



Participatierapportage MIRT-verkenning OV en Wonen



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

oktober 2024

Samenvatting

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

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

In deze rapportage zijn de opbrengsten van de participatie over de gehele verkenning – uit zowel van de analytische- als de beoordelingsfase – verzameld en verwoord. Samen met het Verkenningenrapport vormt dit participatierapport de basis voor de bestuurders van de opdrachtgevende partijen van de MIRT-verkenning om tot een Voorkeursalternatief te komen.

Opbrengst participatie

Maatregel overstijgend

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. Over het algemeen staat men achter de mobiliteitstransitie, waarbij duurzame mobiliteit gericht op schone en actieve vormen van 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. De omgeving hoopt daarbij wel dat er voor een duurzame en toekomstbestendige oplossing gekozen wordt en niet het beschikbare budget leidend gaat zijn. Natuurlijk zijn er ook zorgen. In algemene zin is er geen draagvlak voor maatregelen die het groen en de leefomgeving aantasten, voor geluidstoename zorgen, barrièrewerking versterken, langdurig voor hinder zorgen tijdens

de bouw of de verkeersveiligheid verminderen. Verder vragen stakeholders om rekening te houden met minder valide OV-gebruikers. Deze doelgroep is sterk afhankelijk van het OV. Als zij minder of geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, dan worden ze mogelijk geïsoleerd van de samenleving. Aspecten die daarbij voor deze doelgroep met name belangrijk zijn, zijn een goede netwerkkwaliteit en goede toegankelijkheid van haltes. Verder wordt opgeroepen om rekening te houden met de OV-bereikbaarheid van minder sociaal sterke wijken zoals Kanaleneiland. Wijken die gevoelig zijn voor vervoersarmoede. De wens is dat de huidige tram (deels) door Kanaleneiland blijft rijden en haltes blijven in plaats van (geheel) worden vervangen door een bus. Ook vragen stakeholders aandacht voor het functioneren van de P+R voorzieningen (met name P+R Westraven) in relatie tot de MIRT-verkenning. Laat het OV zo goed mogelijk aansluiten bij de levens van mensen; oftewel, laat de tram 24 uur per dag en ook op zondag rijden.

(deels) ondergrondse Merwedelijn

Ten aanzien van de Merwedelijn hebben stakeholders zorgen over het effect van gentrificatie en de sociale veiligheid van haltes. De zorg leeft dat de ondergrondse haltes van de Merwedelijn in potentie in de toekomst zeer onveilig worden, aangezien het rond de haltes niet altijd druk is, anders dan op Utrecht Centraal. Daarnaast zijn stakeholders bezorgd of de huidige bussen wel blijven rijden. De zorg bestaat dat er vanuit Nieuwegein straks vaker overgestapt moet worden. Stakeholders vinden dat niet wenselijk. Verder vragen zij aandacht voor het goed ontsluiten van de OV-haltes. De meeste OV-reizigers leggen de first- en last-mile van hun reis met een fiets of lopend af. Zij benadrukken daarom het belang van bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de nieuwe OV-knooppunten via logische routes met de fiets of te voet. In lijn met de uitgangspunten van de 15 minuten stad. Dit betekent voldoende groen en een goede aansluiting op het fiets- en voetgangersnetwerk. Daarbij is het ook van belang dat er voldoende voorzieningen zijn om de fiets (veilig) te parkeren, en er een prettig verblijfsgebied met aanvullende voorzieningen rondom de haltes zijn. Stakeholders roepen op om hier rekening mee te houden bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief.

Ook vragen zij sterke barrièrewerking van de nieuwe OV-lijn te voorkomen: actieve mobiliteit (fiets en voetganger) moeten de OV-lijnen op voldoende plaatsen kunnen kruisen, zodat omrij-afstanden tot een minimum beperkt blijven. Bij een ondergrondse ligging geldt dit met name gedurende de aanlegperiode; bij gelijkvloerse ligging geldt dit ook na de realisatie. Verder is het voor direct belanghebbenden van groot belang dat de halte rond Utrecht Centraal zorgvuldig wordt ingepast. Ze willen dat daarvoor de technische inpasbaarheid, van het tracé en de haltes, vooraf zorgvuldig worden onderzocht en in kaart gebracht. Daarbij is ook de ondergrondse infrastructuur van belang. Het belang van de reiziger is vooral gericht op een goede netwerkqualiteit, hun voorkeur gaat dan ook uit naar een compacte knoop.

Enkele stakeholders zijn kritisch over de alternatieven waarbij de open afritten van de A12 door de Merwedelijn moeten worden afgesloten. Met name vertegenwoordigers van ondernemers en bewoners van Nieuwegein, willen dat de bereikbaarheid van het centrum van Utrecht c.q. Nieuwegein per auto vanaf de ring ook in de toekomst gewaarborgd wordt. Zij willen dat een robuuste verbinding voor autoverkeer te allen tijde mogelijk is. Verder wordt opgeroepen het Natuurontwikkelingsgebied ten zuidwesten van de tramremise in Nieuwegein te behouden vanwege zijn hoge ecologische waarde.

Papendorplijn

Vanuit de stakeholders 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. In relatie tot de Papendorplijn is wel een veel gehoorde wens dat het eerste deel van de lijn - de huidige SUNIJ-lijn - in ieder geval blijft rijden om Kanaleneiland goed te blijven ontsluiten.

Frequentieverhoging tram 22

Over de frequentieverhoging van tram 22 zijn de meningen verdeeld. De OV-reizigers en partijen op het Utrecht Science Park (USP) wensen dat tram 22 zo snel mogelijk vaker gaat rijden, en ook in alle weekenden en tot later 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. Als er een frequentieverhoging van tram 22 komt, zijn stakeholders het erover eens dat goed gekeken moet worden naar de verkeersveiligheid op de kruisingen waar de tram het overige

verkeer kruist. Om het kruisen van de tram voor fietsers zo veilig en aangenaam mogelijk te maken, gaat de voorkeur uit naar het ongelijkvloers kruisen op de Koningsweg. Specifiek onder de bewoners van Utrecht Oost (o.a. Rijnsweerd en bewoners Koningsweg) zijn er zorgen over een slechtere bereikbaarheid van hun buurt met de auto, door eventuele beoogde auto-knips op de Koningsweg en/of Laan van Maarschalkerweerd.

Busmaatregelen Waterlinieweg

Bij het afwegen van de busmaatregelen over de Waterlinieweg vragen stakeholders aandacht voor een goede doorstroming voor het autoverkeer. Meerwaarde wordt gezien in de halteopties 't Goyplein en Galgenwaard op de Waterlinieweg. Het niet maken van een koppeling met Station Lunetten/Koningsweg is naar hun mening een gemiste kans. Zij hopen dat de mogelijkheden van deze koppeling alsnog worden onderzocht.

Busmaatregelen Utrecht Science Park

De Stichting Utrecht Science Park (USP) heeft zich namens de instellingen en bedrijven op het USP kritisch uitgelaten over de nut- en noodzaak van een tweede HOV-as op het USP. In het bijzonder vinden het UMC Utrecht en het Prinses Máxima Centrum dat een deugdelijke onderbouwing ontbreekt. Ook missen zij een nadere toelichting op de consequenties van deze as voor de OV-bereikbaarheid van de ziekenhuizen. Nut en noodzaak om het USP beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer om toekomstambities te bereiken wordt wel onderschreven, maar de USP-partijen hebben een ander perspectief op hoe dit te realiseren. Ook de Hogeschool Utrecht geeft 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, omdat de loopafstand vanaf de bussen in dat geval voor hun medewerkers en studenten zal toenemen. Tot slot sluit de Universiteit Utrecht aan op het bezwaar tegen een tweede HOV-as over de Leuvenlaan, aangezien deze variant strijdig is met de Omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040 (vastgesteld op 15 september 2022 door de gemeenteraad van Utrecht). Naast de algemene weerstand tegen een tweede HOV-as, hebben stakeholders weerstand tegen de variant waarbij de tweede HOV-as via de oksel van de A27/A28 loopt.

1 Inleiding

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

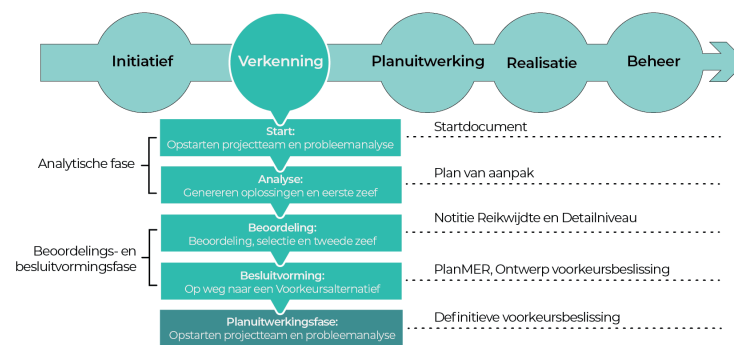
1. Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal;
2. Het beter bereikbaar maken per OV van Utrecht Science Park (USP);
3. Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.

Hiervoor zijn de volgende vijf maatregelen onderzocht:

- Een (deels) ondergrondse tramverbinding, de Merwedelijin
- De Papendorpleijn
- Een frequentieverhoging van tram 22
- Een tweede busbaan op het Utrecht Science Park (USP)
- Busbaanopties op de Waterlinieweg

De MIRT-verkenning OV en Wonen is onderdeel van U Ned. Daarin werken Utrechtse en Amersfoortse gemeenten, de provincie, het Rijk en uitvoeringsorganisaties samen aan een gezonde groei van wonen en werken in de regio Utrecht in balans met goede bereikbaarheid en leefbaarheid. Deze partijen denken dus automatisch mee over de MIRT-verkenning OV en Wonen.

In deze rapportage zijn de opbrengsten van de participatie over de gehele verkenning – uit zowel de analytische- als de beoordelingsfase – verzameld en verwoord. In het rapport zijn de belangen en standpunten van bewoners, ondernemers, gebruikers en belangenorganisaties zo goed mogelijk inzichtelijk gemaakt. Ook worden zorgen, punten van kritiek en aandachtspunten beschreven. Samen met het Verkenningenrapport vormt dit participatierapport de basis voor de bestuurders van de opdrachtgevende partijen van de MIRT-verkenning om tot een Voorkeursalternatief te komen. In de participatierapportage analyse fase zijn de participatieresultaten specifiek opgehaald in de analytische fase terug te vinden.



Fases in het MIRT-proces. OV & Wonen is op dit moment bezig met de beoordelingsfase

Nota bene

De inbreng van belanghebbenden, waaronder de formele zienswijzen, op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is in de reactienota NRD terecht gekomen en maakt geen onderdeel uit van deze rapportage. Dit rapport geeft de inbreng van de betrokkenen en geïnteresseerden weer, die we tijdens de verkenning hebben gesproken. Het is dan ook niet representatief voor alle stakeholders. Op een aantal plekken zijn teksten geschreven die een feit kunnen zijn of lijken. Deze feiten zijn niet objectief geverifieerd.

1.1 Leeswijzer

Allereerst wordt in hoofdstuk 2 het participatieproces beschreven. Achtereenvolgend wordt in hoofdstuk 3 – langs de lijn van de maatregelen die in de MIRT-verkenning zijn onderzocht - de opbrengst vanuit de participatie toegelicht. In hoofdstuk 4 wordt een doorkijk beschreven van het vervolgproces.

2 Procesbeschrijving

2.1 Participatieaanpak

De nadruk van de participatie heeft gelegen op het betrekken van de kennis en ervaring van belanghebbenden bij het project en het inzichtelijk maken van hun belangen. Op die manier kan daarmee rekening worden gehouden bij het maken van afwegingen en het werken aan draagvlak of tenminste begrip voor het uiteindelijke Voorkeursalternatief. Dit hebben we gedaan door met betrokken stakeholders in gesprek te gaan over de verschillende maatregelen en hun mening daarover op te halen.

Om dat te kunnen doen, hebben we zo goed mogelijk de onderzoeksmethodiek inzichtelijk gemaakt en de (tussentijdse) onderzoeksresultaten gedeeld. Zo is het voor de betrokken stakeholders begrijpelijk hoe uiteindelijk tot het Voorkeursalternatief is gekomen. Daarnaast zijn we op diverse momenten in gesprek gegaan met de omgeving: om informatie te delen, aandachtspunten en ideeën op te halen en hen te laten meedenken over uitwerking van de oplossingsrichtingen.

Voor de aanpak van de participatie ten behoeve van de MIRT-verkenning OV en Wonen hebben de participatieleiders van de opdrachtgevende partijen als basis gediend, evenals de vereisten die gesteld worden in het kader van de Omgevingswet.

Doelstellingen

Het werken aan wederzijds begrip is het vertrekpunt geweest voor de participatie. Hiermee bedoelen we dat wij een benaderbare samenwerkingspartner willen zijn, die bereid is om keuzes uit te leggen aan belanghebbenden. Daarom hebben we ons best gedaan om zo laagdrempelig mogelijk bereikbaar te zijn en hebben we belanghebbenden altijd duidelijk gemaakt wat hun beïnvloedingsruimte was. We hebben daarbij de volgende doelen nagestreefd:

- De omgevingspartijen zijn bekend met de plannen en het belang om in deze fase mee te denken;

- De omgevingspartijen zijn in staat om een aantoonbare kwalitatieve bijdrage te leveren aan de plannen;
- We scheppen duidelijke verwachtingen over de stappen in het proces en de ruimte voor beïnvloeding daarin;
- We werken aan begrip voor de te maken keuzes die bijdragen aan de gezonde groei van de regio;
- De participatie is navolgbaar en transparant over proces en inhoud; we laten zien hoe het proces eruitziet en wat ieders rol daarin is;
- De participatie en communicatie is gedurende het hele proces gericht op de al aangehaakte deelnemers én nieuwe geïnteresseerden die nog weinig tot geen voorkennis hebben;
- De communicatie is proactief, waarbij updates worden gegeven en wijzigingen in inhoud of proces actief worden gecommuniceerd.

Klankbordgroep

Centraal in de participatie stond de klankbordgroep. Hierin waren de volgende partijen vertegenwoordigd: Utrechts Fietsoverleg (UFO), Kantorenpark Rijnsweerd, Wandelnet, SOLGU, Woonboulevard Utrecht, Centrum Management Utrecht (CMU), ROCOV, Stichting Utrecht Science Park (USP), Vidijs, wijkplatform Galecop/A12-zone, bewonersvertegenwoordiging Centrum Merwestein, bewonersvereniging Transwijk, bewonersvereniging Kanaleneiland, Bewonersvereniging Croeselaan en Wijkplatform Zuilenstein.

De klankbordgroep is ingezet om het onderzoek waar mogelijk aan te vullen, kritisch te volgen en om ons te wijzen op eventuele gebreken in het onderzoek. Daarnaast is de klankbordgroep ingezet om te toetsen in hoeverre de (inhoudelijke) belangen en zorgen vanuit de omgeving voldoende zijn meegenomen, vertaald en geborgd in de onderzoeken. Bij de start van de klankbordgroep is een memo 'Omschrijving klankbordgroep' (zie bijlage A) opgesteld waarin de doelen, samenstelling, rolverdeling, verantwoordelijkheden en werkwijze van de klankbordgroep zijn omschreven om op een prettige manier met elkaar samen te werken. De klankbordgroep is gedurende de verkenning zes keer bij elkaar gekomen. De verslagen van de klankbordgroep zijn op te vragen bij de projectorganisatie van de

MIRT-verkenning OV en Wonen door een e-mail te sturen naar info@programma-uned.nl.

Gebiedsgerichte aanpak

Vanwege het grote projectgebied – en daarmee het grote aantal stakeholders – hebben we gewerkt met een gebiedsgerichte aanpak. We hebben informatiebijeenkomsten op meerdere plekken rond het projectgebied georganiseerd en hebben gesprekken gevoerd met stakeholders in het Utrecht Science Park (USP), Maarschalkerweerd en rond Utrecht Centraal. Voor het USP zijn we nader in gesprek gegaan met de stichting USP, Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht en het Universitair Medisch Centrum Utrecht (UMC Utrecht). In Maarschalkerweerd hebben we gesproken met Galgenwaard Development, Herculestoren, Kromhoutkazerne en FC Utrecht. Rond Utrecht Centraal hebben we gesproken met onder meer de Rabobank, Rijksvastgoedbedrijf, de Jaarbeurs, Klépierre, Centrum Management Utrecht (CMU), MidNed, NS Stations en Objectum o.a. via het Ontwikkeloverleg Spoorzone West.

Communicatie

Zoals in ieder traject, hebben we gestreefd naar goede en duidelijke communicatie als basis voor de participatie. De informatie uit het onderzoek hebben we zo inzichtelijk, toegankelijk en begrijpelijk mogelijk gemaakt voor verschillende doelgroepen. Bij het delen van informatie hebben we gezocht naar het aansluiten bij de reeds aanwezige kennis en informatiebehoefte.

In de basis is de website en digitale nieuwsbrief van U Ned gebruikt om te informeren. Daarnaast hebben we gebruik gemaakt van de kanalen van de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning om informatie breder te verspreiden. Aankondigingen van informatiebijeenkomsten zijn bijvoorbeeld ook via de websites, online (sociale) mediakanalen en nieuwsbrieven van de opdrachtgevende partijen gedeeld. Wijkadviseurs, gebiedscoördinatoren en gebiedsregisseurs van de gemeente Utrecht en Nieuwegein hebben we gevraagd ook te helpen bij het verspreiden van onze communicatieboodschappen.

Met diverse rapportages, zoals het rapport Conclusie Kansrijke Maatregelen en het Tussenbericht, hebben we belanghebbenden zo goed mogelijk meegenomen in het onderzoek. Verder hebben we gebiedsgerichte informatieavonden georganiseerd voorafgaand en tijdens de inspraakperiode van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

(NRD) (juni 2023) en kort nadat de eerste onderzoeksresultaten van de alternatieven (april 2024) bekend waren. Deze avonden waren bedoeld om belanghebbenden ook gelegenheid te bieden zich mondeling te laten informeren. Uiteraard zijn periodiek de Raden, Staten en Tweede Kamer schriftelijk, dan wel mondeling, geïnformeerd over de stand van zaken van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Tot slot is het te allen tijde mogelijk geweest om via info@programma-uned.nl een vraag over de MIRT-verkenning te stellen.



3 Opbrengst participatie

Dit hoofdstuk beschrijft de oogst van de participatie allereerst maatregel-overstijgend en vervolgens per maatregel beschreven. De participanten vragen rekening te houden met onderstaande belangen bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief en de uitwerking daarvan in nadere ruimtelijke besluiten.

3.1 Maatregel overstijgend

De hieronder beschreven aandachtspunten overstijgen het maatregelniveau en worden hier daarom integraal toegelicht.

Positief over de mobiliteitstransitie

Over het algemeen zijn de participanten van mening dat de kwaliteit van het OV in en rond Utrecht verbeterd kan worden. De capaciteit van het huidige OV wordt als onvoldoende ervaren. De bussen en trams zijn regelmatig overvol. Ook de frequentie van de tram en bussen kan wat de participanten betreft beter. Daarbij zijn ze van mening dat met name de kwaliteit van het OV van en naar Nieuwegein verbeterd kan worden. Over het algemeen staan de participanten daarom achter de mobiliteitstransitie, waarbij duurzame mobiliteit gericht op schone en actieve vormen van mobiliteit zoveel mogelijk worden gestimuleerd. De verwachting is dat het OV daardoor ook beter wordt. Er is dus draagvlak voor de inzet van maatregelen binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen voor meer en beter OV in de regio om huidige knelpunten op te lossen en het OV toekomstbestendig te maken. Ook al zijn de investeringen die daarvoor nodig zijn hoog. Participanten hopen dat bestuurders deze investeringen durven te doen, zodat een goed functionerend toekomstbestendig en robuust OV-systeem kan worden gerealiseerd. Er zijn echter ook enkele participanten die van mening zijn dat niet in een nieuwe ondergrondse tramverbinding geïnvesteerd moet worden, maar de huidige bus- en tramverbindingen moeten worden verbeterd.

Kwaliteit van de leefomgeving

In de omgeving leven uiteenlopende zorgen over de kwaliteit van de leefomgeving als gevolg van de maatregelen van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Belanghebbenden hebben geen voorkeur voor:

- Maatregelen die het groen en/of anderszins de leefomgeving aantasten,
- Maatregelen die voor geluidstoename zorgen,
- Maatregelen die barrièrewerking versterken en
- Maatregelen die de veiligheid van kruising en overwegen verminderen.

Aandacht voor netwerk voor langzaam verkeer

Specifiek voor voetgangers en fietsers vormt een bovengrondse tramroute die met een hoge frequentie rijdt een flinke barrière. Daarom vragen participanten aandacht voor het voldoende op niveau houden van looproutes en het netwerk voor voetgangers niet te veel te verstoren. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de Lange-Afstand-Wandelpaden (LAW), Spreekpaden (SP) en Langeafstand Fietsroutes (LF-routes). Dit zowel gedurende de bouwfase als na realisatie.

Aansluiting op andere modaliteiten

Ook zijn participanten bezorgd dat de netwerkkwaliteit onvoldoende geborgd is. Daarbij zijn vooral de aansluiting op OV-modaliteiten, de loop- en fietsafstand naar de halte, de voorzieningen op de halte (o.a. hoogwaardige fietsstalling) en de sociale veiligheid genoemd als belangrijke criteria. Ook zou de first- en last-mile goed moeten worden uitgedacht, bijvoorbeeld met een OV-fiets/deelfiets hub bij de stations en een goede verbinding met het voetgangersnetwerk. Er wordt gevraagd hier voldoende aandacht voor te hebben bij het maken van de keuze voor een Voorkeursalternatief.

Geluidsoverlast tram

Ten aanzien van geluid leven er zorgen over (a) het intensiveren van tram 22 en (b) de route van de Merwedelijn.

- a. Op de route van tram 22 ervaren omwonenden op dit moment op bepaalde plekken geluidsoverlast van de tram. Volgens de stakeholders die direct aan de tramlijn wonen, is het geluid van de tram in de loop van de jaren harder geworden door de komst van de lagevloertram, die momenteel over het traject rijdt. Het vermoeden bestaat dat het geluidsniveau nu al boven de toegestane limieten valt. Deze stakeholders willen daarom dat het huidige geluidsniveau wordt gemeten. Als dit boven het toegestane niveau komt, dan vinden zij dat dit eerst wordt opgelost voordat de tram vaker gaat rijden. Al zien zij de frequentieverhoging liever helemaal niet gebeuren. Oplossingsrichtingen om het geluid te dempen waaraan door de stakeholders wordt gedacht, zijn het inzetten van ander materieel (de ene tram maakt volgens hen minder geluid dan de andere tram), een andere aankleding (bijvoorbeeld gras) van de verhoogde trambak en/of het verlagen van de maximum snelheid van de tram op een deel van het traject van 50 km/u naar 30 km/u.
- b. Het huidige route van de SUNIJ-lijn loopt in Nieuwegein tussen de wijk Blokhoeve en Huis de Geer door. Op dit moment ervaren omwonenden van dit deel van de route geluidsoverlast van de tram. Zij hebben dan ook zorgen over de frequentieverhoging van de tram, omdat zij vrezen dat de geluidsoverlast dan zal toenemen. Zij vragen hier zorgvuldig mee om te gaan.

Hinder tijdens de bouw

Naast zorgen over de aantasting van de kwaliteit van de leefomgeving door de maatregelen van de MIRT-verkenning OV en Wonen hebben stakeholders ook zorgen over de hinder tijdens de bouw. Te denken valt aan geluidsoverlast, trillingshinder en verkeershinder door (tijdelijke) afsluiting van wegen, waaronder barrièrewerking voor fietsers en voetgangers. De stakeholders vinden het belangrijk dat deze aspecten ook meewegen bij het samenstellen van een Voorkeursalternatief.

Veiligheid versus oversteekbaarheid tramlijn

In de omgeving van de SUNIJ-lijn hebben participanten zorgen over de veiligheid bij het oversteken van de tramlijn. Voornamelijk in Nieuwegein zijn enkele overwegen (nog) niet voorzien van een slagboom. Om hier wat aan te doen, wordt gekeken of deze overwegen voorzien kunnen worden van een slagboom.

Het plaatsen van slagbomen wordt voor de veiligheid nog urgenter als de frequentie van de tram over de Merwedelijn omhoog gaat. Participanten hebben ook zorgen over de bereikbaarheid van bepaalde wijken. Als de tram vaker rijdt, dan betekent het dat slagbomen vaak gesloten zijn. De angst leeft dat de slagbomen in de toekomstige situatie misschien wel vrijwel continu gesloten zijn. Bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief vragen participanten aandacht voor een zorgvuldige afweging van deze aspecten (veiligheid versus oversteekbaarheid).

Inclusiviteit

Participanten vragen aandacht om bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief rekening te houden met OV-gebruikers met een beperking en met sociaal minder sterke wijken zoals Kanaleneiland. Tevens vragen zij om specifiek op de OV-verbinding van Nieuwegein met het UMC Utrecht te letten. Het ziekenhuis in Nieuwegein gaat namelijk in 2035 weg. Voor inwoners van Nieuwegein is het dan belangrijk dat ze gemakkelijk het UMC Utrecht kunnen bereiken.

Toegankelijkheid

OV-gebruikers die minder goed ter been zijn (denk aan ouderen, mensen met een beperking, maar ook aan ouders met een kindervagen) maken zich zorgen over dat de (OV)-bereikbaarheid voor hen achteruit gaat. Als zij minder of geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, raken zij mogelijk verder geïsoleerd van de samenleving, omdat – volgens hen – andere faciliteiten van vervoer (zoals fijnmazige busverbindingen, vraaggestuurd vervoer en/of WMO vervoer) steeds meer worden afgeschaald. Bovendien is zelfstandig reizen op de fiets of met de auto voor deze doelgroep niet altijd mogelijk. Aspecten die voor deze doelgroep een rol spelen bij de OV-bereikbaarheid zijn: (1) netwerkkwaliteit en (2) toegankelijkheid van de haltes.

1. Voor mensen met een beperking vormt overstappen een extra barrière om het OV te gebruiken. In- en uitstappen is voor deze doelgroep – met name voor rolstoelgebruikers – een opgave. Hoe vaker ze moeten overstappen, hoe moeilijker reizen voor hen wordt.
2. Daarnaast is het voor mensen met een beperking lastiger om ondergrondse haltes te bereiken én weer te verlaten, dan haltes die op gelijke hoogte van de weg liggen. De ervaring van deze doelgroep is dat liften en roltrappen op dergelijke plekken vaak buiten dienst zijn. Deze reizigers hebben dan geen alternatief om het OV te bereiken. Daarom vragen participanten om bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief aandacht te

hebben voor de toegankelijkheid van haltes. Het helpt als ze niet afhankelijk hoeven zijn van één lift, maar dat er ook een alternatief is (bijv. nog een lift of een roltrap) om de halte te bereiken. Het ontwerp waarbij er één perron is met aan beide zijde haltes is een goed uitgangspunt. Dit noemen we een perron in middenligging. Bij verstoringen op het ene spoor, kun je dan altijd via het andere spoor het perron verlaten. Bovendien is het makkelijker om over te stappen op een perron in middenligging.

Kwetsbare wijken

Verder roepen participanten op om rekening te houden met de OV-bereikbaarheid van Kanaleneiland. Kanaleneiland is niet een van de sociaal sterke wijken in Utrecht en is daarom gevoelig voor vervoersarmoede. Om die reden vinden zij het onwenselijk om de huidige tramlijn door Kanaleneiland te vervangen door een buslijn. De wens vanuit de stakeholders is dat de huidige tram (deels) door Kanaleneiland blijft rijden en dat de haltes blijven in plaats van (geheel) worden vervangen door een bus. Hiermee blijft de wijk goed bereikbaar en is er een goede verbinding met Utrecht Centraal. De gedachte is dat je met een tram de wijk beter ontsluit dan met een bus, vanwege de grotere capaciteit en de hogere vervoerskwaliteit.

Afweging investeringen versus behoefte in de praktijk

Ook vragen participanten om bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief zorgvuldig af te wegen hoe de investeringen voor de maatregelen zich verhouden tot de behoefte in de praktijk. Als voorbeeld: het is goedkoper om in het geval van de Merwedelijn twee haltes te bouwen, terwijl in het gebruik van de Merwedelijn mogelijk behoefte is aan drie of meer haltes. Twee haltes daarentegen dragen bij aan een hogere gemiddelde snelheid dan drie haltes, wat de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto ten goede komt. De omgeving hoopt dat er voor een duurzame, toekomstbestendige oplossing gekozen gaat worden en niet het beschikbare budget leidend gaat zijn.

Benut P+R voorzieningen optimaal

Er wordt aandacht gevraagd voor het functioneren van de P+R voorzieningen (met name P+R Westraven) in relatie tot de MIRT-verkenning. Het benutten van de P+R voorzieningen krijgt op dit moment onvoldoende aandacht volgens de leden van de klankbordgroep. Gesteld wordt dat P+R voorzieningen optimaal functioneren als ze aansluiten bij de levens van mensen; oftewel dat ze 24 uur per dag en ook op zondag bereikbaar zijn. Voor het optimaal functioneren van een P&R is een zeer goede aansluiting op een

hoogwaardig OV-systeem dan ook vereist. Zij vragen om hier rekening mee te houden bij het samenstellen van een Voorkeursalternatief. Zo biedt een goede ontsluiting van P+R Westraven met de Merwedelijn directe kansen voor de Jaarbeurs. Bij grote evenementen worden nu kleine busjes ingezet. Een robuuste tramverbinding verbetert deze verbinding aanzienlijk. Tevens biedt het ontsluiten van de binnenstad met goede P+R faciliteiten en een hoogwaardige OV-verbinding (zoals de Merwedelijn) volgens Centrum Management Utrecht kansen om de auto-bezoeker te faciliteren. Door Klépierre is aangetoond dat auto-bezoekers, inclusief diegene die gebruik maken van P+R voorzieningen, meer besteden in het (winkel)centrum dan bezoekers die met andere vormen van transport komen. Het wordt daarom belangrijk gevonden naar deze relatie te kijken. Wat het Kantorenpark Rijsweerd betreft biedt de MIRT-verkenning kansen om de huidige bereikbaarheidsknelpunten op te lossen en ruimte te geven aan de transitie naar duurzame mobiliteit. Ook grote bedrijven stimuleren dit steeds meer. Zij zien met de versterking van het HOV-netwerk met meerdere buslijnen door/langs Rijsweerd mogelijkheden voor het realiseren van een gezonde, groene en waardevolle parkeerhub op of in de directe nabijheid van Rijsweerd. Dit kan het huidige parkeerooppervlak vervangen. Dan kunnen reizigers ook daar overstappen van de auto op het OV of de fiets.



Netcongestie en personeelstekort

Op dit moment ervaren OV-reizigers dat bussen regelmatig uitvallen. Stakeholders vermoeden dat dit mede veroorzaakt wordt door personeelstekort onder buschauffeurs of een tekort aan rijtuigen/materieel. Het realiseren van de Merwedelijn lost dat probleem niet op. Zij vragen aandacht om rekening te houden met deze situatie, om te voorkomen dat er veel uitval is als de ondergrondse lijn straks af is. Daarnaast vragen de netbeheerders aandacht voor het benodigde energievermogen dat je nodig hebt voor het laten rijden van de Merwedelijn. Dit in verband met de huidige netcongestie. Verder vragen zij aandacht bij de verdere uitwerking van de plannen rekening te houden met:

- Het zoveel mogelijk beperkt houden van het aantal en de omvang van de energie-aansluitingen, om de belasting van het elektriciteitsnetwerk beperkt te houden.
- Waar mogelijk zoveel gebruik te maken van bestaande HOV-verbindingen, aangezien er dan veel minder kabels en leidingen verlegd moeten worden dan bij een nieuwe verbinding.
- Het benutten van de kans om rond de haltes waar sowieso een elektriciteitsvoorziening voor aangelegd moet worden, andere trajecten die werken aan mobiliteitshubs, laadpleinen, snelladers en dergelijke mee te koppelen, om de elektriciteits-stations waar mogelijk efficiënter te kunnen gaan gebruiken.
- Het benodigde transportvermogen en de benodigde energie-aansluitingen tijdig te plannen en te kijken naar locaties voor tractievoedingen dichtbij nieuwe stations, zoals bijvoorbeeld de energieaansluiting bij Papendorp.

3.2 (Deels) ondergrondse Merwedelijn

Gentrificatie

Stakeholders hebben zorgen over het effect van de Merwedelijn op de sociale structuren van de omliggende wijken. De woning- en grondprijzen van deze wijken stijgen doorgaans na het bouwen van een nieuwe hoogwaardige OV-verbinding. Dit resulteert erin dat bepaalde type doelgroepen worden verdrongen en de typologie van de omliggende wijken verandert. Zij vragen aandacht voor dit effect bij het samenstellen van het Voorkeursalternatief en na te denken over mogelijke maatregelen om dit effect te verminderen.

Zorgen over netwerk- en overstapkwaliteit

Overstappen

Er is een zorg bij inwoners 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 wensen daarom dat de rechtstreekse bussen ook gewoon blijven rijden. Als dit niet haalbaar is, maak overstappen dan zo eenvoudig mogelijk, om het OV aantrekkelijk te houden.

Mogelijke uitbreiding Merwedelijn

Verder vragen participanten rekening te houden met mogelijke uitbreidingen van de Merwedelijn die in de toekomst gedaan kunnen worden. Het idee om de Merwedelijn door te trekken tot aan de binnenstad van Utrecht wordt als een goed voorstel gezien. Een argument hiervoor is dat veel reizigers uit Nieuwegein, IJsselstein en de toekomstige Merwedekanaalzone zich willen verplaatsen naar de Utrechtse binnenstad en niet alleen Utrecht Centraal Station als eindstation hebben. Het doortrekken van de Merwedelijn tot aan de binnenstad biedt een betere bereikbaarheid voor deze reizigers en draagt bij aan de ontwikkeling van de binnenstad als belangrijk knooppunt. Op termijn zou ook rekening gehouden moeten worden om tram 22 ook verder door te trekken naar Zeist.

Haltelocatie Utrecht Centraal

Belang reizigers

Door direct belanghebbenden wordt gezien dat het inpassen van het tracé, maar zeker ook de halte rond Utrecht Centraal een uitdaging is. Vanuit het perspectief van de reiziger, CMU en Klépierre (eigenaar van Hoog Catharijne) gaat de voorkeur uit naar een compacte knoop, zodat reizigers op een zeer gemakkelijke manier dicht bij het station kunnen overstappen op de bus, trein, fiets of tram, met een minimale loopafstand. Voor de reiziger is een eindhalte onder het westelijk busstation of onder het Moreelsepark het meest praktisch. Hoe verder de halte van het station af ligt, hoe minder comfortabel de overstap is. De eindhalte onder het Moreelsepark heeft als bijkomend voordeel dat hiermee ook het centrum van Utrecht beter ontsloten wordt. Het minimaliseren van de afstanden tussen alle modaliteiten en bestemmingen is van essentieel belang voor het creëren van een

efficiënt en comfortabel OV-systeem, aldus de stakeholders.

Invloed op vitale infrastructuur

Naast de reizigers hebben stakeholders in de directe omgeving van Utrecht Centraal, zoals de Rabobank, Rijksvastgoedbedrijf, de Jaarbeurs en Klépierre, natuurlijk ook een groot belang bij een zorgvuldige inpassing van de halte rond Utrecht Centraal in het gebied zit veel vitale infrastructuur in de grond, zoals bronnen voor warmte/koude opslag (WKO-installaties) en kabels en leidingen. Een geringe verstoring daarvan heeft grote impact op het functioneren van deze gebouwen en daarmee op de bedrijfsvoering van genoemde partijen (bijv. op de dealingroom van de Rabobank). Ze willen dan ook dat de technische inpasbaarheid, van het tracé en de haltes, vooraf zorgvuldig worden onderzocht en in kaart gebracht. Waarbij ook de ondergrondse infrastructuur wordt meegenomen. Er moet rekening worden gehouden met extra kosten en lange doorlooptijden voor eventuele aanpassingen aan belangrijke kabel en leiding infrastructuren.

Daarnaast hebben zowel de Rabobank als het Rijksvastgoedbedrijf ontwikkelplannen in het stationsgebied waar ook rekening mee gehouden moet worden. De opties onder het westelijk busstation en de Zuidertunnel/Moreelsebrug en in iets mindere mate de ondergrondse locatie op de Croeselaan, brengen voor in ieder geval de Rabobank grote risico's met zich mee en baren hen zorgen. Mede omdat het tracé van deze opties door de eigen weg van de Rabobank loopt. Een halte op het Jaarbeursplein, Noordertunnel/Smakkelaarskade of bovengrondse halte op de Croeselaan kan op meer draagvlak van de Rabobank rekenen. Over de varianten waarbij in plaats van een transfertunnel, de Moreelsebrug wordt opgewaarderd zijn de Rabobank en het Rijksvastgoedbedrijf (eigenaar van de Knoop) positief, mede vanwege de ontwikkeling van de Knoop 2 en 3. De Jaarbeurs ziet kansen in een halte op het Jaarbeursplein. In die variant sluit de Merwedelijn goed aan op de Jaarbeurs.

Zorgen over sociale veiligheid haltes

De zorg leeft dat de ondergrondse haltes van de Merwedelijn in de toekomst zeer onveilig worden, aangezien het rond de haltes niet altijd druk is, anders dan op Utrecht Centraal. Als voorbeeld wordt de treinverbinding Amsterdam-Lelylaan genoemd, die haltes onder viaducten had. Die haltes zijn door gebrek aan sociale veiligheid opgeheven. Hetzelfde is gebeurd met station Lombardije in Rotterdam. Beide stations lagen zo decentraal, dat er te veel stille uren waren en het er onveilig werd. Om die reden wordt opgeroepen zo

min mogelijk ondergrondse haltes te bouwen, alleen op stations die tijdens de hele dienstperiode druk zijn. Dit om de sociale veiligheid op de stations te garanderen. Of dat haalbaar is op onbemande stations vraagt men zich daarbij wel af. Zorg daarom in ieder geval voor goede verlichting op de haltes.

Ontsluiting toegankelijkheid OV-haltes

De meeste OV-reizigers leggen de first- en last-mile van hun reis met een fiets of lopend af. Aandacht wordt daarom gevraagd voor het belang van goede bereikbaarheid en aantrekkelijkheid voor fietser en voetganger van de nieuwe OV-knooppunten. In lijn met de uitgangspunten van de 10 minuten-stad. Dit betekent voldoende groen en een goede aansluiting op het fiets- en wandelnetwerk. Daarbij is het ook van belang dat er voldoende voorzieningen zijn om de fiets (veilig) te parkeren, dat de looproutes naar en binnen een OV-knoop veilig, aantrekkelijk en logisch zijn.

Ook moet een prettig verblijfsgebied met aanvullende voorzieningen rondom de haltes gecreëerd worden. Volgens participanten is uit onderzoek gebleken dat wanneer de ruimere omgeving van OV-haltes aantrekkelijk is voor voetgangers, dit leidt tot toename van het gebruik van het openbaar vervoer. Dit vraagt dus om meer dan alleen het bereikbaar maken van de halte voor voetgangers, maar ook een omgeving die uitnodigt tot wandelen en fietsen. Specifiek wordt bijvoorbeeld de potentiële halte bij P+R Westraven genoemd. De first- en last-mile rond deze locatie is op dit moment nog niet aantrekkelijk. Als je vanaf deze halte de Woonboulevard Utrecht goed wilt ontsluiten, vraagt dat om een investering in een aantrekkelijke (groene) openbare ruimte met heldere bewegwijzering. Alleen dan zijn mensen bereid om deze afstand lopend of fietsend af te leggen.

Ook de afstand om de OV-haltes te bereiken speelt hierin een rol. Zorgen zijn er over het langer worden van de loopafstanden naar OV-haltes. OV-reizigers vragen daarom rekening te houden met de loopafstand naar de OV-haltes vanaf de woningen, van voornamelijk oudere en kwetsbare inwoners in Nieuwegein. Het 300 tot 400 meter verplaatsen van halte Zuilenstein is bijvoorbeeld impactvol vanwege het groot aantal ouderen (geregeld rollator-afhankelijk) dat hier woont.

Behoud buslijnen

Stakeholders willen dat huidige bussen blijven rijden als er een nieuwe tram komt en als tram 22 vaker gaat rijden. Als voorbeeld worden buslijn 74 en 77 genoemd. Deze buslijnen zorgen voor een goede ontsluiting van Nieuwegein en IJsselstein met Utrecht Centraal, zonder overstappen. Als buslijnen door de komst van de Merwedelijn

worden opgeheven, vervallen daardoor mogelijk ook opstapplekken of gaat de frequentie van de opstapmogelijkheid van de bus omlaag. Stakeholders vinden dat niet wenselijk.

Daarnaast hebben zij zorgen over het vervallen van de tramverbinding van en naar Kanaleneiland (zie ook paragraaf 3.3. behoud SUNIJ-lijn en paragraaf 3.1 Inclusiviteit, kwetsbare wijken). Zij roepen op om de SUNIJ-lijn op dit deel van het traject ook te laten rijden en deze routes niet in zijn geheel te vervangen door een bus. Niet alleen is de vervoerswaarde van een bus minder, ook is de vervoerskwaliteit van een bus lager dan van een tram. Al biedt de bus natuurlijk wel het voordeel dat de haltes ervan in de wijk liggen, en daarmee een fijnmaziger netwerk bieden dan een tram. Bovendien zorgt de bus voor meer verkeersbewegingen in de wijk en is het vanuit dat perspectief ook niet wenselijk om de bus te faciliteren.

Behoud Natuurontwikkelingsgebied Remise Nieuwegein

Met behulp van vrijwilligers en in overleg met de provincie Utrecht (als eigenaar) beheert A Rocha sinds 2022 het gebied ten zuidwesten van de tramremise in Nieuwegein. Bij het gereed komen van de SUNIJ-lijn is dit Natuurontwikkelingsgebied, als een van de eerste in Nederland aangelegd. Het is een gebied voor bevordering van de biodiversiteit van bermen langs wegen en spoorwegen en tegelijkertijd een Compensatiegebied voor het verlies aan biodiversiteit door de aanleg van de tramlijnen naar Nieuwegein en IJsselstein. Het is al die jaren ook gebruikt voor voorlichting en educatie op nationaal niveau. Het gebied is sindsdien onderhouden door de provincie Utrecht.

A Rocha zag echter kansen in het gebied en wil daar graag de kwaliteit van het vochtige hooiland met haar karakteristieke flora herstellen en bevorderen. Daarmee zetten zij dit gebied op de kaart om te laten zien hoe waardevol het behoud en herstel van dit mooie stukje natuur is met z'n hoge biodiversiteit. Bij enkele varianten van de Merwedelijn wordt dit gebied doorsneden of anderszins bedreigd. A Rocha roept samen met Samen Duurzaam Nieuwegein en andere organisaties op om dit stukje natuur te behouden, zeker gezien de enorme woningbouwopgave die rondom het gebied beoogd is. Om prettig en gezond te kunnen leven is immers ook groen nodig. Zij pleiten ervoor het al meer dan 40 jaar als zodanig aanwezige gebied voor deze functie te behouden. In het Omgevingsplan "Natuur in de stad" van de gemeente Nieuwegein is het als ecologisch waardevol gebied opgenomen.

Behoud op- en afritten A12

Voor stakeholders rond Utrecht Centraal (denk bijv. aan de Jaarbeurs, Klépierre, CMU en de Rabobank) en de Woonboulevard Utrecht zijn de op- en afritten vanaf de A12 van essentieel belang voor een optimale auto-bereikbaarheid. 97% Van de bezoekers van de Woonboulevard komt naar dit gebied met de auto. Zij zijn dan ook kritisch over de alternatieven waarbij de route voor autoverkeer vanaf de A12 via de Europalaan naar het centrum wegvalt door de uitwerking van de Merwedelijn. Het wegvallen van deze route vergroot de kwetsbaarheid van de bovenstaande as bij werkzaamheden, evenementen en ongevallen. Zij willen dat de bereikbaarheid per auto vanaf de ring ook in de toekomst gewaarborgd wordt om zo een robuuste verbinding voor autoverkeer te allen tijde mogelijk te maken. Concreet betekent dat zij willen dat autoverkeer altijd binnen 10 minuten vanaf de ring in een van de centrumparkeergarages moet kunnen zijn.

Tevens zijn de op- en afritten van de A12 van belang voor een goede ontsluiting van Nieuwegein. Stakeholders vermoeden dat met de ontwikkelingen in Papendorp, A12 zone en Rijnenburg de huidige op- en afritten niet toereikend zullen zijn voor de toekomst en vinden het daarom geen goed idee om ze voor de Merwedelijn op te heffen.

Overweeg de minst belastende bouwmethode

Onder andere Rabobank, CMU en Jaarbeurs realiseren zich dat de daadwerkelijke aanleg van de Merwedelijn nog een tijd op zich laat wachten. Toch vragen zij reeds aandacht voor de bereikbaarheid gedurende de aanleg. De Van Zijstweg, die onderdeel is van verschillende varianten, is voor Rabobank namelijk de belangrijkste ontsluitingsroute. Zij verzoeken daarom om bij de afweging de keuze te maken voor de variant waarbij de toegepaste bouwmethode voor het bestaande wegennet het minst belastend is. Deze wens wordt door veel belanghebbenden gedeeld.

3.3 Papendorplijn

Behoud SUNIJ-lijn

Vanuit de stakeholders is weinig aandacht gegaan naar de Papendorplijn. Mogelijke verklaring is dat men tevreden is over de huidige busverbinding naar Papendorp en daarom geen behoefte heeft aan een opwaardering van de lijn. In relatie tot de Papendorplijn is wel een veel gehoorde wens dat het eerste deel van de lijn - de huidige SUNIJ-lijn – in ieder geval blijft rijden om Kanaleneiland goed te blijven ontsluiten (zie ook paragraaf 3.2 behoud buslijnen). Verder hebben stakeholders een voorkeur voor de route via De Meernbrug (de route in alternatief D). De tramlijn sluit in dat geval het beste aan bij de herontwikkeling Papendorp, het tracé loopt in dit alternatief langs de mobiliteitshub XL die in Papendorp voorzien is. Ook de toekomstige wijk Groenewoud Noord grenst aan dat tracé en heeft vanuit dat perspectief de voorkeur.

3.4 Frequentieverhoging tram 22

Mening over frequentieverhoging verdeeld

Over de frequentieverhoging van tram 22 zijn de meningen verdeeld. De OV-reiziger en partijen op het USP willen 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 alvorens de frequentie te verhogen. Zij ervaren op dit moment al geluidsoverlast (meer hierover zie paragraaf 3.1. Maatregel overstijgend à Kwaliteit van de leefomgeving) van de tram. Liever zien zij de frequentieverhoging helemaal niet gebeuren.

Positief over ongelijkvloerse kruisingen tram met fiets op de Koningsweg

Als er een frequentieverhoging van tram 22 komt, zijn de participanten het erover eens dat er goed gekeken moet worden naar de verkeersveiligheid op de kruisingen waar de tram het overige verkeer kruist. Gedacht wordt aan het plaatsten van slagbomen. De veiligheid moet geborgd blijven. Om het kruisen met de tram voor fietsers zo veilig en aangenaam mogelijk te maken, gaat de voorkeur

uit naar een ongelijkvloerse kruising voor de tram en de fiets op de Koningsweg.

Autobereikbaarheid buurten Utrecht Oost

De bewoners van Utrecht Oost (o.a. Rijnsweerd en bewoners Koningsweg) zijn bezorgd dat zij hun buurt straks slechter met de auto kunnen bereiken door eventuele beoogde auto-knips op de Koningsweg en/of Laan van Maarschalkerweerd. Het nadelige effect hiervan voor de woningen en bedrijven aan de Koningsweg werd specifiek benoemd. Met deze knips kunnen zij het centrum niet meer direct bereiken met de auto. Tevens zijn ze in die situatie niet meer rechtstreeks bereikbaar vanuit Utrecht Oost. Bewoners maken zich zorgen over hun eigen autobereikbaarheid en verwachten dat een aantal partijen rond het gebied bezwaar gaan maken tegen de plannen. Zij vragen voldoende aandacht te hebben voor de auto-bereikbaarheid bij het maken van de keuze voor een Voorkeursalternatief. Dat het autoverkeer door de gemeente Utrecht zoveel mogelijk buiten de stad wordt gehouden en wordt geïnvesteerd in goed openbaar vervoer begrijpen zij, maar de auto-bereikbaarheid van buurten moet naar hun mening wel op niveau blijven.

3.5 Busmaatregelen Waterlinieweg

Behoud goede doorstroming autoverkeer

Bij het afwegen van de beoogde busmaatregelen over de Waterlinieweg vragen participanten voldoende aandacht te hebben voor een goede doorstroming van het autoverkeer. Voor onder andere Rijnsweerd-Noord is het vervangen van een rijstrook voor autoverkeer door een busbaan niet wenselijk in verband met de concurrentiepositie van het kantorenpark. Een goede aansluiting op de A27 en A28 is belangrijk. Hun voorkeur gaat daarom uit naar de variant waarbij 2x2 rijstroken voor de auto behouden blijven.

Verder wordt een verbreding van de Waterlinieweg ten behoeve van een busstrook (alternatief C en D) niet wenselijk bevonden in verband met de nabijheid van woningen in Hoograven-Zuid. De overtuiging is dat er infrastructuurtechnisch gezien geen ruimte is voor het inpassen van een busbaan aan de westzijde van de Waterlinieweg.

Meerwaarde halteopties 't Goyplein en Galgenwaard

Participanten zien meerwaarde in de halte-opties 't Goyplein en Galgenwaard op de Waterlinieweg. Halte 't Goyplein zorgt voor meer overstaplocaties op de 'OV-ring' en draagt op die manier bij aan het beter ontsluiten van Zuidoost Utrecht. De potentiële meerwaarde van een halte Galgenwaard wordt door University College Utrecht gezien in het beter ontsluiten van hun campusterrein en om het omliggende gebied met daarin ook de beoogde woningbouw.

Koppeling Station Lunetten/Koningsweg gemiste kans

Het niet maken van een koppeling met Station Lunetten/Koningsweg is naar de mening van enkele stakeholders een gemiste kans. De gemeente Utrecht streeft naar polycentrische stadskernen waar het gebied Lunetten-Koningsweg er één van is. Echter de Waterlinieweg stopt niet ter hoogte van dit gebied, waardoor de voorgestelde maatregelen volgens de participanten niet toekomstbestendig zijn. Het maken van een koppeling met station Lunetten/Koningsweg draagt bij aan de connectie met het Wiel met Vijf Spaken en zorgt voor een betere verbinding met het gebied, aldus de participant.

3.6 Busmaatregelen Utrecht Science Park

Kritisch over nut- en noodzaak tweede HOV-as

Bereikbaarheid en toegankelijkheid ziekenhuizen

De Stichting Utrecht Science Park (USP) heeft zich namens de instellingen en bedrijven op het USP kritisch uitgelaten over de nut- en noodzaak van een tweede HOV-as op het USP. Volgens het UMC Utrecht en het Prinses Máxima Centrum ontbreekt in het bijzonder een deugdelijke onderbouwing en een nadere toelichting op de consequenties van deze as voor de OV-bereikbaarheid van de ziekenhuizen. Het nut en de noodzaak om het USP beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer wordt wel onderschreven, maar de ziekenhuizen hebben een ander perspectief op hoe dit te realiseren. De hoofdingang van zowel het UMC Utrecht als het Prinses Máxima Centrum zijn op de Heidelberglaan gericht. In de huidige situatie op de Heidelberglaan rijden de tram en bus gecombineerd over dezelfde HOV-as. Zowel de bussen als de trams stoppen voor de ziekenhuizen.

In de voorgestelde situatie rijdt de tram over de huidige as en gaan alle lokale en regionale bussen een andere route rijden (via de oksel

A27/A28 of via de Leuvenlaan/Universiteitsweg). De toegankelijkheid, bereikbaarheid en vindbaarheid van de ziekenhuizen verslechtert hierdoor voor de OV-reiziger. Dit vinden zij ontoelaatbaar. Het gevolg is namelijk dat er dan geen bussen stoppen voor de entrees van de ziekenhuizen, alleen de tram vanuit Utrecht Centraal. Zij verzoeken dan ook te garanderen dat het UMC Utrecht en het Prinses Máxima Centrum, ook in de toekomst verzekerd zijn van kwantitatief en kwalitatief goed, multimodaal openbaar vervoer vanuit de gehele stad, regio en het land. Daarbij moeten OV-haltes op zo'n kort mogelijke loopafstand van hun entrees gesitueerd zijn. De ziekenhuizen willen dat er ook een variant wordt onderzocht, waarbij de huidige HOV-as wordt opgewaardeerd. Het gesprek over de mogelijkheden hiervoor is in de beoordelingsfase tussen USP en de MIRT-verkenning OV en Wonen gestart.

Bereikbaarheid Hogeschool Utrecht

Ook de Hogeschool Utrecht geeft 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. Want in dat geval neemt de loopafstand vanaf de bussen voor hun medewerkers en studenten aanzienlijk toe (verdubbeling tot verviervoudiging afhankelijk van de keuze voor haltelocaties). Dit ontmoedigt het beoogde gebruik van het OV als duurzaam vervoermiddel, in plaats van dat het aansluit op de ambities voor een toename van het gebruik van het OV. Bijzonder veel impact heeft het weghalen van de buslijnen voor het 'HU gezond & wel centrum' aan de Bolognalaan. Hierin zijn de opleidingen Oogzorg en Fysiotherapie en daaraan gekoppeld de HU Klinieken gevestigd. De patiënten van deze klinieken zijn veelal afhankelijk van nabij openbaar vervoer met directe verbindingen. Voor een goede toegankelijkheid voor deze doelgroep is een goede OV-bereikbaarheid dan ook essentieel.

In strijd met omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040

Tot slot sluit de Universiteit Utrecht aan op het bezwaar tegen een tweede HOV-as over de Leuvenlaan, aangezien deze variant strijdig is met de Omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040 (vastgesteld op 15 september 2022 door de gemeenteraad van Utrecht). Hierin is opgenomen dat doorgaand autoverkeer op de Leuvenlaan (en Cambridgelaan) zal worden geweerd door middel van knips. Daarbij is een mogelijke invulling als fietsstraat verbeeld met een groene uitstraling. De inpassing van structureel busverkeer in een dergelijk verblijfsgebied past slecht bij de gewenste kwaliteitsverbetering van de leefbaarheid van de openbare ruimte.

Aanvullend betwijfelt de Universiteit Utrecht of een tweede HOV-as over de Leuvenlaan ten goede komt aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en een autoluw USP. Twee (drukke) OV-assen door het midden van het USP zijn vanuit dit perspectief minder wenselijk, in plaats van een drukke(re) OV-as en verder een zo verkeersluw en groen mogelijk gebied. In de omgevingsvisie is bovendien opgenomen dat het Utrecht Science Park met het zogenoemde Campuspark de bestaande groene gebieden zoals de Botanische Tuinen en weilanden met Landgoed Oostbroek en Amelisweerd verbinden. Een tweede HOV-as sluit niet goed bij aan bij deze ambitie.

Vanuit de MIRT-verkenning is vanwege deze bezwaren in de verkenning (in alternatief D) een variant toegevoegd waarbij een tweede HOV-as via de Leuvenlaan – Heidelberglaan-oost loopt en is onderzocht of een ondergrondse busbaan op de Heidelberglaan of Leuvenlaan (o.a. in het kader van de UNESCO-status van Fort Hoofddijk) een optie is. Ook zijn we nader in gesprek gegaan met het USP om gezamenlijk te zoeken naar of nog andere oplossingen haalbaar zijn. De gesprekken zijn nog niet afgerond. Daarom is hier de huidige stand van zaken vermeld.

Weerstand tweede HOV-as via oksel A27/A28

Aangezien de buslijnen die via het Utrecht Science Park rijden voornamelijk reizigers van en naar het USP brengen, is er weerstand tegen de variant waarbij de route van een tweede HOV-as via de oksel van de A27/A28 loopt (alternatief A en C). Een HOV-as via deze route leidt tot een verslechtering van de toegankelijkheid, bereikbaarheid en vindbaarheid van de voorzieningen op het USP. De route via de oksel van de A27/A28 heeft meer het karakter van een transitverbinding en voldoet daarom volgens stakeholders niet als OV-route om reizigers dichtbij hun bestemming af te zetten. De haltes kunnen in zo'n geval immers niet dichtbij de eindbestemming gerealiseerd worden. Een busbaan langs de snelweg zonder zinvolle halteposities voldoet daarom volgens hen niet.

Een tweede bezwaar is gericht op twijfels over de haalbaarheid van de inpassing van een busbaan in de oksel van de A27/A28. Volgens de Universiteit Utrecht is het niet mogelijk om op deze locatie een busbaan in te passen vanwege afspraken om de Sorbonnelaan Noord te versmallen tot fietsverbinding en een voorziene grondkerende constructie aldaar. Ten derde wordt de inpassing van een tweede HOV-as in de oksel ongewenst bevonden, gezien de laagfrequente trillingen die een dergelijke verbinding met zich mee brengt in de directe omgeving van enkele universitaire onderzoeksfaciliteiten met een grote gevoeligheid voor trillings-verstoringen. Als vierde

punt wordt een belemmering gezien van een aantal bestaande en toekomstige ruimteclaims die in de verschillende delen van deze zone de mogelijkheid voor busbaaninpassing beperken c.q. verhinderen: (1) locatie heeft in de huidige situatie een bijzondere kwaliteit op het gebied van biodiversiteit (o.a. ringslang), compenserende maatregelen zullen om die reden gecompliceerd zijn, (2) locatie is opgenomen als zoekgebied voor de inpassing van windmolen(s), (3) locatie raakt aan de herontwikkeling en uitbreiding van sportcentrum Olympus en (4) de C-2000 communicatiemast vormt een beperking. Stichting Milieuzorg Zeist e.o. heeft zich (zeer) kritisch uitgelaten over de alternatieven die gebruik maken van de oksel van de A27/A28, vanwege de effecten die zij verwachten op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, evenals leefomgevingskwaliteiten.



4 Doorkijk vervolgproces

Op basis van de informatie uit alle onderzoeken is geconcludeerd dat zich enkele duidelijke richtingen voor een voorkeursalternatief aftekenen, maar het nog te vroeg is om een keuze te maken vanwege onzekerheden over de haalbaarheid van bepaalde onderdelen en de zoektocht om scope en budget in overeenstemming te brengen. Daarom is besloten een verdiepingsfase te starten als tussenstap om tot een (voorlopig) voorkeursalternatief te komen, mits voor de gewenste maatregelen de randvoorwaarden zijn ingevuld. Het is bijvoorbeeld nodig om afspraken te maken over het benodigde budget en de exploitatie. Het doel van de verdiepingsfase is om aanvullende beslisinformatie op te leveren gericht op de Merwedelijn. Voor de andere maatregelen ligt er voldoende beslisinformatie en wordt in de verdieping niet verder gestudeerd.

Herijken participatieaanpak

Aangezien de verdiepingsfase inhoudelijk een voortzetting is van de verkenning, continueren we de participatieaanpak in lijn met het Participatieplan MIRT-verkenning OV en Wonen (dd oktober 2020) en blijven we vasthouden aan de principes zoals beschreven in de aanpak. Op basis van de ervaringen die we tot dusver hebben opgedaan veranderen we wel enkele accenten zodat de aanpak passend is bij de verdiepingsfase.

Het niveau van 'werken' en 'meewerken' blijft ongewijzigd.

Op het niveau van 'meedenken' willen we stakeholders de mogelijkheid blijven bieden om de onderzoeken van dichtbij te volgen, over het onderzoek mee te denken en aan te geven wat men van de oplossingen vindt. In de verdiepingsfase willen we dat blijven doen middels een klankbordgroep en gebiedsgerichte 1-op-1 gesprekken met vertegenwoordigers van bedrijven. Daarnaast willen we waar nodig de aanpak issue-gestuurd verrijken. Afhankelijk van het issue dat ontstaat, zoeken we naar de beste vorm om daarmee om te gaan. Te denken valt aan het organiseren van joint fact finding door middel van het organiseren van expertsessies of het organiseren van verkennende gesprekken over mogelijk aanvullende maatregelen om stakeholders een handelingsperspectief te bieden.

Op het niveau van informeren zien we kans om in de verdiepingsfase meer bekendheid over de MIRT-verkenning te generen bij een breder publiek. We zetten daarvoor in op het organiseren van gerichte laagdrempelige inloopspreekuren, die we regelmatig organiseren. Daarnaast haken we vaker aan bij informatiemomenten van raakvlakprojecten en gaan we actief de straat op om informatie te brengen. Dat betekent dat we omwonenden en andere betrokkenen in hun eigen omgeving opzoeken. We gaan daarvoor de wijken in om mensen te spreken, op markten, bij winkelcentra, in buurthuizen en betrekken lokale organisaties, die veel impact hebben in de omgeving zoals een ondernemersvereniging, sportkoepel, geloofsgemeenschappen, kroeg, sportclub of school.



Bijlage A – omschrijving klankbordgroep

Omschrijving Klankbordgroep MIRT verkenning OV en Wonen

De MIRT-verkenning OV en Wonen is een omvangrijk project. Het voorstellen en vervolgens laten besluiten van een voorkeursvariant gaat een intensief traject worden. Hiervoor betrekken we diverse bewoners, ondernemers en overige stakeholders op een aantal momenten bij de plannen. Dit doen wij door het organiseren van ontwerp- en/of informatiebijeenkomsten. Ook willen we graag een klankbordgroep instellen met wie wij als projectteam in gesprek komen over het proces, aandachtspunten, dilemma's en voortgang in het proces. In deze memo wordt de samenstelling, rolverdeling en verantwoordelijkheden omschreven.

Doelen

De Klankbordgroep adviseert onafhankelijk de projectgroep op positief kritische wijze ten aanzien van de plannen. We stellen als generieke doelen voor de klankbordgroep:

- De belangen/onderwerpen van de deelnemers aan de klankbordgroep krijgen vroegtijdig een plek in de rapportages van de MIRT Verkenning. Denk bijvoorbeeld aan:
 - Bij de ontwerpen is benoemd wat vanuit de omgeving of een concrete doelgroep (zoals een fiets of OV-reizigers) van belang is.
 - Effecten voor de omgeving en/of een specifieke doelgroep zijn zichtbaar in de beschrijving van effecten. Zoals een verandering van reistijd, het verbeteren/verslechteren van een oversteek of de verblijfsruimte.
 - Belangen, aandachtspunten, afwegingen voor het samenstellen van een voorkeursalternatief.
- In de afweging over welke maatregelen de voorkeur hebben om uit te gaan voeren, hebben de belangen die zijn ingebracht een plek. Hiermee is het mogelijk voor bestuurders dit mee te wegen in hun besluit. Concreet:
 - Staan effecten benoemd in de specifieke rapportages en/of,
 - Staan ingebrachte reactie in een rapportage over de uitgevoerde participatie.
- Klankbordgroepleden zijn goed op de hoogte van het project. Deelnemers aan de klankbordgroep zijn hierdoor in staat om deel te nemen aan het maatschappelijk gesprek dat kan ontstaan rond de besluitvorming.

- We werken aan een duurzame relatie met de leden van de klankbordgroep ten behoeve van het gehele project (van verkenning t/m uitvoering).

Dit betekent:

- De onafhankelijkheid borgen wij door het aanstellen van een onafhankelijk voorzitter.
- Feedback is concreet en waar nodig worden tegenstrijdige belangen inzichtelijk gemaakt.
- Afwijking van de gegeven adviezen door de klankbordgroep is alleen mogelijk:
 - Onder zwaarwegende argumenten
 - Op basis van besluiten van het bestuur
- We halen vroegtijdig informatie op en zijn transparant over de belangen.
- Leden van de klankbordgroep worden automatisch uitgenodigd voor de vervolgfase van het project, mits de scope van toepassing is op de betreffende deelnemer. De scope is afhankelijk van de wettelijke voorkeursbeslissing (planning eind 2024).

Voor het bereiken van de doelen kunnen de volgende onderwerpen worden geagendeerd:

- voortgang;
- ontwerpen;
- beoordelingen op basis van de criteria;
- problemen, belangen, oplossingen;
- advies over producten.

Samenstelling

De klankbordgroep dient inzicht te geven in de vele belangen die er zijn rond het project. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen 3 type organisaties die zijn gevraagd:

- Generieke belangengroepen
- Bewonersgroepen
- Economische belangen

Een lijst met deelnemende partijen en contactpersonen wordt na de eerste bijeenkomst en gegeven toestemming verspreid.

Namens de projectgroep zijn in ieder geval de Projectmanager(s), Omgevingsmanager en Projectsecretaris/Adviseur Omgeving aanwezig. Afhankelijk van de onderwerpen schuiven ook andere projectgroepleden aan bij de klankbordgroep.

Rollen

Per rol zijn de volgende verantwoordelijkheden verdeeld.

Omgevingsmanager

- Is aanspreekpunt voor de klankbordgroep en de onafhankelijk voorzitter
- Is verantwoordelijk voor organisatie, versturen documenten en verslaglegging
- Is verantwoordelijk voor het inbrengen/borging van de input van de klankbordgroep

Onafhankelijk voorzitter

- Stimuleert het gesprek en deelname van alle deelnemers aan discussie (participatie)
- Is in staat diverse belangen te verbinden
- Draagt zorg voor het helder formuleren van standpunten/adviezen/besluiten
- Begrijpt het bestuurlijke spel en kan dit ook uitlegbaar maken naar de klankbordgroep
- Houdt het projectteam scherp ten aanzien van beloftes/toezeggingen en kan het team hierop aanspreken.
- Zorgt voor voorbereidend gesprek/gezamenlijk opstellen agenda, zelfstandige voorbereiding en controle verslag voorafgaand aan verspreiden

Klankbordgroeplid

- Neemt actief deel aan de discussie
- Adviseert het projectteam tijdens de bijeenkomsten
- Probeert verbinding te leggen tussen de belangen en een éénduidig advies
- Staat het vrij om een persoonlijke inspraakreactie in te dienen

Werkwijze

Onderstaand wordt de werkwijze van de klankbordgroep weergegeven.

Voorafgaand aan de klankbordgroep:

- Vindt afstemming plaats tussen de onafhankelijke voorzitter en Omgevingsmanager ten aanzien van de agenda.
- Er is een doorkijk beschikbaar van onderwerpen en verwachting input klankbordgroep bij deze sessie.
- Documenten worden beschikbaar gesteld via mail en een Teams kanaal. Het projectteam levert stukken tijdig (minimaal 1 week van te voren) aan. Bij grotere omvang van documenten worden maatwerk afspraken gemaakt.

Tijdens de bijeenkomst:

- Het projectteam geeft inzage in het proces en verloop van het project.
- Het projectteam geeft inzage wat vast staat en wat nog niet.
- Doorlopen van de onderwerpen op de agenda.
- Deelnemers leveren hun input.
- Waar mogelijk vindt terugkoppeling plaats over verwerking.
- De bijeenkomst start en eindigt op tijd.

Na de bijeenkomst:

- Verslag wordt beschikbaar gesteld aan de deelnemers.

Bijlage B – overzicht participatiemomenten

Informatiebijeenkomsten NRD	Datum
Informatiebijeenkomsten NRD #1 – Merwede	6 juni 2023
Informatiebijeenkomsten NRD #2 – digitaal	13 juni 2023
Informatiebijeenkomsten NRD #3 - Rijnsweerd	15 juni 2023
Extra informatiebijeenkomsten NRD #4 - Nieuwegein	13 november 2023
Informatiebijeenkomsten Tussenbericht	Datum
Informatiebijeenkomsten tussenbericht #1 – Utrecht Centraal	3 april 2024
Informatiebijeenkomsten tussenbericht #2 – Nieuwegein	9 april 2024
Informatiebijeenkomsten tussenbericht #3 - Kanaleneiland	18 april 2024
Klankbordgroep	Datum
Klankbordgroep #1	22 mei 2023
Klankbordgroep #2	20 juni 2023
Klankbordgroep #3	21 september 2023
Klankbordgroep #4	27 februari 2024
Klankbordgroep #5	10 juni 2024
Klankbordgroep #6	4 september 2024
Stakeholdergesprekken (niet uitputtend)	Datum
Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht, SSH	6 juni 2023
Universitair Medisch Centrum	7 juni 2023
Universiteit Utrecht	Diverse momenten
Woonboulevard Utrecht (WBU)/ Centrum Management Utrecht (CMU)	8 juni 2023
Rabobank/ Rijksvastgoedbedrijf (RVB)	Diverse momenten
Nutspartijen	Diverse momenten
Utrecht Science Park (USP)	Diverse momenten
<u>Klépierre</u>	10 juni 2024
Jaarbeurs	11 juni 2024
Ontwikkeloverleg Spoorzone West: Rabobank/ RVB/ NS <u>Stations</u> / MidNed / Objectum	17 juni 2024
Galgenwaard – Kromhoutkazerne – Maarschalkerweerd	24 juni 2024
Samen Duurzaam Nieuwegein	18 juli 2024

Colofon

Participatie MIRT-verkenning OV & Wonen

september 2024

Opdrachtgevers:

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Provincie Utrecht



Tussenbericht maart 2024



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nieuwegein



Gemeente Utrecht



provincie :: Utrecht

**STUDIO —
BEREIKBAAR**