



# MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht

Tussenbericht: start van de verdiepingsfase Merwedelijn



21 IJsselstein  
via Utrecht CS

U OV

www.ov.nl  
0900-5552041



# Voorwoord

**De regio Utrecht is een veelzijdige en aantrekkelijke regio om te wonen en te werken. De regio is daardoor snel gegroeid met nieuwe bewoners en bedrijven en naar verwachting zet deze groei tot 2050 door. De vraag naar betaalbare woningen is dan ook groot en Utrecht staat voor een forse verstedelijkingsopgave.**

Meer woningen betekent meer mobiliteit. De groei gaat dan ook hand in hand met investeringen voor de bereikbaarheid. Onze regio is de “draaischijf van Nederland” en speelt een belangrijke rol in het nationale en internationale netwerk van snel-, spoor- en vaarwegen, waar de druk ook groter wordt door de groei van de bevolking in Nederland.

“Hoe houden we onze regio aantrekkelijk en bereikbaar voor (nieuwe) inwoners en bedrijven?” Dat is de vraag waar ik me als gedeputeerde en voorzitter van de Programmaraad U Ned dagelijks mee bezig mag houden. En vele partijen met mij. Ik ben blij dat Rijk en regio zich gezamenlijk inzetten voor de noodzakelijke oplossingen om de groei voor wonen, werken en bereikbaarheid mogelijk te maken. Hierbij zijn we ons ervan bewust dat we nu keuzes maken voor toekomstige generaties. Zelf ben ik opgegroeid in de nieuwbouwwijk Lunetten. Dat wij begin jaren '80 de kans kregen om in Utrecht te komen wonen heeft mijn levensloop bepaald en ik kijk terug op een geweldige en gelukkige jeugd die ik ook toekomstige generaties gun.

In dit 2e Tussenbericht wordt u geïnformeerd over de stand van zaken van de MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht. Hierin wordt o.a. onderzocht hoe een (deels) ondergrondse tramverbinding vanaf Utrecht Centraal richting Nieuwegein kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid van bestaande en nieuwe woningen en hoe we meer én beter OV kunnen aanbieden van en naar Utrecht Science Park. De afgelopen 1,5 jaar is veel energie gestoken om te kijken op welke manieren dat zou kunnen.

Veel is al duidelijk, maar op een aantal vraagstukken zal het komende jaar nog verder onderzoek moeten plaatsvinden. Dit levert aanvullende informatie op die wij als bestuurders nodig hebben om straks te kunnen beslissen over welk alternatief het beste is om de groei van de regio Utrecht mogelijk te maken. Hierbij gaan we uiteraard niet over één nacht ijs; de voorbereiding van de besluitvorming doen we zorgvuldig en in overleg met vele partijen waaronder het bedrijfsleven, bewoners, ontwikkelaars en volksvertegenwoordigers. We hebben iedereen nodig om de droom van heel veel mensen om een betaalbaar huis te vinden in onze mooie regio werkelijkheid te kunnen maken.

Mocht u naar aanleiding van het lezen van dit tussenbericht vragen of suggesties hebben, neem dan gerust contact op via [info@programma-uned.nl](mailto:info@programma-uned.nl)

André van Schie  
Voorzitter programmaraad U Ned

## Disclaimer

Dit voorliggend tussenbericht herhaalt een aantal bevindingen uit andere (meer gedetailleerde) rapporten binnen de Verkenning OV & Wonen. De reden hiervoor is dat deze rapportages zeer complex en vaak technisch van aard zijn. In dit tussenbericht hebben we geprobeerd om deze begrijpelijk en toegankelijk samen te vatten. Mochten er echter na het lezen van dit tussenbericht nog vragen zijn, verwijzen wij u graag door naar de site van U Ned, waar alle relevantie informatie en rapportages te vinden zijn: [LINK](#)

# 1. 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 onderzoekt een van de oplossingen, namelijk de mogelijkheid voor een schaa sprong 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 hoofdstuk 2 lichten we vanuit een brede blik toe voor welke uitdaging de Metropoolregio staat. Dit reikt verder dan de scope van de MIRT-verkenning. In hoofdstuk 3 en 4 zoomen we vervolgens in op de opgave, bevindingen en het vervolgtraject van de MIRT-verkenning.**

## **Wat lees je in dit bericht**

Dit is het tweede tussenbericht van de MIRT<sup>1</sup>-verkenning OV & Wonen. In deze verkenning doen we onderzoek naar twee tramverbindingen tussen Utrecht CS, Utrecht Zuidwest en Nieuwegein Noord en de tramverbinding en busverbindingen tussen Utrecht CS en het Utrecht Science Park (USP).

1) MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In dit programma staan alle Rijksprojecten en -programma's om de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland te bevorderen.

De studies in de MIRT-verkenning worden uitgevoerd in U Ned-verband, een samenwerking van overheden<sup>2</sup>.

Met dit bericht willen wij u een kijkje in de keuken geven en u informeren over waar we staan in het onderzoek en hoe het vervolg eruitziet. Dit tweede tussenbericht bouwt voort op de NRD<sup>3</sup> (beschrijving van de scope van de verkenning) en het vorige tussenbericht<sup>4</sup> (beschrijving van de onderzoeksresultaten halverwege de verkenning). We sturen dit bericht nu, omdat er een aantal rapportages klaar zijn. We willen de lessen uit de rapportages graag delen en vertellen hoe we hiermee verder gaan. In dit tussenbericht trekken we lessen uit de volgende rapportages:

- Het verkenningenrapport en planMER met daarin alle onderzoeksresultaten die het afgelopen jaar zijn verzameld.
- Het participatierapport waarin de belangen, standpunten, zorgen en aandachtspunten van externe stakeholders zijn beschreven.
- De maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) waarin alles wat het project de maatschappij oplevert en kost op een rij is gezet.
- Het Q-team advies, waarin een groep onafhankelijk experts die met het onderzoek heeft meegekeken, adviseert over het onderzoek en de resultaten.

In dit tweede tussenbericht herhalen we kort waar de MIRT-verkenning over gaat, waarom de maatregelen noodzakelijk zijn en staan we stil bij de bevindingen van de beoordelingsfase tot dusver. De bevindingen vanuit de participatie en het Q-team staan in respectievelijk groene en roze tekstkaders op verschillende plekken in dit tussenbericht. Tenslotte gaan we in op hoe het vervolgproces eruitziet. Voor de snelle lezer zijn deze punten in het onderstaande kader samengevat.

2) De directe opdrachtgevers zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht en Gemeente Nieuwegein.

3) Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD): [LINK]

4) Tussenbericht 1: [LINK]

### Voor de snelle lezer

Utrecht staat voor een grote groeiopgave die van nationaal belang is. Om deze uitdaging aan te gaan, is het essentieel om de woningbouwopgave te faciliteren, de regio economisch aantrekkelijk te houden en te versterken en de bereikbaarheid van Utrecht als draaischijf in het mobiliteitssysteem op orde te houden. Een schaa sprong in het openbaar vervoer (OV) is daarvoor noodzakelijk. De Merwedelijn, met een potentie van 50.000 tot 60.000 dagelijkse reizigers, is een belangrijke randvoorwaarde om deze schaa sprong te realiseren. Er zijn op dit moment echter nog technische onzekerheden rondom enkele cruciale bouwstenen, zoals de uitvoering van de eindhalte op Utrecht Centraal Station (de compacte knoop), de kruising met de A12 en het Amsterdam-Rijnkanaal en de fasering in relatie tot woningbouw in de A12-zone en richting Rijnenburg. Het komende jaar onderzoeken we deze laatste openstaande vragen in de verdiepingsfase, zodat eind 2025 besluitvorming over het voorkeursalternatief kan plaatsvinden

### Drie doelen staan centraal

Het doel van de MIRT-verkenning OV & Wonen is het ontwikkelen van een oplossing die bijdraagt aan de volgende doelen:

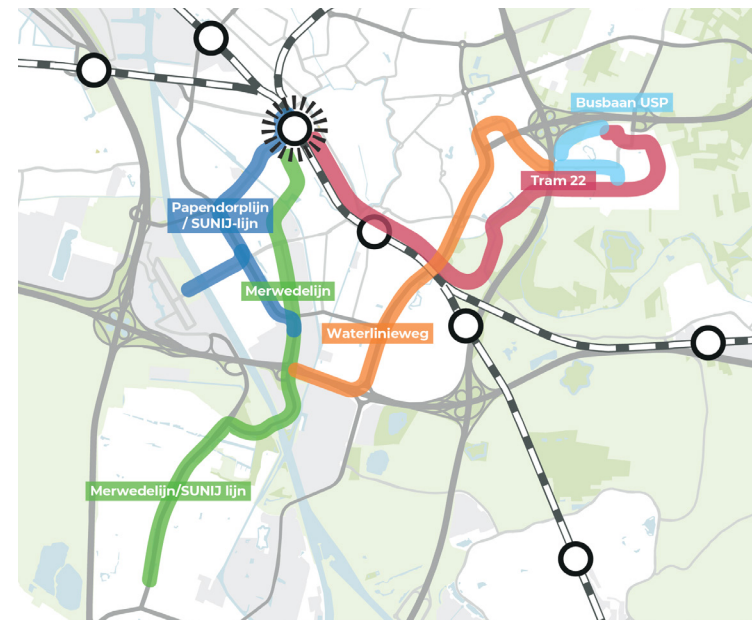
1. Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal;
2. Het beter bereikbaar maken per OV van Utrecht Science Park (USP);
3. Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.

### Onderzoek naar vijf maatregelen

In de beoordelingsfase worden momenteel vijf maatregelen onderzocht. De vijf maatregelen zijn:

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

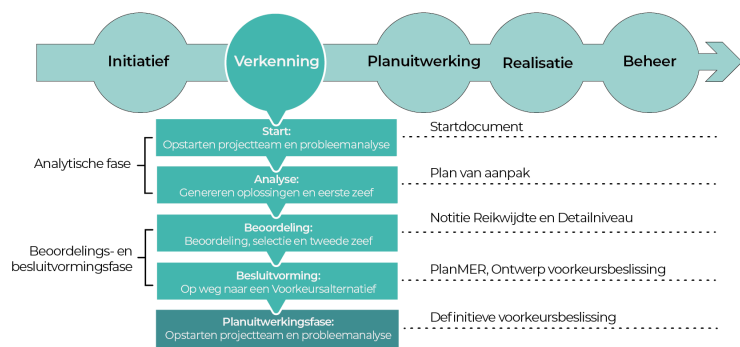
In de kaart van het projectgebied staan de vijf maatregelen weergegeven. Voor elke maatregel hebben we verschillende invullingen onderzocht, die bouwstenen worden genoemd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de lengte van de ondergrondse Merwedelijn, het aantal haltes op de Merwedelijn, wel/geen Papendorplijn en de route van de busbaan door het USP. Welke bouwstenen we hebben onderzocht, is terug te vinden in Tussenbericht 1 en/of het Verkenningenrapport.



Weergave van de vijf maatregelen in deze MIRT-verkenning.

### Welke stappen horen bij een MIRT-verkenning?

Elke MIRT-verkenning doorloopt de fases, zoals weergegeven in onderstaande figuur. We hebben geconstateerd dat de beoordelingsfase op dit moment nog niet voldoende informatie heeft opgeleverd om over te gaan naar de besluitvormingsfase. Daarom hebben we de beoordelingsfase verlengd met een verdiepingsfase. De verdiepingsfase is geen standaardonderdeel van een MIRT-verkenning. De resultaten van de beoordelingsfase, inclusief verdiepingsfase, vormen de input voor de besluitvorming.



Fases in het MIRT-proces. OV & Wonen is op dit moment bezig met de beoordelingsfase van de verkenning. De verdiepingsfase is een extra stap in de beoordelingsfase.

Het resultaat van de MIRT-verkenning is een door Rijk en regio vastgesteld pakket van maatregelen, die kosteneffectief invulling geven aan de doelstellingen. Dit pakket heet eerst nog het Voorkeursalternatief (VKA). Na de inspraak en de besluitvorming over het voorkeursalternatief is er een Voorkeursbeslissing.

In de Voorkeursbeslissing van de MIRT-verkenning staan de belangrijkste maatregelen en keuzes beschreven die verder uitgewerkt gaan worden, zoals de route, het aantal haltes en de inpassing in de openbare ruimte boven de grond en/of onder de grond. Voordat het project naar de volgende fase – de planuitwerking – kan, moeten Rijk en regio afspraken maken over de financiering, exploitatie en de onderlinge rolverdeling.

### De verdiepingsfase: noodzakelijke stap richting besluitvorming

Hoewel de onderzoeken duidelijke richting aangeven, is het dus nog te vroeg om een voorkeursalternatief te kiezen. Daarom wordt de MIRT-verkenning verlengd met een verdiepingsfase. In de verdiepingsfase geven we antwoord op de openstaande vragen over de technische haalbaarheid van sommige bouwstenen, mogelijke faseringsopties en het realiseren van voldoende doelbereik in relatie tot het beschikbare budget. De verdiepingsfase is specifiek gericht op de Merwedelijn. Voor de overige maatregelen is al voldoende beslisinformatie beschikbaar, maar de besluitvorming over het voorkeursalternatief (VKA) en het PlanMER wordt uitgesteld tot na deze verdiepingsfase, die ongeveer een jaar zal duren. De planning is dat we de verdiepingsfase in zomer 2025 afronden. Daarna start de besluitvormingsprocedure.

### Samenhang met het MIRT Onderzoek

Naast deze verkenning wordt er ook onderzoek gedaan naar alle noodzakelijke maatregelen voor de realisatie van de toekomstige woningbouw in Groot Merwede. Dit wordt gedaan in het MIRT Onderzoek. De resultaten en keuzes uit deze MIRT Verkenning ten aanzien van het toekomstige OV-systeem en de komst van een Merwedelijn worden in dit MIRT Onderzoek meegenomen.



Utrecht Centraal

Utrecht Centraal Jaarbeurszijde

u-ov.info

www.o-link.nl

OV

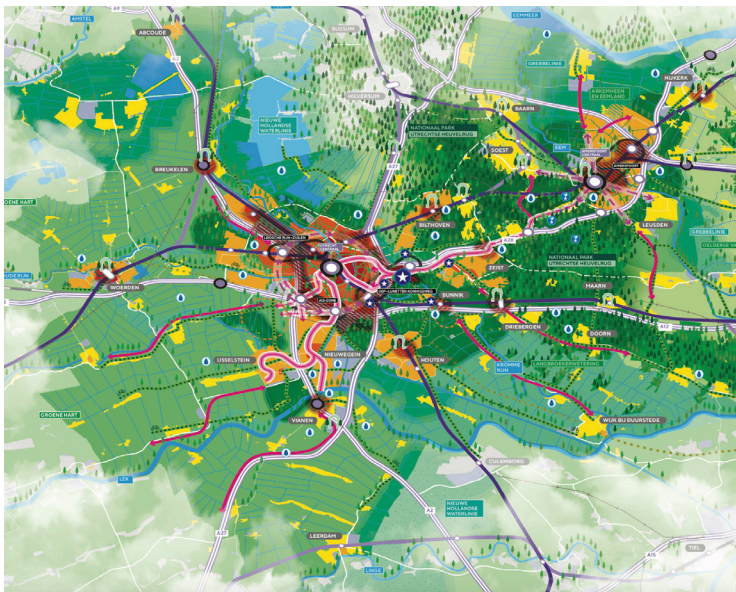
OV

## 2. Nut en noodzaak van de maatregelen

**Voordat we nader ingaan op de opgave van de MIRT-verkenning, zoomen we in dit hoofdstuk uit door te schetsen voor welke uitdaging de Metropoolregio staat. De maatregelen uit de MIRT-verkenning zijn namelijk geen doel op zich, maar dragen bij aan gezonde groei van de regio.**

### Wat ging hier aan vooraf?

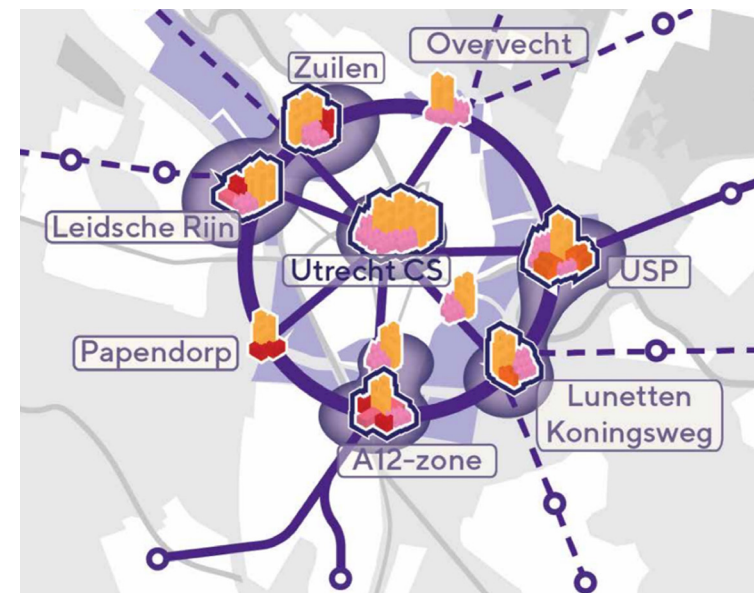
Er gaan verschillende ruimtelijke en mobiliteitskeuzes vooraf aan



Groei in nabijheid - Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort (September 2023)

deze MIRT-verkenning. Ruimtelijk is het NOVEX ontwikkelperspectief Utrecht-Amersfoort 2040 de basis voor de geplande verstedelijking. Hierin hebben Rijk en regio afgesproken dat het merendeel van de woningbouw in de regio Utrecht landt in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein, waaronder Rijnenburg.

Qua mobiliteit is voor de provincie, de gemeente Utrecht en gemeente Nieuwegein het lange termijnperspectief van het wiel met spaken de leidende ontwikkelstrategie (zie afbeelding hieronder). De eerste stap in deze richting is een schielsprong van het openbaar vervoer als ruggengraat voor de Metropoolregio Utrecht (MRU).



Ontwikkelstrategie "Wiel met Spaken", Utrecht Nabij (November 2020) – Het "Wiel" staat voor de verbindingen rondom Utrecht. De "Spaken" zijn de verbindingen vanuit het centrum naar omliggende gebieden, zoals steden, dorpen en economische clusters.



Het Q-team benadrukt dat effecten van de maatregelen in de MIRT-verkenning in de bredere context moeten worden geplaatst. Maatregelen hebben effect op zowel lokale, regionale als nationale schaal en zijn structurerend voor hoe de regio zich de komende decennia kan en zal ontwikkelen. De effecten van de maatregelen moeten daarom worden beoordeeld aan de hand van de bredere doelen zoals gesteld in de Rijk-regio verstedelijkingsstrategie Utrecht Nabij.

### Utrechtse groeiopgave heeft nationale impact

De Metropoolregio 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. Dit leidt ertoe dat bestaande verkeersknelpunten groter worden en nieuwe knelpunten gaan ontstaan.

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 (zowel de doorstroming op de ring Utrecht als het OV-knooppunt Utrecht Centraal).

Daarnaast staat brede welvaart<sup>1</sup> centraal in de groeiopgave waar Nederland en specifiek de metropoolregio Utrecht voor staat. 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.

1) Een maatstaf voor alles wat mensen van waarde vinden. Denk aan, materiele welvaart, gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, persoonlijke ontplooiing en (on)veiligheid

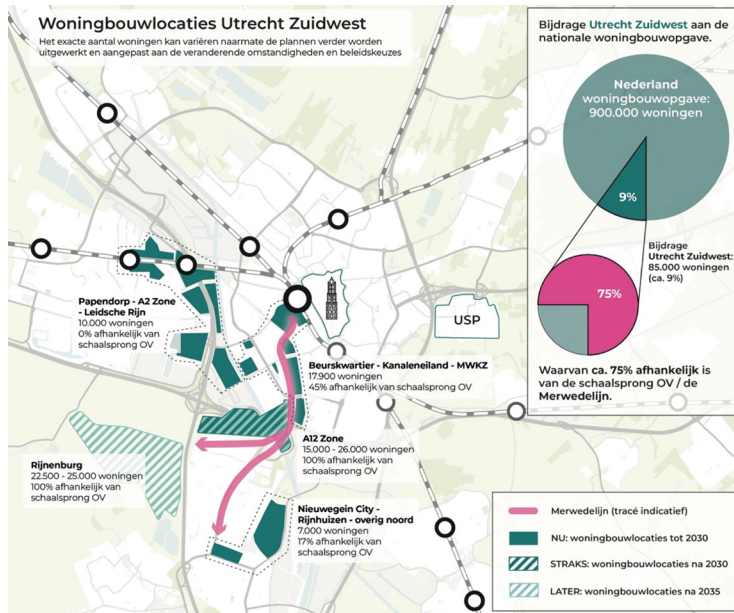
Naast OV vormt ook de fiets een belangrijke pijler in de toekomstige mobiliteit in een gezonde regio Utrecht. In het MIRT Onderzoek wordt ook specifiek gekeken naar de noodzakelijke maatregelen voor de fiets in combinatie met de verstedelijkingsopgave. In deze verkenning beperken we ons echter tot de noodzakelijke OV-maatregelen.

### Faciliteren van de woningbouwopgave

Utrecht staat in de top 10 van 'meest verhitte' gemeenten met betrekking tot de woningmarkt<sup>2</sup>. De gemeenten Utrecht en Nieuwegein bouwen samen tot en met 2030 bijna 39.000 woningen in Utrecht Zuidwest, waarvan 25.500 in Groot Merwede<sup>3</sup>. Na 2030 ligt er potentie voor de bouw van circa 37.000-52.000 woningen in het gebied rond de A12-zone en 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. Ter illustratie, dit is ca. 9% van de toekomstige woningbouwopgave van 900.000 woningen voor heel Nederland. 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. Met het realiseren van deze extra 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 en voorkomen we dat men ver naar het werk moet reizen.

2) BPD: <https://www.bpd.nl/actueel/nieuws/top-40-meest-verhitte-gemeenten-2023/>

3) "Groot Merwede" is een grootschalig stedelijk ontwikkelingsproject in Utrecht, gericht op Utrecht Zuidwest en Nieuwegein, inclusief de A12-zone. Het project is onderdeel van de bredere visie om Utrecht te laten groeien en zich duurzaam te ontwikkelen, met een sterke focus op woningbouw, groenvoorzieningen en stedelijke voorzieningen.



Grofweg 65.000 woningen zijn afhankelijk van de Merwedelijn. Dat aantal woningen is zo'n 9% van de landelijke opgave tot en met 2030.

### Versterken van de economie

De economie van de Metropoolregio Utrecht staat wat betreft competitiviteit op nummer één in Europa. Dit vertaalt zich in een grote groei van het aantal arbeidsplaatsen, met name in de stad Utrecht met een groei van 30% in de periode 2015-2023. Utrecht groeide daarmee bijna twee keer zo snel als Nederland als geheel. Deze groei zet zich naar verwachting door met 80.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de Metropoolregio Utrecht tot 2040.

In 2024 heeft de Europese Commissie de metropoolregio Utrecht aangewezen als Europese koploper op het gebied van gezondheidsinnovatie. Nu al zijn 150.000 banen in de regio gerelateerd aan zorg (innovatie en onderzoek) met als zwaartepunt het Utrecht Science Park (USP). Het USP is hiermee de grootste en snelst groeiende campus van Nederland en een van de grootste

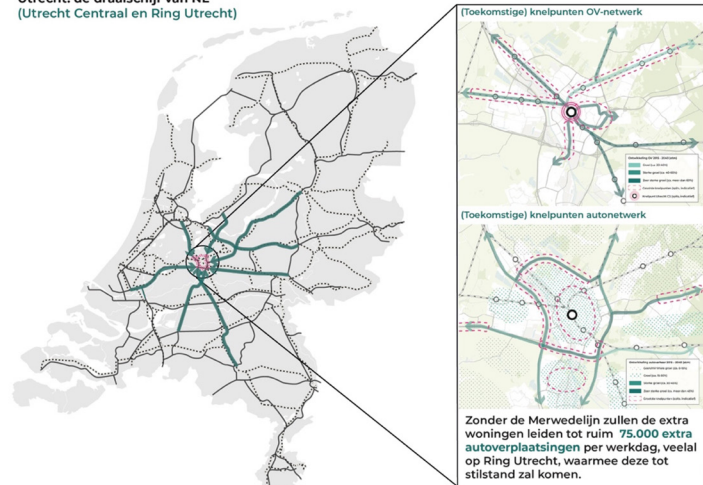
banenmotors in de regio. Een ander belangrijk economisch kerngebied is Utrecht Centraal, na Amsterdam het tweede kantoreengebied van Nederland.

Om deze groei te blijven faciliteren is het van nationaal belang dat (1) de bereikbaarheid van USP (zowel via de weg als het OV) op orde blijft en dat (2) personeel daadwerkelijk in de regio kan wonen, zodat personeelstekorten niet verder olopen en onnodige congestie op weg en spoor als gevolg van toenemend aantal langeafstandsforensen vermeden wordt.

### Bereikbaarheid van draaischijf Utrecht op orde

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.

Utrecht: de draaischijf van NL (Utrecht Centraal en Ring Utrecht)



Voor zowel spoor als weg vormt Utrecht een belangrijke draaischijf. Door de spoorknoep 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. De knelpunten uit het OV-netwerk en autonetwerk zijn afkomstig uit het document "Mobiliteitsstrategie U Ned".

De realisatie van de Merwedelijin en de overige maatregelen maakt de ontwikkeling van woningen en arbeidsplaatsen met een veel kleinere toename van automobiliteit mogelijk. In het scenario dat wel de woningen en niet de bijbehorende OV-investeringen worden gerealiseerd zal een groot deel van de nieuwe inwoners de auto kiezen in plaats van het OV. Zonder Merwedelijin zullen de extra woningen leiden tot tussen de 30.000 en 75.000 extra autoverplaatsingen per werkdag. Dat belast vooral de Ring Utrecht, waarmee deze vaker tot stilstand zal komen en de nationale bereikbaarheid verder onder druk komt te staan. Hiermee is dit geen realistisch scenario. Daarom hebben Rijk en regio gezamenlijk de ambitie (vastgesteld in de verstedelijkingsstrategie) om in de Metropoolregio Utrecht het OV een belangrijke plaats in te laten nemen in de mobiliteitsmix. Deze ambitie is belangrijk voor het toekomstbestendig bereikbaar houden van dit gebied en Nederland.



Zonder OV-schaalprong zullen de nieuwe woningen (en ook huidige woningen) afhankelijk(er) zijn van de auto. Dit zal leiden tot meer autoritten op een kritieke schakel in het rijkswegennet. Realisatie van de verstedelijkingsplannen komt hierdoor onder druk te staan

#### Voorbeeld: Utrecht Zuidwest (7.900 woningen)

Als de 7.900 nieuwe woningen in Utrecht Zuidwest zonder OV-schaalprong worden gebouwd, zijn de toekomstige inwoners vaker aangewezen op de auto. Dit leidt tot meer autoritten en vanwege de ligging van de gebiedsontwikkeling tot een hogere belasting op de Ring Utrecht. Zonder OV-schaalprong gaat het aandeel autogebruik van 31% naar 52%. Deze verschuiving leidt tot 9.800 extra autoritten per dag van/naar de nieuwe woningen in Utrecht Zuidwest.

#### Voorkomen van toenemende druk op het stedelijke netwerk

Naast de nationale impact, creëert de groeiopgave ook een toenemende druk op het stedelijk netwerk. Het aantal instappers op belangrijke OV-lijnen in Utrecht Zuidwest wordt 2,2 keer zo veel tussen 2022 en 2040. Tussen Utrecht CS en het USP is in dezelfde periode sprake van bijna een verdubbeling van het aantal OV-reizigers. Deze toename van reizigers zal zonder maatregelen leiden tot overvolle bussen en trams naar Utrecht Centraal en er ontstaan rondom Utrecht Centraal zelfs busfiles. Door deze drukte komt ook de betrouwbaarheid van de gehele regio (nagenoeg alle bussen in de regio rijden via Utrecht CS of USP) en de toegankelijkheid van het OV onder druk te staan.

Niet alleen OV-reizigers, maar ook fietsers en voetgangers komen in de knel. Groeiende fiets- en voetgangersstromen, vooral in de buurt van Utrecht CS, kruisen met de grote OV-stromen. Op de kruising Croeselaan – Van Zijstweg kruisen 135 bussen per uur met 1.500 auto's, 3.600 fietsers en voetgangers. Hierdoor komt niet alleen het stedelijk netwerk steeds meer onder druk te staan, maar de algehele leefbaarheid van Utrecht (Zuidwest).

Vanuit de participatie komt naar voren dat goede OV-verbindingen met name belangrijk zijn voor groepen in de samenleving die afhankelijk zijn van het OV: als voorbeeld wordt het belang van een goede OV-ontsluiting van Kanaaleneiland en het belang van de verbinding van Nieuwegein met het UMC Utrecht genoemd. Dit laatste speelt met name na 2035, aangezien het ziekenhuis in Nieuwegein dan haar deuren sluit<sup>1)</sup>.

### Invulling van de groeiopgave: nu, straks en later

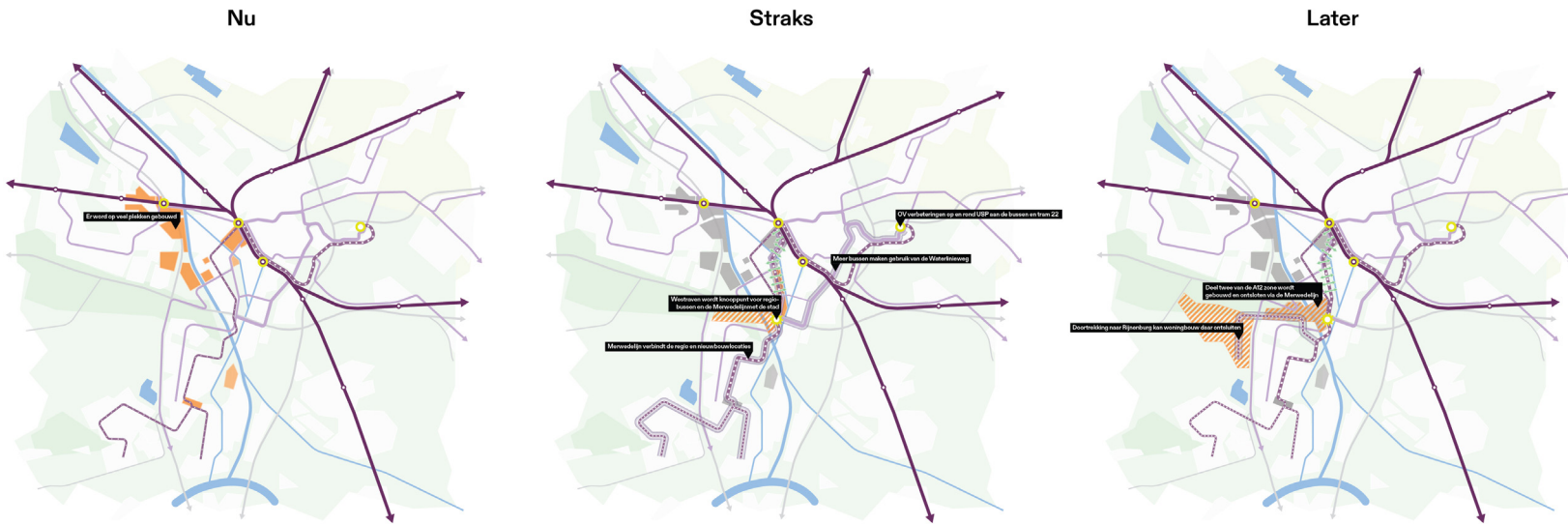
In dit hoofdstuk is de uitdaging van de Metropoolregio Utrecht uiteengezet. Om deze uitdaging het hoofd te bieden is de eerste stap een schaa sprong van het openbaar vervoer als ruggengraat voor de Metropoolregio Utrecht (MRU). Deze ruggengraat is een cruciale randvoorwaarde voor verdere groei van de woningbouw en werkgelegenheid. In de MIRT-verkenning wordt deze ruggengraat, onder andere middels de Merwedelijn, onderzocht.

Vanwege de hoge kosten en de lange doorlooptijd van dergelijke trajecten, zal het geschetste ontwikkelperspectief (zie “Groeien in Nabijheid” en “Utrecht Nabij”) niet in één keer gerealiseerd worden. In de kaarten ‘NU’, ‘STRAKS’ en ‘LATER’ wordt getoond hoe dit ontwikkelperspectief vanuit de woningbouwopgave in Utrecht Zuidwest en de Merwedelijn steeds meer vorm krijgt (zie afbeeldingen hiernaast).



Zonder maatregelen ontstaan er fiets- en busfiles bij kruispunt Croeselaan – Van Zijstweg (artist impression van de toekomstige situatie zonder maatregelen).

1) Nieuwsbericht “St. Antonius kiest voor Utrecht als centrale locatie in de toekomst”: <https://www.antoniusziekenhuis.nl/nieuwsoverzicht/st-antonius-kiest-voor-utrecht-als-centrale-locatie-de-toekomst>



De ontwikkeling van de woningbouw in Utrecht Zuidwest en het OV in Utrecht. Tot 2030 vinden de meeste ontwikkelingen plaats volgens vastgelegde bestemmingsplannen, zoals rondom Utrecht CS, de Merwedekanaalzone, Leidsche Rijn en Nieuwegein (zie kaart NU). Na 2030 maakt de Merwedekanaalzone extra woningbouw mogelijk in de Merwedekanaalzone en de A12-zone (zie kaart STRAKS). Vanaf 2035 kan deze lijn worden doorgetrokken naar het westen, waardoor verdere verstedelijking in de A12-zone en woningbouw in Rijnburg mogelijk worden (zie kaart LATER). Onderwerp van onderzoek is of het verleggen van het tracé in het noorden van Nieuwegein een optie is.

**Disclaimer:** op de kaarten voor 'nu', 'straks', en 'later' zijn ruimtelijke ontwikkelingen te zien die voor het merendeel gekoppeld zijn aan de onderzochte maatregelen uit de MIRT-verkenning. Dit sluit echter niet uit dat elders in de stad geen ontwikkelingen plaatsvinden.

Het Q-team advies benadrukt dat de MIRT-verkenning slechts als een (eerste) stukje van de puzzel moet worden gezien. Vanwege de kosten en de lange doorlooptijd van infrastructuurmaatregelen zal het geschetste eindbeeld zoals beschreven in de verstedelijkingsstrategie niet in één keer worden gerealiseerd. Goed ontworpen openbaar vervoer kan de ruggengraat vormen van duurzame verstedelijking, maar OV is slechts onderdeel van de oplossing. Onderdeel van het slagen van de verstedelijkingsstrategie is een mobiliteitstransitie faciliteren. Daarom moet investeren in openbaar vervoer in nauwe samenhang met lopen, fietsen, deelmobiliteit en overig OV.

# 3. Bevindingen: wat hebben we geleerd?

**In dit hoofdstuk vatten we de belangrijkste bevindingen op het gebied van doelbereik en de effecten van de maatregelen samen. We benoemen hier vooral wat onderscheidend is. In het verkenningenrapport en planMER worden de onderstaande bevindingen nader toegelicht en is de volledige beoordeling op alle milieuaspecten en gezond stedelijk leven terug te vinden.**

## **Belangrijkste bevinding: maatregelen maken schaalsprong mogelijk**

De belangrijkste bevinding van de MIRT-verkenning is dat de onderzochte maatregelen een schaalsprong in het OV-systeem mogelijk maken en tegelijkertijd de draaischijf-functie van de Ring en Utrecht Centraal waarborgen. Deze schaalsprong is noodzakelijk om (1) Utrecht voor de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden, (2) als regio economisch aantrekkelijk te blijven en (3) de woningbouwambities te realiseren.

De Merwedelijn is een aantrekkelijk en hoogwaardig OV-alternatief met dagelijks 50.000 – 60.000 reizigers. De Merwedelijn kan in het drukste uur ca. 56 bussen vervangen en zal deels ondergronds rijden. Hierdoor kunnen OV-reizigers, maar ook kruisende fietsers, voetgangers en noodzakelijk autoverkeer snel en comfortabel op hun bestemming komen. Hierdoor wordt het nationale treinknooppunt verder versterkt. Ook zorgt een ondergrondse tramverbinding ervoor dat de OV-reistijden korter worden.

Waar het vanuit Nieuwegein City nu 24 minuten met het OV is tot de sporen op Utrecht CS, wordt dat met vier tot acht minuten verkort. Dit maakt dat OV concurrerder wordt ten opzichte van de auto voor de woonwijken die verder van Utrecht CS af liggen (bijv. Nieuwegein of mogelijke toekomstige uitbreidingen aan de zuidkant van Utrecht, bijvoorbeeld Rijnenburg).

Daarnaast blijft de economische motor van midden Nederland – het Utrecht Science Park – goed bereikbaar met het OV door (1) tram 22 te intensiveren, (2) de busroute over de Waterlinieweg te verbeteren en (3) een mogelijke tweede HOV-as op het USP. Misschien zijn maatregelen op de Heidelberglaan ook mogelijk om het OV goed af te wikkelen over het USP. Deze bereikbaarheid en kwaliteit zijn essentieel om dit innovatieve cluster te laten groeien.

Over het algemeen zijn stakeholders van mening dat de kwaliteit van het openbaar vervoer (OV) in en rond Utrecht verbeterd kan worden, zowel de capaciteit als de frequentie. Men staat achter de mobiliteitstransitie, waarbij duurzame mobiliteit zoveel mogelijk worden gestimuleerd. De verwachting is dat het OV door de maatregelen beter wordt. Daarmee is er draagvlak vanuit de stakeholders voor de inzet van maatregelen binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen voor meer en beter OV in de regio.

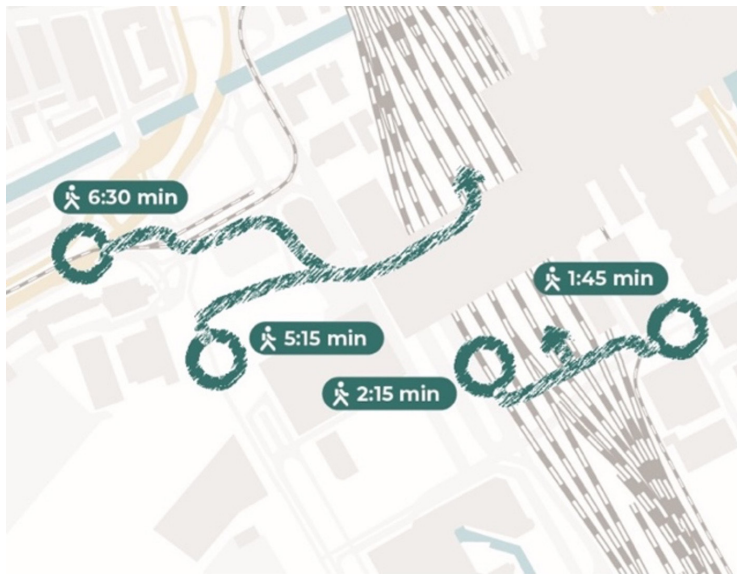
Zij vinden het belangrijk om huidige knelpunten op te lossen en het OV toekomstbestendig te maken. In algemene zin is er vanuit de participatie geen draagvlak voor maatregelen die het groen en/of anderszins de leefomgeving aantasten, voor geluidstoename zorgen, barrièrewerking versterken, langdurig voor hinder zorgen tijdens de bouw of de verkeersveiligheid verminderen.

## Merwedelijn

### De compacte knoop is vanuit OV-kwaliteit de beste oplossing

Een goede aansluiting en korte overstap van de Merwedelijn op andere lijnen op Utrecht Centraal zorgt voor een toekomstbestendig knooppunt. De transfermogelijkheden van de Merwedelijn op het knooppunt Utrecht Centraal bepalen hoe reizigers hiervan gebruik maken. Een nieuwe transfertunnel maakt een kortere overstap mogelijk voor circa 85.000 reizigers, die anders via de centrale stationshal (om) zouden lopen.

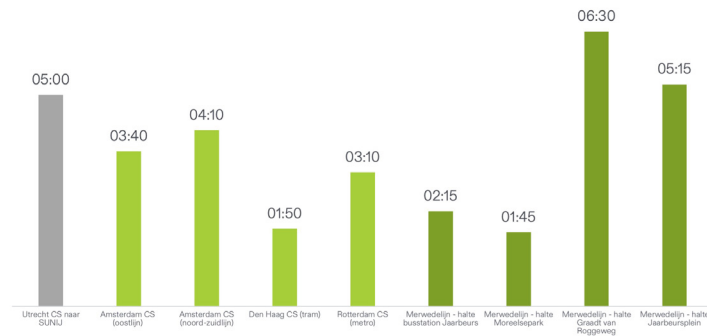
Een goede aansluiting op Utrecht Centraal is ook bepalend voor de aantrekkelijkheid van de reis van deur-tot-deur en de mate waarin de beperking van automobilititeit bij nieuwe woningen haalbaar is. Zeker voor verder gelegen gebieden als Nieuwegein of het toekomstige Rijnenburg. Het effect hiervan is terug te zien in 20.000 tot 30.000 extra reizigers op de Merwedelijn bij een korte overstap. Dit effect is groter als de Merwedelijn doorgetrokken wordt naar Rijnenburg. Echter, een halte onder of vlak naast Utrecht Centraal kent hogere kosten en meer bouwrisico's.



Overstaptijden van de halte van de Merwedelijn naar spoor 5-7 op Utrecht Centraal. De looptijd, en daarmee reistijd van de gehele reis, verschilt per haltelocatie.

Ook zijn er nog onduidelijkheden over hoe er precies onder het station gebouwd kan worden. Een halte op straatniveau van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal lijkt geen logische optie: de kosten zijn vergelijkbaar met een bovengronds alternatief en een halte op straatniveau vormt een barrière op het drukke Jaarbeursplein.

Looptijd van middelste trein perron naar de halte van het stedelijk OV



Looptijden van het middelste spoor tot het stedelijk OV. Bij de haltes dicht op Utrecht CS (inclusief transfertunnel) zou de overstap trein-tram snel zijn in vergelijking tot andere stations. Bij verder gelegen haltes is de overstap langer dan andere stations.

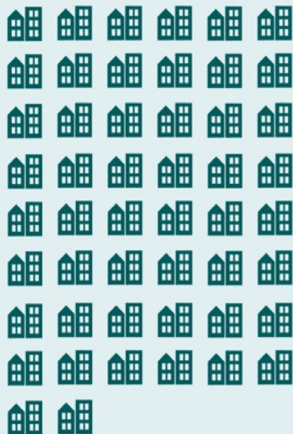
### Naast een compacte knoop is de lengte van de tunnel bepalend voor het aantal toekomstige woningen in Groot Merwede en Rijnenburg

Om de woningbouwambitie tot 2030 (ca 50.000 woningen) te kunnen realiseren, is een tram-frequentie van 12x tot en met 16x per uur noodzakelijk. Daar bovenop is meer woningbouw mogelijk (max 40.000 woningen) als de tramfrequentie wordt verhoogd naar 24x per uur. In dat geval is voldoende capaciteit in het OV om Rijnenburg (25.000 woningen) mogelijk te maken en kunnen er extra woningen in de A12-zone (12.000 woningen extra) gerealiseerd worden.

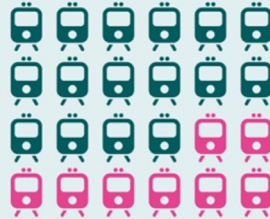
Een tramfrequentie van 12 - 16x per uur:



Betekent 50.000 woningen



Een tramfrequentie van 24x per uur:



Betekent 40.000 woningen extra



Een frequentie van 12 tot en met 16x per uur is voldoende voor het woningbouwprogramma tot en met 2030 en een start te maken in de A12-zone. Om meer woningen in de A12-zone mogelijk te maken en Rijnenburg te ontwikkelen is een frequentie van 24x per uur nodig.

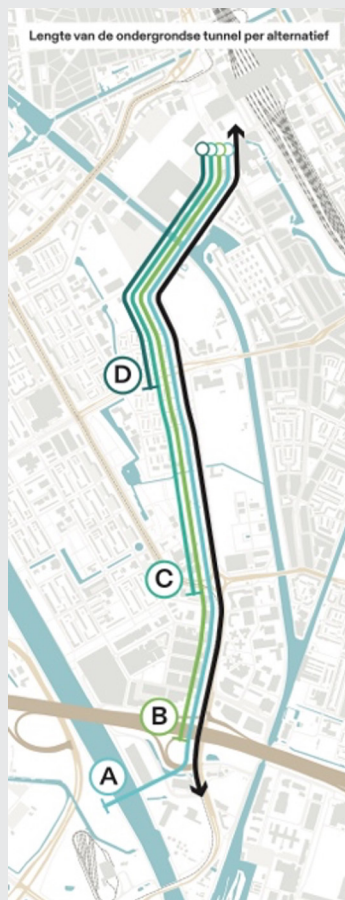
Een frequentie van 24x per uur rijden is alleen mogelijk als het tracé tussen Utrecht Centraal en de kruising met de A12 ongelijkvloers zijn, omdat de tram en het overige verkeer elkaar anders te veel in de weg zitten. De lengte van de tunnel is bepalend voor:

- De frequentie die de tram kan rijden, en dus hoeveel personen de tram kan vervoeren. Dit hangt weer samen met het aantal woningen dat gerealiseerd kan worden.
- De snelheid die de tram kan rijden, wat weer bepalend is of we buslijnen uit de regio kunnen laten eindigen in Westraven, waar de reizigers overstappen op de Merwedelijn, zodat deze bussen niet hoeven door te rijden naar Utrecht CS.
- Een goede oversteekbaarheid voor stedelijk verkeer (lopen, fiets, auto bestelbus).
- De vormgeving van het overig stedelijk OV, dus het aantal en ligging van toekomstige buslijnen tussen Nieuwegein en Utrecht Centraal
- Verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de huidige en de nieuwe (hoog)stedelijke omgeving van het tracé.

Een korte tunnel (Utrecht Centraal tot en met Anne Frankplein) is alleen toekomstbestendig als deze (op termijn) wordt gecombineerd met een ongelijkvloerse oplossing op het Europaplein en bij de aansluiting met de A12. Daarbij conflicteert de korte tunnel en de inpassing van de maaiveldligging zeer waarschijnlijk met de verstedelijkingsambities van de Merwedekanaalzone.

Er zijn twee bouwtechnieken voor de tunnel onderzocht: een geboorde tunnel of een gegraven tunnel. Beide kennen voor- en nadelen. De keuze voor boren of graven hangt af van de keuze voor de haltelocatie bij Utrecht Centraal en de lengte van de tunnel. De haltes worden altijd gegraven.





Vier verschillende lengtes van tracés die nu zijn onderzocht. Van een lange tunnel onder het Amsterdam-Rijnkanaal tot een korte tunnel tot net voorbij het Anne Frankplein.

Het Q-team roept op om rekening te houden met toekomstige ambities bij de keuze voor de lengte van de tunnel. De ambitie om de Merwedelijn de drager te laten zijn van de stedelijke ontwikkeling voor de komende decennia, heeft consequenties voor keuzes nu. Een zorgvuldige afweging moet worden gemaakt met het eindbeeld in gedachte, waarbij rekening wordt gehouden met hoe huidige keuzes toekomstige stappen mogelijk of onmogelijk maken!

Er is een zorg bij inwoners van Nieuwegein dat de kwaliteit van de nieuwe OV-verbinding verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. In sommige alternatieven vervalt de rechtstreekse busverbinding tussen Nieuwegein en Utrecht Centraal Station. Reizigers moeten dan overstappen van de bus op de tram bij Westraven. Dat maakt de reis minder aantrekkelijk en minder comfortabel. Ze willen daarom dat de rechtstreekse bussen blijven rijden. Als dit niet haalbaar is, is het de wens het overstappen zo eenvoudig mogelijk te maken, om het OV aantrekkelijk te houden.

#### **Papendorplijn/SUNIJ-lijn**

##### **Papendorplijn logischer als bus uit te voeren**

Er is besloten deze tramlijn in het kader van deze MIRT-verkenning niet verder te onderzoeken. Een tramlijn tussen Papendorp en Utrecht Centraal zorgt voor een verslechtering van het OV bij verdere verstedelijking in het zuidwesten van Utrecht en noorden van Nieuwegein. Deze lijn trekt minder reizigers en is langzamer dan de bestaande regionale busverbindingen. Om deze busverbindingen in de toekomst betrouwbaar te houden zijn wel maatregelen nodig. Zo kan de Merwedelijn een alternatief bieden voor een deel van de bussen uit Nieuwegein. Hierdoor ontstaat ruimte op de busbaan bij Utrecht Centraal voor een betrouwbare busdienstregeling naar Papendorp en verder.

Vanuit de participatie is weinig aandacht gegaan naar de Papendorplijn. Mogelijke verklaring is dat men tevreden is over de huidige busverbinding naar Papendorp en er daarom geen behoefte is aan een opwaardering van de lijn. Een veel gehoorde wens is dat het eerste deel van de Papendorplijn - de huidige SUNIJ-lijn - in ieder geval blijft rijden om Kanaleneiland goed te blijven ontsluiten.

#### Functie en gebruik van de bestaande tram/SUNIJ-lijn verandert

Met de komst van de Merwedelijn verandert de functie en het gebruik van de bestaande tram in Kanaleneiland, de huidige SUNIJ-lijn. Voor de bediening van Kanaleneiland is een keuze nodig tussen het rijden van een nieuwe buslijn met hoge frequentie of het behoud van een tram met een lagere frequentie tussen Utrecht Centraal en Kanaleneiland-Zuid/Westraven. Deze keuze hangt sterk samen met de uitwerking van de Merwedelijn en mogelijkheden voor een goede aansluiting en overstap.

#### Waterlinieweg

Er zijn verschillende opties onderzocht om het busverkeer op de Waterlinieweg te verbeteren. Extra rijstroken toevoegen leidt tot aantasting van UNESCO-erfgoed en veroorzaakt hinder voor de nabijgelegen woningen. Een busbaan op de bestaande auto-infrastructuur zou leiden tot langere reistijden voor auto's, meer verkeer op omliggende wegen en leidt daarmee tot meer aantasting van het woongenot. Optimalisaties van de huidige bus-infrastructuur hebben minder voordelen voor de bus, maar veroorzaken ook weinig nadelen voor auto's. De onderzochte haltes bij 't Goyplein en Galgenwaard trekken redelijk wat reizigers, vooral de halte Galgenwaard.

Bij het afwegen van de beoogde maatregelen voor de bus over de Waterlinieweg wordt vanuit de participatie gevraagd voldoende aandacht te hebben voor een goede doorstroming van het autoverkeer. Daarnaast wordt de meerwaarde gezien van de halte-opties 't Goyplein en Galgenwaard.

#### Utrecht Science Park

##### Frequentieverhoging tram 22

Een combinatie van een frequentieverhoging van tram 22 en versterking van de bestaande busverbindingen is cruciaal om het groeiende aantal banen op het USP te ondersteunen en te voorkomen dat OV-reizigers overstappen op de auto. Het aantal tramreizigers naar het USP groeit naar ruim 55.000 instappers per dag. Dat is meer dan een verdubbeling ten opzichte van 2022. Door deze frequentieverhoging kunnen reizigers zich beter spreiden, wat de druk op de overstap bij Utrecht Centraal vermindert. Dit vereist wel aanpassingen aan het regionale wegen- en fietsnetwerk in UtrechtOost.

Over de frequentieverhoging van tram 22 zijn de meningen verdeeld. De OV-reiziger en partijen op het USP wensen dat tram 22 zo snel mogelijk vaker gaat rijden, met name ook in de weekenden en tot laat in de avond. Daarentegen pleiten stakeholders die direct aan de tramlijn wonen ervoor eerst onderzoek te doen naar het huidige geluidsniveau van de tram voordat de frequentie wordt verhoogd. Zij ervaren op dit moment al geluidsoverlast van de tram. Liever zien zij geen frequentieverhoging.

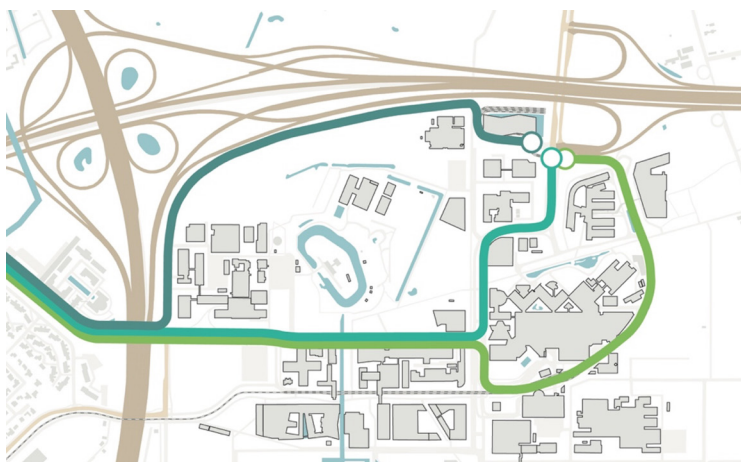
Ook zijn er zorgen over de aanpassingen in de wegenstructuur bij inwoners van Utrecht Oost en Bunnik. Zij vrezen geïsoleerd te raken, omdat er mogelijk ook aanpassingen in de wegenstructuur vanuit andere projecten komen. Zij roepen op om 'over de projecten' (onder meer Ring Utrecht, gebiedsontwikkeling Galgenwaard en knips USP) heen te kijken en een robuuste autobereikbaarheid te borgen.

#### Busbaan USP: niet buitenom, maar binnendoor

Om de OV-bereikbaarheid op het USP te verbeteren en ook met meer trams en bussen robuust te houden, zijn diverse opties onderzocht. Een optie buitenom, via de oksel van de A27 en A28, lijkt niet logisch. De kosten zijn hoger, looptijden langer en onveiliger en de bereikbaarheid is minder ten opzichte van de huidige situatie. Bussen laten rijden via de Leuvenlaan en trams via de huidige trambaan (Heidelberglaan) kent positievere effecten.

Samen met het USP wordt bekeken of de huidige situatie (met bussen en trams op de Heidelberglaan) geoptimaliseerd kan worden. Hierbij wordt niet alleen naar het OV gekeken, maar ook naar het functioneren van de fiets en het autoverkeer.

De Stichting Utrecht Science park (USP) heeft zich namens de instellingen en bedrijven op het USP kritisch uitgelaten over nut en noodzaak van een tweede HOV-as op het USP. Het nut en de noodzaak om het USP beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer wordt wel onderschreven, maar de stichting heeft een ander perspectief op hoe dit te realiseren. Zij geven de voorkeur aan het opwaarderen van de huidige HOV-as over de Heidelberglaan in plaats van het toevoegen van een tweede HOV-as over de Leuvenlaan.



Drie onderzochte routes om het busverkeer op het USP op te bundelen. De noordelijke route lijkt niet logisch: de kosten zijn hoger, looptijden langer en onveiligere en de bereikbaarheid verslechterd.

Het Q-team roept op om de verdelingseffecten van de maatregelen inzichtelijk te maken en het debat daarover te faciliteren. De Merwedelijn zorgt voor een grote groep mensen voor een snellere verbinding, maar het draagt niet per definitie voor iedereen bij aan een verbeterde ontsluiting. Het is daarom belangrijk om in beeld te brengen wie er precies baat hebben bij de ingrepen, maar ook wie de negatieve effecten ervan ondervinden. Hierbij moet worden meegenomen welke plannen er zijn of kunnen worden gemaakt om die negatieve effecten tegen te gaan.

### Kosten en techniek

Op dit moment is er geen alternatief dat binnen het huidige beschikbare investeringsbudget valt én voldoende doelbereik heeft. De vier onderzochte alternatieven variëren sterk in kosten. Op dit moment is er geen alternatief dat binnen het beschikbare investeringsbudget van 1,2<sup>1</sup> miljard euro valt en tegelijkertijd voldoende doelbereik heeft.

De investeringskosten in infrastructuur van de alternatieven liggen tussen 1,5 en 2,9<sup>2</sup> miljard euro. In alle alternatieven is de Merwedelijn de maatregel met de hoogste investeringskosten: tussen de 850 miljoen en 2,7 miljard euro, afhankelijk van de lengte van de tunnel, de gekozen knooppunten en het risicoprofiel: voor het reserveren van financiële middelen voor een infrastructuurinvestering na een verkenning kun je rekening houden met meer of minder risico's. De kans is daardoor kleiner of groter dan het na de planuitwerkingsfase nodig is om extra middelen te reserveren.

In de planuitwerkingsfase ga je de ontwerpen tot in detail uitwerken. Het is daarom mogelijk om na de verkenning veel preciezer aan te geven wat het benodigde investeringsbudget is om de plannen te realiseren.

1) Omdat Rijksbijdragen inclusief BTW zijn (en geïndexeerd worden) en bijdragen van de regio exclusief BTW zijn (en niet geïndexeerd worden), gaan we bij het aangeven van het investeringsbudget uit van het werkelijk beschikbare budget (d.w.z. het geïndexeerde budget, excl. BTW). We sluiten hierbij aan bij het MIRT-overzicht 2025. Hier staat een geïndexeerde Rijksbijdrage van € 905 mln. (€ 748 excl. BTW). De bijdrage van de regio is € 415 mln. (dit bedrag is excl. BTW en wordt niet geïndexeerd). Het beschikbare budget voor de MIRT-verkenning is in 2025: € 748 + € 415 mln = € 1.163 mln (= € 1.16 mrd).

2) Alle kosten in dit tussenbericht zijn op prijspeil 2023

Naast investeringskosten in infrastructuur zijn er meer kosten om een dienstregeling te gaan rijden, zoals 50 miljoen euro voor test- en proefbedrijven en 100 tot 150 miljoen euro voor de aanschaf van extra materieel. Daarnaast verschillen de jaarlijkse exploitatiekosten aanzienlijk tussen de alternatieven. Ook de beheer- en onderhoudskosten nemen toe met de uitbreiding van het tramnetwerk.

Stakeholders hopen dat er voor een goed functionerend toekomstbestendig en robuust OV-systeem gekozen wordt en niet het beschikbare budget leidend gaat zijn bij het maken van de keuzes. Aandacht wordt daarom gevraagd zorgvuldig de investeringen voor de maatregelen af te wegen ten opzichte van de behoefte in de praktijk. Ter illustratie: als in het gebruik van de Merwedelijn behoefte is aan drie of meer haltes, is de wens deze ook te realiseren, ook al is het goedkoper om maar twee haltes te bouwen. De stakeholders hopen dat men durft deze investeringen te doen, zodat een duurzame, toekomstbestendige oplossing gerealiseerd kan worden.

Het Q-team pleit ervoor om verder te kijken dan alleen de investeringskosten. De effecten van een ruimtelijke ingreep zoals de Merwedelijn zijn bepalend voor hoe niet alleen de stad Utrecht, maar de gehele regio zich de komende decennia kan en zal ontwikkelen. Dat houdt niet op bij 2030 of 2040, maar geeft richting voor de komende 100 jaar. De toegevoegde waarde aan de grote maatschappelijke opgaven zoals het woningtekort en de klimaatcrisis moeten daarbij goed meegewogen worden. Als woningen niet in Utrecht gebouwd worden, zullen ze elders moeten komen. Dat leidt tot meer files en vraagt ook om grote infrastructuurele ingrepen.

### **Technische maakbaarheid van bepalende bouwstenen nog onvoldoende in beeld**

Van een aantal cruciale bouwstenen van de Merwedelijn is de maakbaarheid nog onzeker:

- De compacte knoop (inclusief transfertunnel) vraagt een verdieping om de technische uitvoerbaarheid en bouwrisico's beter in beeld te brengen.
- Er zijn nog verschillende vragen over de kruising met het Europaplein en de A12 en hoe het Amsterdam-Rijnkanaal gepasseerd kan worden met het tramtracé.
- Daarnaast zijn er nog vragen over mogelijke fasering in relatie tot de toekomstige woningbouw. Bijvoorbeeld hoe de Merwedelijn in de A12 zone en richting Rijnenbrug doorgetrokken kan worden.

Er zijn mogelijke optimalisaties in beeld, maar deze zijn nog niet onderzocht.

### **MKBA**

Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) is een manier om onderzoek te doen naar hoe de maatschappelijke kosten zich verhouden tot baten. Het gaat om een verschillenanalyse: projecten en hun effecten worden in een MKBA vergeleken met de situatie waarin de projecten niet worden gerealiseerd. Ook is het een manier om maatregelen onderling te vergelijken.

Bepalend voor de verhouding tussen kosten en baten zijn de in cijfers uit te drukken effecten van infrastructuur. Voor de uitkomst is de impact van de maatregelen op de reistijden voor de OV-reizigers, automobilisten en fietser bijvoorbeeld groot. De baten die horen bij het mogelijk maken van het bouwen van woningen door de aanleg van de ov-maatregelen maken geen onderdeel uit van deze MKBA, terwijl dit wel een belangrijke aanleiding is voor de MIRT Verkenning OV & Wonen. In een MKBA geldt voor de kosten-baten ratio het principe "1 euro is 1 euro", ongeacht wie hiervan profiteert of nadeel heeft en of diegene bijvoorbeeld rijk of arm is. De MKBA-rapportage brengt wel in beeld bij welke groepen kosten en baten terecht komen.

De analyse naar kosten en baten is uitgevoerd voor verschillende combinaties van maatregelen. Er is geen informatie van het effect van individuele maatregelen, bijvoorbeeld alleen de Merwedelijn. De MKBA laat zien dat in geen van de combinaties van de beoogde OV-maatregelen de baten de kosten overstijgen. De alternatieven waarin de Merwedelijn grotendeels ondergronds wordt aangelegd komen als beste naar voren met een BK-ratio van 0,6/0,4, voornamelijk veroorzaakt door een positief effect op de reistijden en het woongenot.

Dit is een relatief laag BK-ratio, dit komt doordat de investerings-, exploitatie-, beheer- en onderhoudskosten hoger zijn dan de totale effecten. Uit een analyse van MKBA's voor OV-projecten blijkt dat de uitkomsten sterk uiteenlopen. Het komt vaak voor dat een project een lagere kostenbatenverhouding dan 1 scoort. Voor besluitvorming over een project zijn meerdere afwegingen van belang. Het saldo kan daarbij aanleiding zijn om een project aan te passen en te optimaliseren.

**Conclusie: wel een richting, maar nog geen voorkeursalternatief**

De informatie uit alle onderzoeken wijst op enkele duidelijke richtingen voor een voorkeursalternatief. De vier onderzochte alternatieven variëren sterk in kosten. Op dit moment is er geen alternatief dat binnen het beschikbare investeringsbudget van 1,2 miljard euro valt en tegelijkertijd voldoende doelbereik heeft.

Het Q-team snapt dat er op basis van de huidige beslisinformatie nog geen besluit genomen kan worden. Een verdiepingsfase is op zijn plek, maar lost niet het financiële tekort op. Het Q-team pleit er daarom voor om, naast de verdiepingsvragen, ook het gesprek te voeren over extra benodigde middelen en kritisch de eerder gekozen uitgangspunten te heroverwegen. Ook raadt het Q-team aan om de spoorpartijen nadrukkelijker eigenaar te laten worden van de opgave, toe te werken naar logische samenhangende varianten en de complexiteit van het project te verminderen door deze onder te brengen in aparte onderzoeken.



## 4. Het vervolg

**Omdat er nog openstaande vragen zijn na de gedane onderzoeken, kunnen de bestuurders van de opdrachtgevende partijen nog geen voorkeursalternatief kiezen. Deze openstaande vragen gaan over de belangrijkste maatregel in het pakket: de Merwedelijn. Voor de andere maatregelen ligt er voldoende beslisinformatie.**

**De MIRT-verkenning wordt verlengd en een verdiepende fase wordt gestart gericht op de Merwedelijn. De verdiepingsfase eindigt met een bestuurlijke keuze voor een voorlopig voorkeursalternatief, mits voor de gewenste maatregelen de randvoorwaarden zijn ingevuld. Het is bijvoorbeeld nodig om afspraken te maken over het benodigde budget en de exploitatie.**

### **Hoe onderzoeken we?**

Tijdens de verdiepingsfase gaan we een aantal bouwstenen nader onderzoeken. We gaan verder met de informatie die er nu ligt. Het uitwerkingsniveau kan op onderdelen verschillen. Er volgt immers later nog een planuitwerking. Bij de verdieping zoeken we voor het geheel ook naar mogelijkheden om te versoberen en te faseren, waarbij we inzichtelijk maken wat er mogelijk is binnen het beschikbare budget van €1,2 miljard euro. We verdiepen:

#### 1. De knoop

Hier wordt de halte van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal onderzocht: hoe kan een compacte en maakbare knoop worden gerealiseerd?

#### 2. Het tracé

Hier wordt de lengte van de tunnel onderzocht: waar ondergronds, waar bovengronds? Ook bekijken we het aantal haltes op het tracé en hoe we de Merwedelijn en het bestaande tramspoor kunnen invlechten.

#### 3. Woningbouw

Hierin wordt de relatie tussen OV-kwaliteit en de woningbouw nader uitgewerkt. Wat betekenen de uitvoering van de Merwedelijn, het aantal haltes en de frequentie voor de mogelijkheden voor woningbouw? Daarbij wordt ook gekeken naar het doortrekken van de tramlijn naar Rijnenburg.

### **Hoe vindt er besluitvorming plaats?**

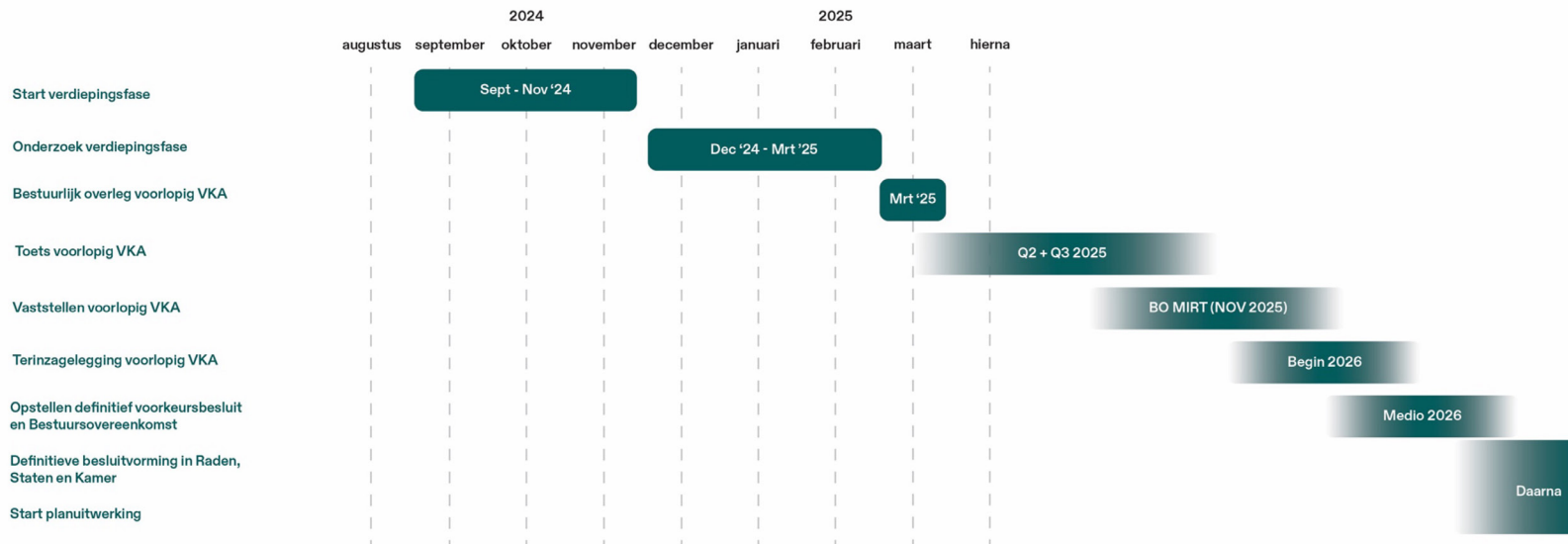
Nadat de verschillende varianten per bouwsteen zijn onderzocht, leggen we alle informatie die er uit de huidige fase én de komende verdiepingsfase ligt, voor aan de opdrachtgevende bestuurders. Op basis van alle effecten, de MKBA en de uitkomsten van de participatie maken zij een afweging van alle belangen. Hieruit ontstaat een voorlopig voorkeursalternatief. Hierin wordt ook het beschikbare budget voor de investeringen in de infrastructuur, de uitvoering (beheer, onderhoud en exploitatie) en de (maatschappelijke) opbrengsten meegewogen. De afweging van al deze aspecten is lastig. Er is waarschijnlijk niet één oplossing die alle doelen even goed realiseert en voor alle stakeholders ideaal is.

De opdrachtgevende partijen formuleren samen een voorlopig voorkeursalternatief. Hoe dit voorkeursalternatief is samengesteld, communiceren we duidelijk met de omgeving. Vervolgens vindt er formele inspraak plaats. Alle inspraakreacties worden beantwoord en meegewogen. Dit kan leiden tot een aanpassing van het voorkeursalternatief.

Daarnaast is er voor definitieve besluitvorming ook instemming van de gemeenteraden van Utrecht en Nieuwegein en Staten van de Provincie Utrecht nodig. Een definitieve voorkeursbeslissing komt er als er over alle randvoorwaarden afspraken gemaakt worden. Denk hierbij aan de benodigde investering, de risicoverdeling en afspraken over de exploitatie. Het kan zijn dat partijen meer tijd nodig hebben om hiertoe te komen. Uiteindelijk stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat, als bevoegd gezag, het definitieve voorkeursbesluit vast.

Aanvullend wordt er een bestuursovereenkomst opgesteld waar afspraken worden gemaakt over randvoorwaarden en samenwerking. Het streven is om in de tweede helft van 2026 een voorkeursbesluit te nemen. Na het besluit voor een voorkeursalternatief wordt er een planuitwerking gestart waarin de maatregelen verder uitgewerkt worden.

**Meer lezen?** Alle onderzoeken en hun resultaten zijn samengevat in de integrale verkenningenrapportage. Hierin staat ook de milieueffectrapportage (MER) en het participatierapport. U kunt deze downloaden op ... Daarnaast is er een Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA) gemaakt, u kunt deze downloaden op ...



## **Colofon**

### **Tussenbericht: start van de verdiepingsfase**

#### **Merwedelijn**

oktober 2024

#### 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  
oktober 2024



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar



Ministerie van Volkshuisvesting en  
Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

Nieuwegein



Gemeente Utrecht



provincie :: Utrecht

STUDIO —  
BEREIKBAAR