatie van de tramremise geraamd?

b. wat betekent het bouwen van woningen voor de bestaande tramremise?

c. voor hoeveel euro is die tramremise aangelegd tijdens de bouw van de Uithoflijn?

d. voor hoeveel jaar was het gebruik van die tramremise toen voorzien?

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

Vergelijking frequentie Merwedelijn en Rijnenburglijn

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

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

· 12 x per uur trams naar Rijnenburg rijden.

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

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

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

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

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

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

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

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

Het college geeft aan dat de Merwedelijn 24 keer per uur moet kunnen rijden.

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

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

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

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

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

Reistijd tussen Utrecht CS en Westraven

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

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

59. Kunt u bevestigen dat een reistijd van 10 minuten hetzelfde is als de reistijd van een tram over de huidige SUNIJ-lijn, die volgens de huidige dienstregeling in 10 minuten van Jaarbeursplein naar P+R Westraven reist?1 Zo nee, waarom niet?

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

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

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

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

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

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

Verbeteren SUNIJ-lijn buiten Utrechtse gemeentegrenzen

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

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

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

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

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

Lijnvoering Rijnenburglijn naar CS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Investeringen Rijnenburglijn en SUNIJ-lijn

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gesteld door:

· Marijn de Pagter en Gertjan te Hoonte, VVD

De Rijnenburglijn: alternatief voor de Merwedelijn



Het alternatieve plan:

Inleiding

De komende tientallen jaren groeit Utrecht door. Veel nieuwe woningen (20-25.000) komen in de polder Rijnenburg te staan. Voor het bereikbaar maken van Rijnenburg zijn investeringen in het openbaar vervoer nodig. Daarnaast komen er nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone en in de A12-zone tussen Utrecht en Nieuwegein. De afgelopen jaren is er gewerkt aan plannen voor een “Merwedelijn”. Dat is een grotendeels ondergrondse lijn van Utrecht Centraal naar Westraven. Bij Westraven sluit de Merwedelijn aan op de bestaande tramlijn naar Nieuwegein en IJsselstein.

Er is niet genoeg geld voor de Merwedelijn. De Utrechtse VVD is daar niet over verbaasd. De VVD is al jaren kritisch op de droombeelden van het stadsbestuur over een ondergrondse Merwedelijn. Die Merwedelijn komt eigenlijk neer op het vervangen van de bestaande tramlijn richting Nieuwegein en is veel te duur (ruim 2 miljard euro).

De VVD is ervan overtuigd dat het bereikbaar maken van Utrechtse nieuwbouwwijken ook kan met veel minder grote investeringen. Dat laten we met dit realistische alternatief zien.

Uitgangspunten

Bij het uitwerken van dit alternatief heeft de VVD een aantal uitgangspunten gehanteerd. Het belangrijkste uitgangspunt is dat het alternatief de tienduizenden nieuwe woningen in Rijnenburg goed bereikbaar moet maken met het openbaar vervoer. Een tweede belangrijk uitgangspunt is dat dit alternatief zo veel mogelijk gebruik moet maken van bestaande infrastructuur.

Die twee voornaamste uitgangspunten hebben geleid tot de Rijnenburglijn. Daarnaast stellen we voor om stapsgewijs te werken aan het versnellen en verbeteren van de bestaande tramlijn tussen Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ-lijn). Op die manier kunnen ook reizigers uit Nieuwegein, IJsselstein en het toekomstige zuidelijke deel van de Merwedekanaalzone sneller bij Utrecht CS zijn.

Het tracé

Gezien vanaf Rijnenburg volgt de Rijnenburglijn het volgende tracé:

- Via het bestaande snelwegviaduct gaat de Rijnenburglijn onder de A12 naar Oudenrijn / Strijkviertel
- De Rijnenburglijn gaat vervolgens via de bestaande busbaan Rijnvliet naar Papendorp.
- In Papendorp volgt de Rijnenburglijn de bestaande busbaan en komt zo ook langs de plek waar in de toekomst de Mobiliteitshub XL komt.
- De Rijnenburglijn gaat over de Prins Clausbrug naar Kanaleneiland en volgt de (vertrambare) busbaan richting Utrecht Centraal.

Voor het deel naar Utrecht Centraal zijn er twee opties:

1. Een tracé langs de Van Zijstweg.
2. Een tracé langs de Balijelaan en Dichtersbaan.

Beide opties zijn mogelijk. Er is in het verleden ruimte gelaten voor een trambaan richting de Balijelaan bij de kruising Europalaan – Koningin Wilhelminalaan (het voormalige Anne Frankplein). Een voordeel van het tracé langs de Balijelaan is dat de busbaan op de Van Zijstweg wordt ontlast. De route via de Van Zijstweg is iets korter.

De aansluiting bij Utrecht CS is bij de bushalte aan de Jaarbeurszijde. Een van de bushaltes daar is in het verleden al geschikt gemaakt voor trams. Het is eenvoudig mogelijk om de tramlijn daarna aan te sluiten op de bestaande tramlijnen. Zo kan ook gebruik gemaakt worden van de bestaande tramremise en kunnen een deel van de trams uit Rijnenburg mogelijk ook naar Utrecht Science Park rijden.

Mogelijke haltes

De haltes zijn:

- Rijnenburg (enkele haltes afhankelijk van de ontwikkeling)
- Strijkviertel/Oudenrijn
- Rijnvliet
- Papendorp Mobiliteitshub XL en Centrum
- Kanaleneiland Centrum (overstap mogelijk naar SUNIJ-lijn)
- Afhankelijk van tracé naar CS: omgeving Kruising Europalaan – Koningin Wilhelminalaan (Merwedekanaalzone deelgebied 4/5)

Voordelen Rijnenburglijn

Rijnenburglijn voegt een tramlijn toe

De Rijnenburglijn voegt een tramlijn toe aan het Utrechtse netwerk. Dit in tegenstelling tot de Merwedelijn, die vooral een bestaande lijn vervangt.

Sober en doelmatig

Deze lijn kost relatief minder geld, omdat zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur. Op de meeste plekken is zelfs al ruimte gereserveerd voor een tram. Realistisch is dit de enige lijn die in 2035 ook operationeel kan zijn.

Verbinding belangrijke woon, werk en mobiliteitslocaties

De Rijnenburglijn verbindt Rijnenburg (20- tot 25.000 nieuwe woningen) met Papendorp/Groenewoud (3.500 nieuwe woningen), Kanaleneiland-Centrum (300+ nieuwe woningen), Merwedekanaalzone Deelgebied 4 (1350 woningen in aanbouw) en Deelgebied 5 (tot 6000 nieuwe woningen). Ook de werklocaties Strijkviertel, Oudenrijn, Papendorp, Jaarbeurs en Stationsgebied liggen aan de lijn. Dat maakt dat mensen ook met de tram naar hun werk kunnen, in plaats van alleen van hun woning naar CS.
De lijn gaat bovendien langs de beoogde Mobiliteitshub XL, waarmee ook deze P+R de meest hoogwaardige OV ontsluiting krijgt. Een Rijnenburglijn over de Van Zijstweg naar CS biedt ook de mogelijkheid van een halte bij de parkeervoorzieningen en toekomstige woningbouw van de Jaarbeurs.

Rijnenburglijn brengt de tram ook naar Leidsche Rijn

Sommige delen van Leidsche Rijn zijn niet goed bereikbaar met het OV. De Rijnenburglijn brengt de tram naar Leidsche Rijn en sluit Papendorp, Groenewoud en Rijnvliet erop aan. In latere fasen zou de tram vanaf Rijnvliet doorgetrokken kunnen worden naar De Meern en verder.

Makkelijker inpasbaar bij twee lichtere lijnen

De Merwedelijn is één grote lijn waar heel veel trams doorheen zouden moeten. Met de Rijnenburglijn worden de reizigers en trams juist verdeeld over twee lijnen: de Rijnenburglijn en de SUNIJ-lijn. Door de trams te verdelen over twee lijnen neemt de druk die de trams veroorzaken op het overige verkeer af.

Geen ondergrondse delen nodig

Voor de Rijnenburglijn zijn geen ondergrondse delen nodig. Er hoeft dus geen tunnel te worden geboord. Dat maakt de lijn vele malen goedkoper dan de Merwedelijn.

De Rijnenburglijn in dit alternatief is een bovengrondse variant van de Papendorplijn. Deze sobere, bovengrondse variant is nog niet door de gemeente onderzocht. In alle onderzoeken van de gemeente naar de Papendorplijn zitten ondergrondse delen onder bijvoorbeeld knooppunt Oudenrijn of van Papendorp naar CS. Dit maakt de gemeente onderzochte lijn onnodig duur.

Verbeteringen SUNIJ-lijn ook nodig om ambities te halen

Een voorkeur voor de Rijnenburglijn betekent voor de Utrechtse VVD ook dat de SUNIJ-lijn verbeterd wordt. Maar in de basis blijft hij liggen. Diverse maatregelen moeten zorgen dat de lijn wordt versnelt. Op langere termijn wordt een volledig vrije ligging nagestreefd. Vanaf CS naar Nieuwegein stellen we de volgende concrete maatregelen voor.

HOV-afstanden tussen haltes

De haltes in het Utrechtse deel van de lijn zijn niet goed verdeeld. We stellen voor om afstanden tussen haltes te hanteren die passen bij hoogwaardig openbaar vervoer. Wij stellen voor:

- De halte Jaarbeursplein en Kanaleneiland-Centrum (met loopoverstap naar Rijnenburglijn) te behouden.
- De haltes Graadt van Roggeweg en 24 Oktoberplein samen te voegen tot een nieuwe halte Welgelegen/Sowetobrug.
- De haltes Kanaleneiland-Zuid en Woonboulevard samen te voegen tot halte Europaplein. Deze halte bedient Kanaleneiland-Zuid en deelgebieden 5 en 6 van de Merwedekanaalzone.
- De halte Westraven wordt zo aangepast dat deze ook vanuit de Merwedekanaalzone deelgebied 6 en de Woonboulevard beter toegankelijk wordt.

Het schrappen van haltes op Kanaleneiland-Zuid is in de Omgevingsvisie Kanaleneiland / Transwijk al voorzien. Met dit voorstel zorgen we ervoor dat Kanaleneiland de verbinding met Nieuwegein houdt (in tegenstelling tot de Merwedelijn).

Blijvend verbeteren

Naast verplaatsen van haltes kan het opheffen van ongelijkvloerse kruisingen met andere vervoersmiddelen de lijnen ook versnellen. Voor alle kruisingen willen we onderzocht hebben of ze ongelijkvloers kunnen of door andere verkeerscirculatie kunnen verdwijnen. Het hoeft niet allemaal tegelijk. We werken toe naar blijven(d) verbeteren: als er middelen uit gebiedsontwikkeling vrij komen, kijken we waar we een kruising kunnen opheffen. Opheffen van kruisingen hoeft niet alleen in Utrecht maar kan ook in IJsselstein en Nieuwegein.

Ontsluiting Merwedekanaalzone

De Merwedelijn is op tafel gekomen om de Merwedekanaalzone te ontsluiten. In de meest recente voorstellen krijgt de lijn 2 haltes in deze zone: één tussen deelgebied 5/6 (Europaplein) en één tussen deelgebied 4/5 (het voormalige Anne Frankplein). In ons alternatieve voorstel worden deze haltes respectievelijk bediend door de Rijnenburglijn en de SUNIJ-lijn. Beide haltes kunnen dus gewoon gerealiseerd worden. Er kan echter niet tussen die twee haltes gereisd worden met één tram. Een groot voordeel van de combinatie van de SUNIJ-lijn en Rijnenburglijn is dat de parkeerplaatsen op afstand (Mobiliteitshub XL) en de banen in Papendorp beter bereikbaar worden.

Doorlooptijd en fasering

Voor Rijnenburg is het van belang dat de tramlijn op tijd gereed is. Een tunnel bouwen en in gebruik nemen duurt lang en kan alleen in zijn geheel. De Rijnenburglijn kan sneller en op punten gefaseerd aangelegd worden. De verbetering van de SUNIJ-lijn kan apart gefaseerd worden. Inwoners van Rijnenburg kunnen daarmee eerder gebruik maken van goed OV.

Financiën

Wij schatten dat de Rijnenburglijn 500-700 miljoen euro zal kosten voor de gehele lijn van Utrecht CS via Papendorp naar Rijnenburg. Dat is veel goedkoper dan de meer dan 2 miljard Euro die nodig is voor de Merwedelijn.

Voor deze schatting gaan we uit van input uit diverse onderzoeken naar de Papendorplijn. In een rapportage van U Ned staat dat de Papendorplijn "via 5 Meiplein en Prins Clausbrug naar HUB-XL op Papendorp" geschat wordt op 204 miljoen. In de aanvullende mobiliteitsstudie Rijnenburg wordt het tracédeel van Papendorp naar Rijnenburg geschat op 182 miljoen. In Rijnenburg gaan we uit van een bovengrondse ligging met, waar mogelijk, ongelijkvloerse kruisingen.

Voor de passage van eventueel roeiwater en/of waterberging in Papendorp-Noord is een kunstwerk nodig.

Ter referentie: De Uithoflijn kostte uiteindelijk circa 425 mln euro prijspeil 2019. Met het huidige prijsniveau is dat circa 540 miljoen. De Rijnenburglijn is iets langer maar naar verwachting iets minder complex qua inpassing.

Voor het versnellen van de SUNIJ-lijn zijn ook investeringen nodig. Die zijn afhankelijk van het tempo van de versnellingen, zoals het samenvoegen van haltes en het opheffen van kruisingen. Die investeringen kunnen stapsgewijs worden gepland en hoeven niet allemaal tegelijkertijd.

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

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

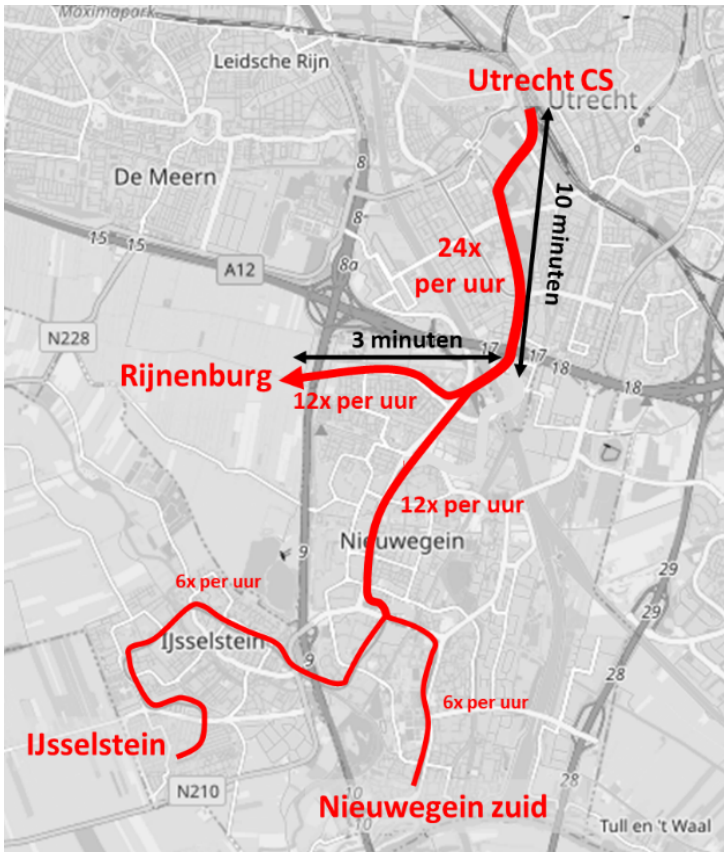
Geachte leden van de raad,

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 aankaart 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 aankaart 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.

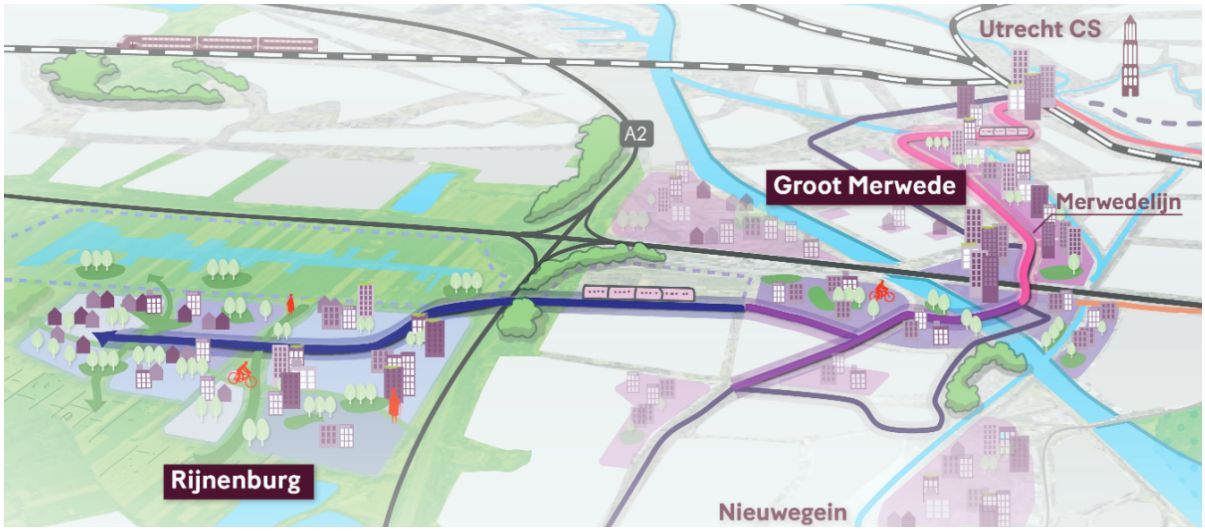
Het alternatief biedt geen oplossing voor de knelpunten rondom Utrecht CS, de bereikbaarheid van Nieuwegein en draagt minder bij aan de verbetering van de leefbaarheid
Het alternatief verergert de knelpunten rondom Utrecht CS waar de Merwedelijn juist een oplossing voor biedt. Op het busperron D bij 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 huidig 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 versoberd 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 schaalsprong 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

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,

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Thijs Jansen	**Datum**	11 september 2025
E-mail	Thijs.jansen@utrecht.nl	**Kenmerk**	31942355
Type brief	Voortgangsbrief	**Onderwerp**	Advies verkenner MIRT-verkenning OV en wonen
Bijlage(n)	3 (geheim)	**Beleidsveld**	Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over het advies “Samen tempo maken op de Merwedelijn” dat is opgesteld door de heer Siebe Riedstra als onafhankelijk verkenner om te helpen bij een besluit over de volgende fase van de MIRT-verkenning OV en wonen. Naar verwachting wordt het advies formeel geagendeerd op het BO MIRT van november 2025 en vormt het de basis voor de BO MIRT-afspraken over de MIRT-verkenning OV en wonen.

Geheimhouding
We hebben op de bijlagen “Advies Verkenner Samen tempo maken op de Merwedelijn”, “Standpunt advies verkenner Merwedelijn” en “Brief - Bestuurlijk commitment advies” tijdelijk geheimhouding opgelegd op grond van artikel 87 van de Gemeentewet, om redenen genoemd in artikel 5.1 lid 2 sub i van de Woo, totdat het advies van de verkenner door de opdrachtgevende partijen gezamenlijk openbaar wordt gemaakt, vooralsnog voorzien na het BO-MIRT 2025. Openbaarmaking kan de lopende onderhandeling over de aanvullende rijksbijdrage voor de Merwedelijn schaden en daarmee de financiële positie van de gemeente (negatief) beïnvloeden.

Aanleiding
Sinds 2019 doen we samen met Rijk en de regio onderzoek naar de Merwedelijn binnen de MIRT-verkenning OV en wonen. Op dit moment werken we toe naar een voorkeursalternatief, om zo de ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg, één van de grootste woningbouwlocaties van Nederland, mede mogelijk te maken.

In juni 2025 bent u geïnformeerd over de voortgang van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Hierin is gecommuniceerd dat uit de onderzoeksinformatie blijkt dat meer budget essentieel is om de gestelde doelen voor elkaar te krijgen. De regio heeft afgelopen juni tijdens het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) Noordwest benadrukt dat publieke partijen aan zet zijn om dit jaar het eerste deel (Merwedelijn), daadwerkelijk mogelijk te maken en hiervoor de middelen bij elkaar te leggen.

Daarna communiceerden we ook dat grondeigenaren Rijnenburg in de tussentijd hebben aangeboden €200 mln. bij te dragen aan het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg.

Verkenner Merwedelijn

Om te helpen bij een besluit over de volgende fase van de MIRT-verkenning, is daarom in opdracht van het Rijk (ministeries IenW/VRO), Provincie Utrecht, gemeente Nieuwegein en gemeente Utrecht, begin juli 2025 de heer Siebe Riedstra als onafhankelijk verkenner aangesteld. De verkenner is voormalig secretaris-generaal van het ministerie van IenW en helpt om nut en noodzaak van de Merwedelijn te onderbouwen en scope en budget bij elkaar te brengen. Zijn advies is tot stand gekomen in samenwerking met alle betrokken partijen (Rijk, Provincie, Nieuwegein, Utrecht) en vormt daarmee een breed gedragen vertrekpunt voor besluitvorming.

Onlangs is het advies gedeeld met betrokken partijen. In de bijlagen die u onder geheimhouding bij deze brief ontvangt treft u dit advies, het standpunt van het college ten aanzien van dit advies, en een brief die we als regionale partijen hebben gestuurd richting Rijk ten aanzien van dit advies.

Het doel van de regionale partijen is om richting en vervolgstappen uit het advies te hanteren als basis voor de BO MIRT-afspraken van november. Tegelijkertijd wordt door het Rijk een landelijke afweging gemaakt over de te verdelen middelen in het kader van woningbouw en mobiliteit (WoMo), waar door het huidige demissionaire kabinet € 7,5 mld. voor is vrijgemaakt. Deze afweging is bepalend voor welke afspraak mogelijk is over de MIRT-verkenning. Het Rijk is voornemens om de verdeling van deze middelen bekend te maken tijdens het BO MIRT. Dit staat gepland in november 2025.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

MEMO

Datum	24 september 2025
Behandeld door	Rein de Viet
E-mailadres	rein.de.viet@utrecht.nl
Kenmerk	32066830
Onderwerp	Toelichting proces MIRT-verkenning OV en wonen
Beleidsveld	Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening

Geachte leden van de raad,

Op 25 september a.s. staat de Merwedelijn en voorbereiding BO MIRT op de agenda van de commissie MGOR. Via een lid van uw raad kwam de vraag waar we nu staan in het proces in het proces van besluitvorming over de Merwedelijn. Met dit memo informeer ik u hierover. Een MIRT-verkenning doorloopt een vast proces dat bestaat uit vier stappen: 1), de startfase, 2) de analysefase, 3) de beoordelingsfase, en 4) de besluitvormingsfase. Zie voor meer informatie het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Terugblik

- Maart 2020: Startbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen *(startfase)*
- Maart 2022: Raadsbesluit Eerste stappen Schaalsprong OV - Besloten in te zetten op realisatie van de Merwedelijn. Een van de uitgangspunten die de raad hier vaststelt, is dat de Merwedelijn binnen de gemeente Utrecht grotendeels ondergronds wordt ingepast.
- November 2022: Uitkomsten BO MIRT 2022 – Selectie van kansrijke maatregelen, en ophoging van aanvullende financiële reservering *(analysefase)*
- Oktober 2024: Raadsbrief Inzet BO Leefomgeving en BO MIRT 2024 – Uitkomsten beoordelingsfase hebben nog niet geresulteerd in een voorkeursalternatief binnen budget, en met voldoende doelbereik *(beoordelingsfase)*
- November 2024: Raadsbrief Uitkomsten BO Leefomgeving en BO MIRT 2024 - Verdiepingsfase gestart met als doel om te zoeken naar varianten van de Merwedelijn met een betere balans tussen doelbereik en budget en het onderzoeken van mogelijkheden tot fasering.
- Mei 2025: Technische bijeenkomst Merwedelijn – Uitkomsten verdiepingsfase en toelichting vervolgproces
- Juni 2025: Raadsbrief uitkomsten BO Leefomgeving 2025 - Resultaten verdiepingsfase. Conclusie dat extra budget noodzakelijk is om de gestelde doelen te kunnen bereiken.
- Juli 2025: Voorjaarsnota - Financiële reservering voor de Merwedelijn

Waar staan we nu

Op dit moment zit de MIRT-verkenning in de besluitvormingsfase. Het onderzoek heeft veel informatie opgeleverd, maar om de stap samen met het Rijk en de regio te kunnen maken naar een gedragen voorkeursalternatief, zijn draagvlak en extra financiële middelen nodig. Daarom is in opdracht van het Rijk (ministeries IenW/VRO), Provincie Utrecht, gemeente Nieuwegein en gemeente Utrecht, begin juli

2025 de heer Siebe Riedstra als onafhankelijk verkenner aangesteld om te helpen bij een besluit over de volgende fase van de MIRT-verkenning, zoals toegelicht in de Raadsbrief Onafhankelijk advies verkenner Merwedelijn. Hoewel alle normale procedures gelden voor het besluitvormingsproces van de MIRT-verkenning, en wij ons bestuurlijke proces met uw raad netjes willen doorlopen, is het advies van de verkenner een extra stap die vooral gericht is op samen verder komen binnen de huidige MIRT ronde.

Voor de zomer was onduidelijkheid of het Rijk, gezien de demissionaire status van het kabinet vanaf 3 juni, over zou gaan tot verdeling van de zogenoemde WoMo-middelen (Woningbouw en Mobiliteit). Hiervoor heeft het kabinet €7,5 mld. aan middelen beschikbaar gesteld ten behoeve van de nationale woningbouwopgave. Deze middelen zijn bedoeld om gemeenten te ondersteunen bij het versnellen van woningbouw en het verbeteren van de bereikbaarheid van nieuwe woongebieden. Het Rijk heeft daarom drie subsidieregelingen opengesteld voor gemeenten om aanvragen in te dienen: Infrastructuur Grootschalige Woningbouwlocaties, Gebiedsbudget, en Woningbouw op Korte Termijn (WoKT). De deadline hiervoor was 31 augustus jl. Het onderwerp is op 25 juni niet controversieel verklaard door de Tweede Kamer. Toch blijft onduidelijk welke afspraken het kabinet bij het BO MIRT kan en zal maken. Daarna zal ook de Tweede Kamer zich bij de begrotingsbehandelingen nog uit moeten spreken. Er blijft dan ook veel onzeker in deze fase.

De verdeling van WoMo-middelen is ook mede bepalend voor welke afspraak mogelijk is over de MIRT-verkenning OV en Wonen. Het college heeft daarom op 26 augustus besloten conform de spelregels van het Rijk om subsidieaanvragen in te dienen voor de drie regelingen; een aanvraag voor de Merwedelijn (grootschalig), een aanvraag voor ruimtelijke ingrepen in Groot Merwede (gebiedsbudget), en vier aanvragen voor ruimtelijke en mobiliteitsprojecten in de stad (Woningbouw op Korte Termijn). Alle aanvragen betreffen lopende projecten met een tekort die onderdeel zijn van het bestaande beleid. De aanvragen zijn ingediend, onder voorbehoud van goedkeuring door de Raad op de cofinanciering. Een toelichting op deze subsidieaanvragen en de inzet voor het BO MIRT worden met u gedeeld via de gebruikelijke BO MIRT-inzetbrief. Deze volgt vlak voor het BO MIRT begin november.

Vooruitblik
De indicatieve planning ziet er als volgt uit. Hierbij is, zoals hiervoor al aangegeven, veel onzeker en onder voorbehoud van besluitvorming door Rijk (Kabinet en Tweede Kamer). Onderstaande planning is daarom alleen van toepassing als er overeenstemming wordt bereikt over een VKA, en de subsidieaanvraag Merwedelijn wordt toegekend door het Rijk. Streven is om bij de Uitkomstenbrief MIRT uw raad meer duiding te geven over het vervolgproces.

- November 2025 BO MIRT: Mogelijke afspraken rondom draagvlak en financiering en Voorlopig VKA (afhankelijk van toekenning subsidies).
- Oktober 2025 - Maart 2026: Opstellen PlanMER & ontwerp-Voorkeursbesluit.
- Q2 2026: Openbare terinzagelegging van het Ontwerp-Voorkeursbesluit en het PlanMER gedurende zes weken. In deze fase kunnen belanghebbenden hun zienswijze indienen.
- Q2-Q3 2026: Opstellen Nota van Antwoord en definitief Voorkeursbesluit.
- Q4 2026: Raadsbesluit (idem provincie en Nieuwegein) over definitief Voorkeursbesluit inclusief besluit over vrijgave gemeentelijke middelen voor volgende fase.
- Q4 2026: Ondertekenen Bestuursovereenkomst door opdrachtgevende partijen.
- BO MIRT 2026: Bestuurlijk vaststellen definitief Voorkeursbesluit.
- Q4 2026: Minister neemt Voorkeursbesluit.

Nadat de voorkeursbeslissing is vastgesteld, kan gestart worden met de (voorbereiding van) de planning- en studiefase. In deze fase wordt het project verder uitgewerkt en vindt de formele planologische procedure plaats.

Met vriendelijke groet,
mede namens Eelco Eerenberg,

Senna Maatoug
Wethouder Mobiliteit