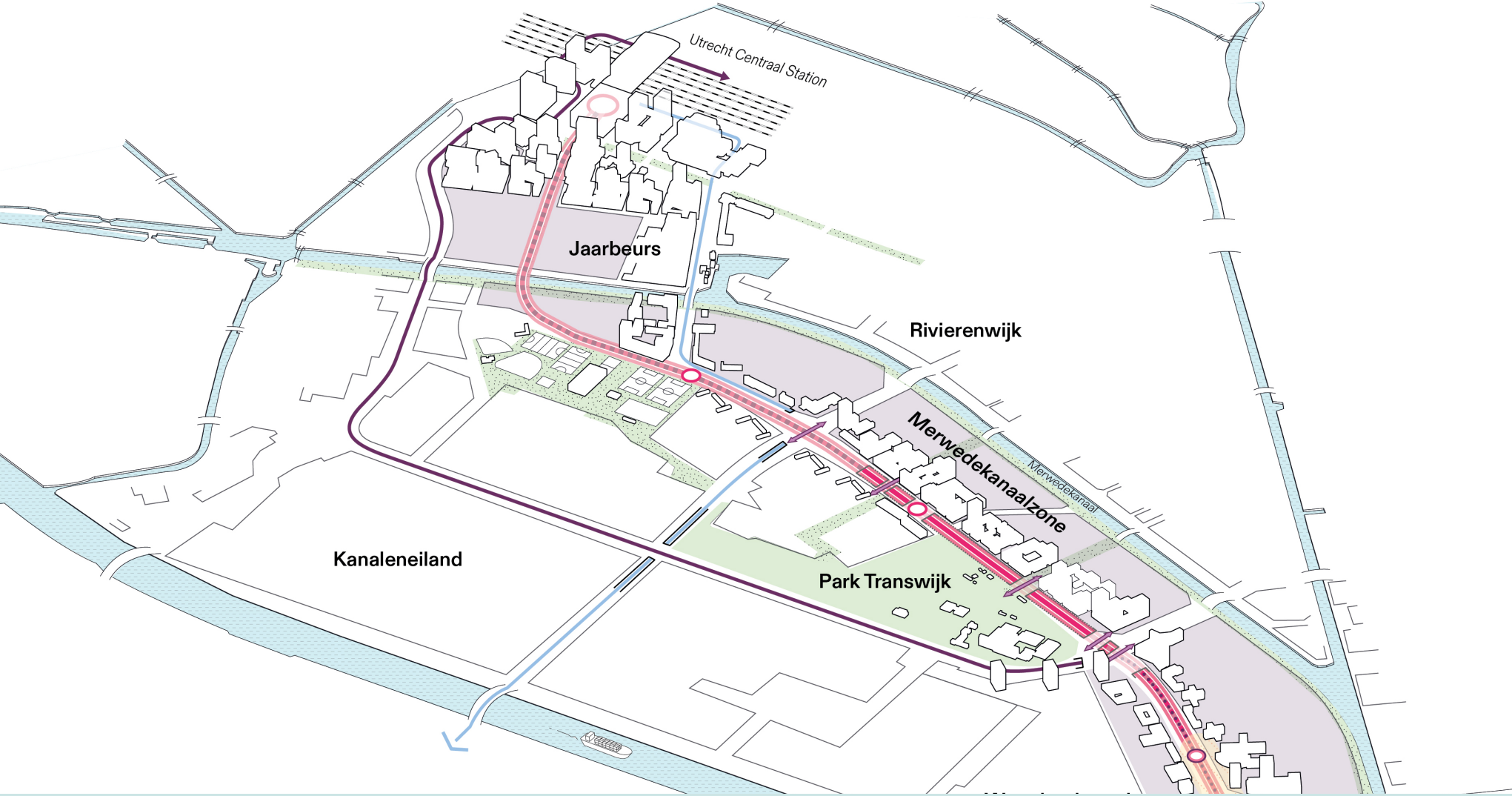


MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht

Samenvatting

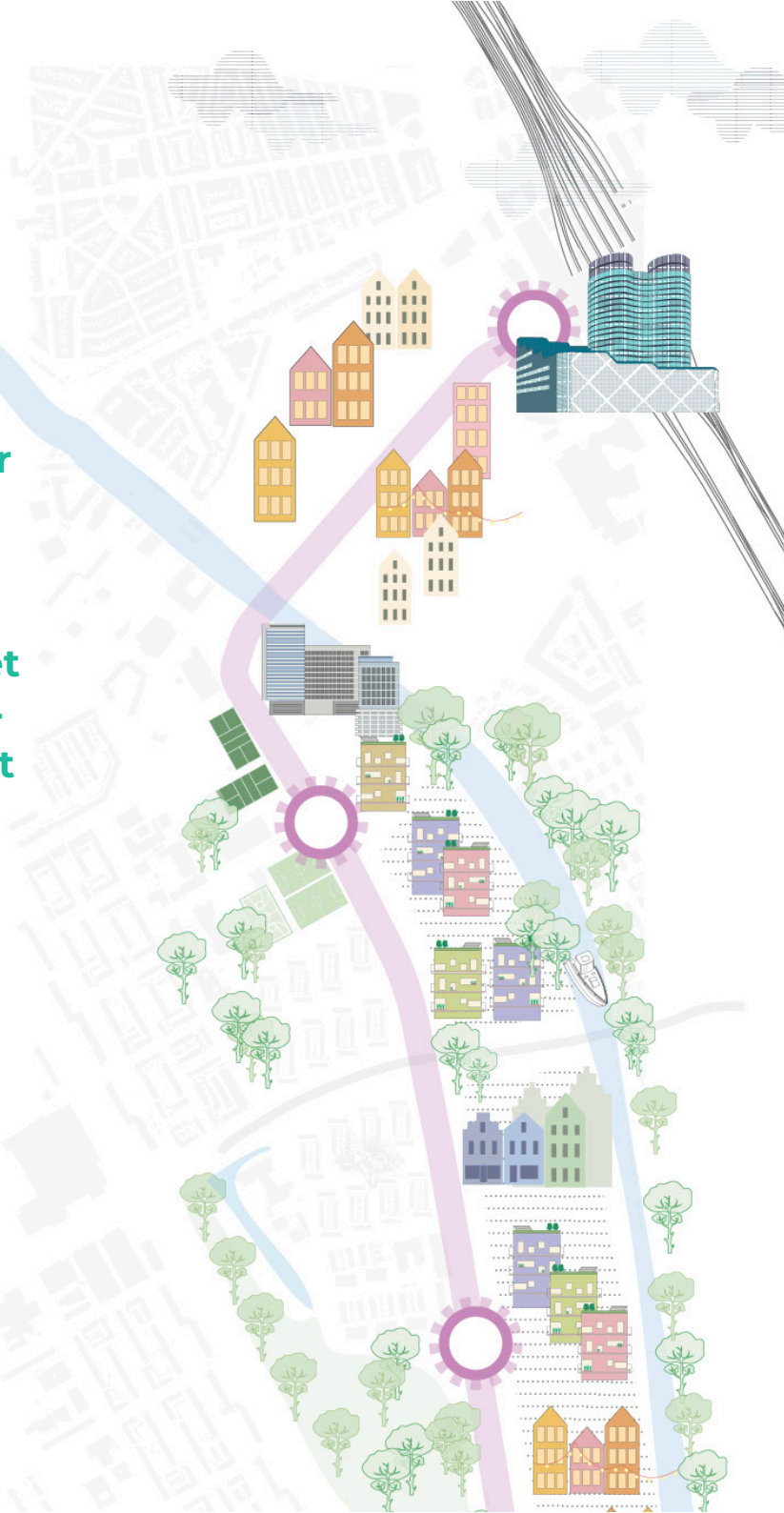
U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

2026-301 Bijlage 3

augustus 2026

In het kort

Rijk en regio hebben de afgelopen jaren gezamenlijk gestudeerd op de vraag hoe regio Utrecht kan groeien en ook bereikbaar en leefbaar blijft. Er is sprake van groei van 165.000 woningen en 110.000 arbeidsplaatsen in de Metropooolregio Utrecht (MRU), waarvan circa 75.000 woningen in Groot Merwede Rijnenburg. Tegelijkertijd loopt het bestaande OV-systeem, en in het bijzonder de OV-routes van en naar Utrecht Centraal en het Utrecht Science Park (USP), richting 2040 vast. Zonder gerichte investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer ontstaat een rem op woningbouw, neemt de drukte op de weg en in het OV verder toe en verslechtert de kwaliteit van de openbare ruimte.



Resultaat van de verkenning

Het belangrijkste resultaat van de verkenning is dat Rijk en regio kiezen voor de Merwedelijn en hier definitief budget voor reserveren om zo te starten met de planuitwerkingsfase (formeel de planning en studiefase). De Merwedelijn is een nieuwe verdiepte tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein/ IJsselstein via de Europalaan. Deze lijn vormt de ruggengraat voor de verstedelijking in Groot Merwede en in de toekomst voor Rijnenburg.

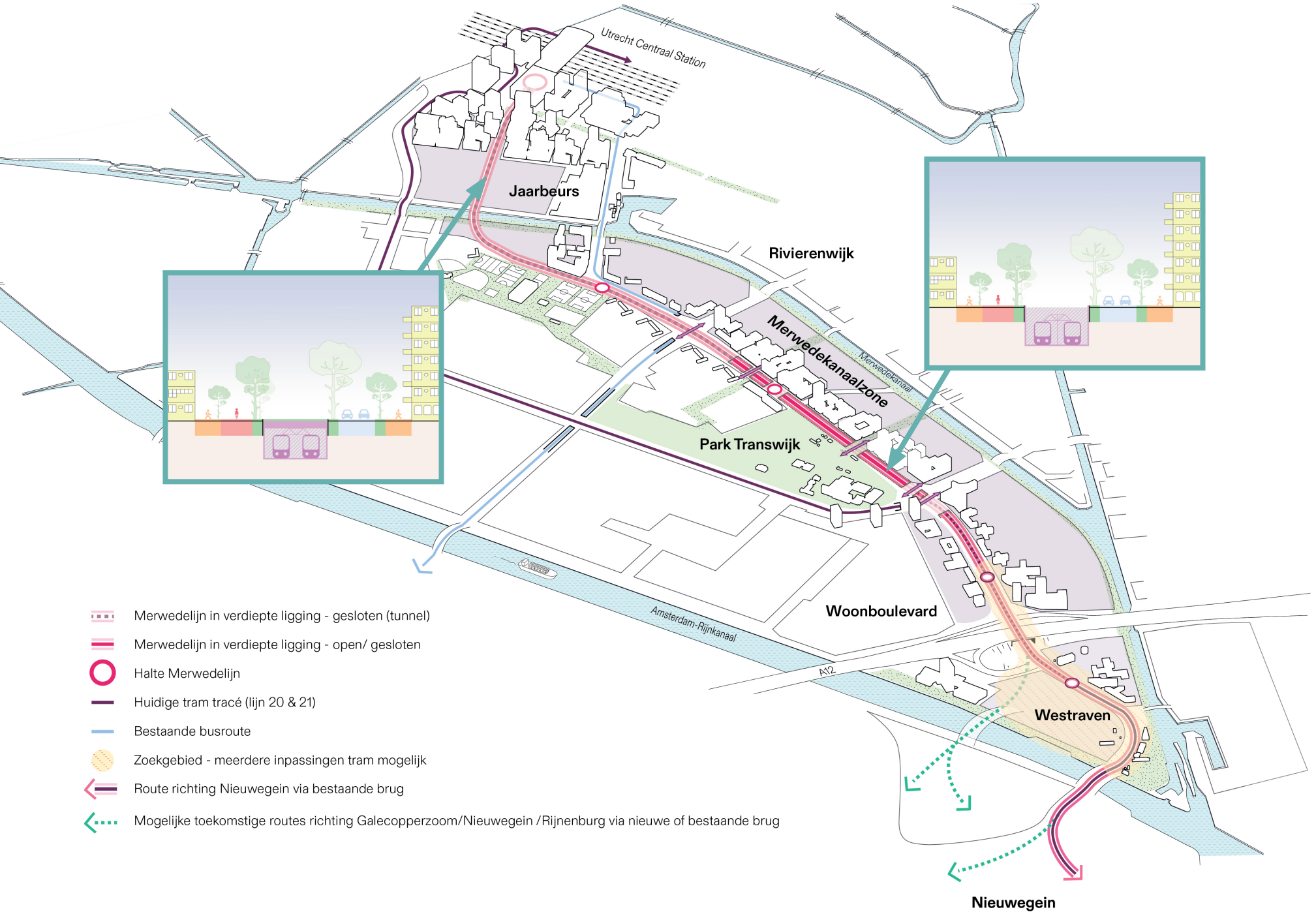
De Merwedelijn maakt woningbouw in hoge dichtheden en in nabijheid van banen mogelijk, en biedt een goed alternatief voor de auto. De huidige SUNIJ-lijn (USP-Utrecht Centraal - Nieuwegein /Ijsselstein) wordt ingekort tot de tram USP-Kanaleneiland met een eindpunt aan de Merwedelijn ter hoogte van Kanaleneiland zuid-Westraven en in de toekomst Galecopperzoom.

Voor het eerste deel van de Merwedelijn, tussen Utrecht Centraal en Westraven, is een voorkeursalternatief bepaald, waarover nu besluitvorming plaatsvindt. Over dit deel is zowel technisch als financieel nu duidelijkheid en de gebiedsontwikkelingen in het stationsgebied vragen om tijdige keuzes.

Voor het tweede deel van de Merwedelijn (van Westraven via de Galecopperzoom naar Rijnenburg) is eerst vervolgonderzoek en budget nodig. Als de resultaten hiervan bekend zijn, zal ook hierover besluitvorming plaatsvinden.

Naast de Merwedelijn is er voor het Utrecht Science Park (USP) binnen de verkenning een aanvullend pakket aan OV-maatregelen (voor bus en tram) uitgewerkt. Hiermee blijft het USP bereikbaar bij de groei van studenten en werknemers en verbetert het de robuustheid van OV-verbindingen.

Inhoudelijk is hierover brede overeenstemming en dit pakket geeft voldoende vertrouwen om naar een planuitwerkingsfase te gaan, maar er is nog geen financiering. Er wordt over deze maatregelen nu dus geen besluit genomen. Zodra er budget beschikbaar is, zal gestart worden met de uitwerking richting realisatie in overleg met de omgeving. Hierin worden ook keuzes gemaakt over exacte inpassing van de maatregelen.


Utrecht Centraal Station
Jaarbeurs
Rivierenwijk
Merwedekanaalzone
Merwedekanaal
Park Transwijk
Amsterdam-Rijnkanaal
A12
Woonboulevard
Westraven
Nieuwegein
Merwedelijn in verdiepte ligging - gesloten (tunnel)
Merwedelijn in verdiepte ligging - open/ gesloten
Halte Merwedelijn
Huidige tram tracé (lijn 20 & 21)
Bestaande busroute
Zoekgebied - meerdere inpassingen tram mogelijk
Route richting Nieuwegein via bestaande brug
Mogelijke toekomstige routes richting Galecopperzoom/Nieuwegein /Rijnenburg via nieuwe of bestaande brug

Het voorkeursalternatief: Merwedelijn in verdiepte ligging

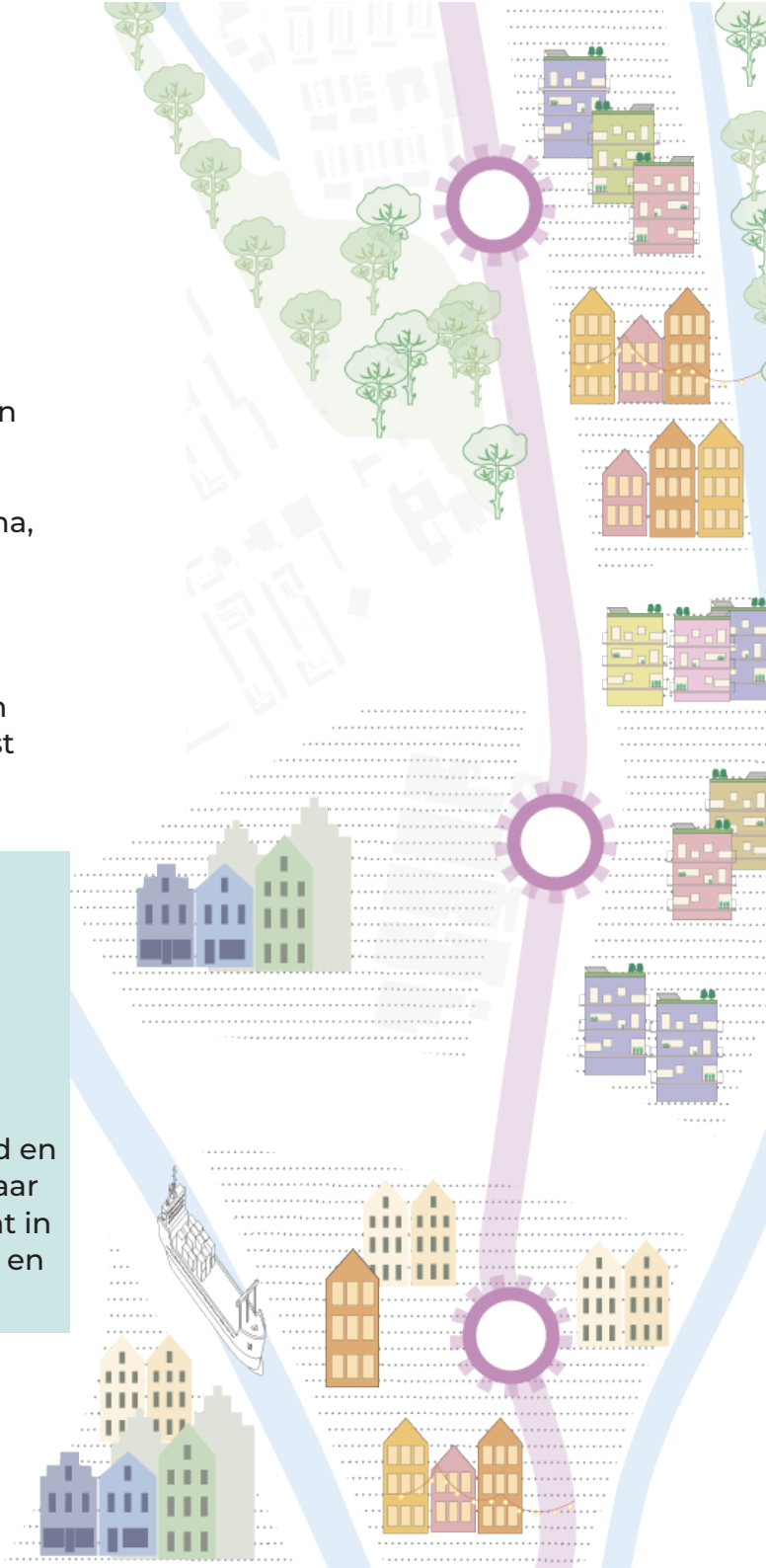
Het voorkeursalternatief gaat uit van een verdiepte tramverbinding vanaf Utrecht Centraal, met een ondergrondse halte aan de Jaarbeurszijde bij het Beatrixgebouw. Van daaruit loopt het tracé in de richting van de Europalaan, met haltes die de bestaande en toekomstige woon- en werkgebieden in Transwijk en de Merwedekanaalzone bedienen. Bij Westraven ontstaat een belangrijk overstappunt waar de nieuwe lijn aansluit op het bestaande busnetwerk en waar ruimte is voor verdere gebiedsontwikkeling.
In de toekomst is het mogelijk om de lijn vanaf Westraven door te trekken naar Rijnenburg. Van Utrecht Centraal tot het Anne Frankplein is de tram geheel ondergronds. Daarna ligt de tram in een deels open, deels gesloten ligging.

Rond de passage van de A12 (bij Westraven) is nog onderzoek nodig om te bepalen waar de tram precies op straatniveau komt. In de vervolguitwerking wordt uitgezocht wat de voorkeur heeft: boven komen ten noorden of ten zuiden van de A12.

Deze keuze hiervoor hangt geheel samen met een besluit over een eventuele nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze vragen hebben een sterke relatie met de gebiedsontwikkeling in Westraven en Galecopperzoom (oa. programma, stedenbouwkundig concept en mobiliteitsprofiel).

Het voorkeursalternatief voor het eerste deel van de Merwedelijn (van Utrecht Centraal tot Westraven) kost € 1,8 miljard.

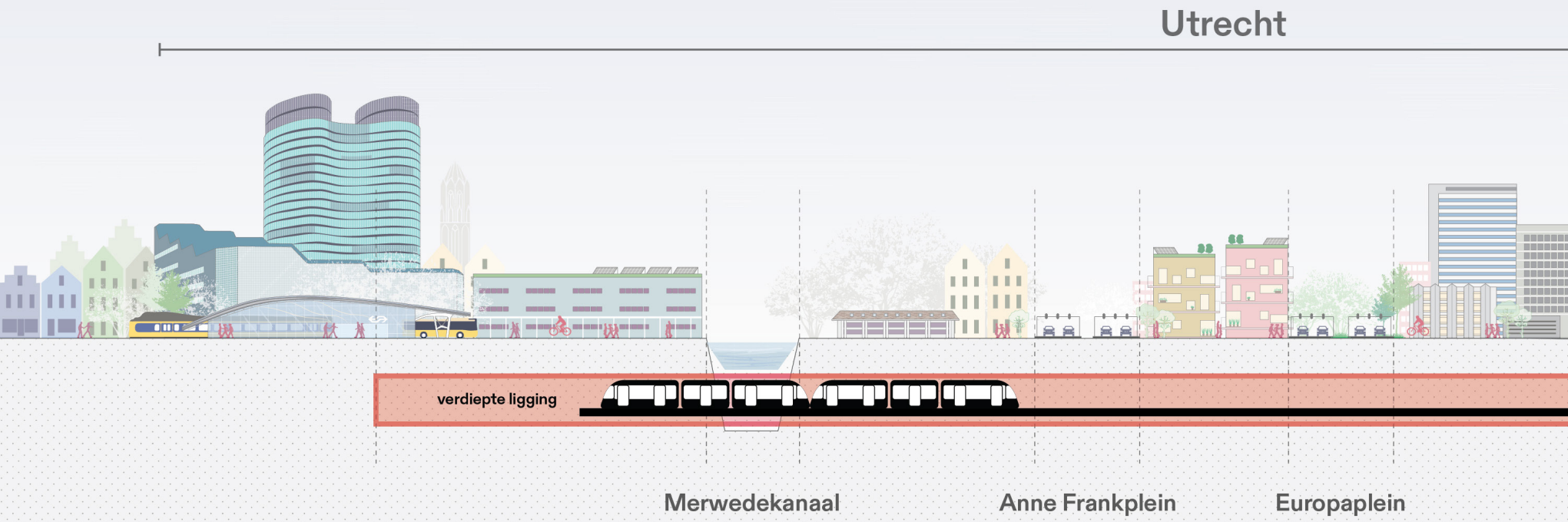
Het voorkeursalternatief is als onderdeel van de ontwerp-voorkeursbeslissing, inclusief alle rapportages, waaronder deze samenvatting, ter inzage gelegd van 22 mei tot en met 2 juli 2026.
In de Nota van Antwoord zijn alle ingediende zienswijzen beantwoord en is aangegeven welke wijzigingen naar aanleiding daarvan zijn aangebracht in de rapportages, deze samenvatting en de voorkeursbeslissing.



Wat levert dit op?

Doelbereik

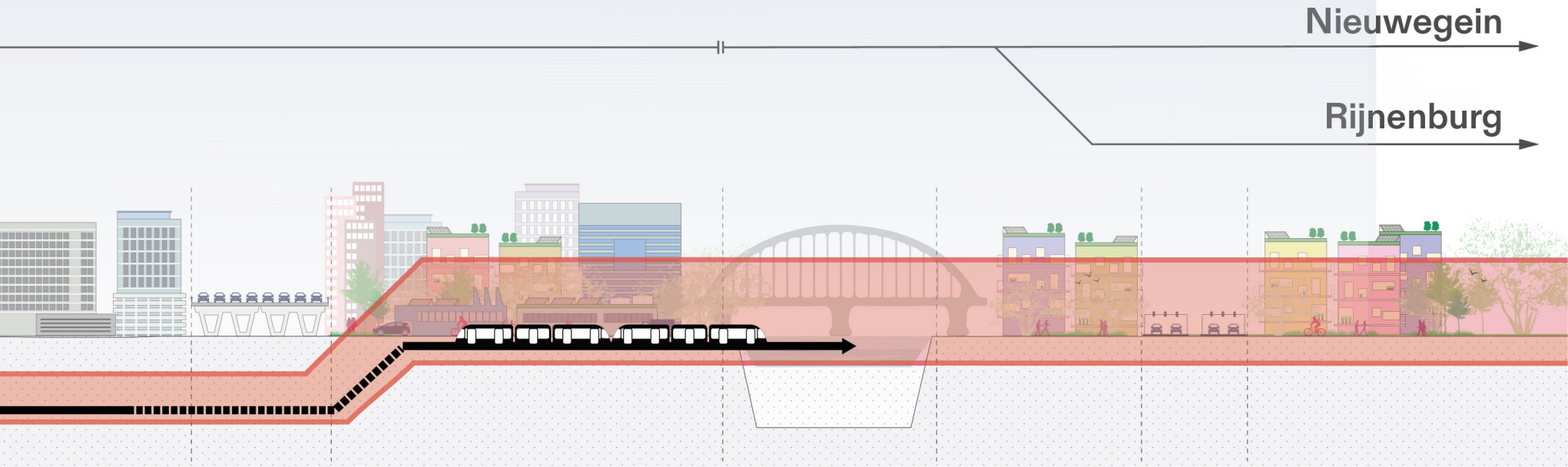
De Merwedelijn zorgt voor een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid en betrouwbaarheid van het OV in de regio. De Merwedelijn maakt het mogelijk om richting 2040 verder te verstedelijken in Utrecht en Nieuwegein (groei van ca. 75.000 woningen en 45.000 banen). Zonder Merwedelijn is het niet mogelijk om deze woningbouwopgave in Groot Merwede volledig te realiseren. De druk op Utrecht Centraal door overstappende reizigers wordt verminderd en het voorziene busknelpunt op de Van Zijstweg verdwijnt. Ook kunnen fietsers en voetgangers gemakkelijker oversteken op de route van de Merwedelijn (daar waar de Merwedelijn de busbaan op maaiveld vervangt).



Effect voor de reiziger

Het grootste deel van de inwoners gaat er qua bereikbaarheid op vooruit. De reistijd tussen Nieuwegein City en Utrecht Centraal wordt teruggebracht tot circa 15 minuten. Een klein deel van de inwoners van Nieuwegein krijgt te maken met een langere reistijd en een extra overstap. Om deze negatieve effecten te verminderen, blijft een deel van de bussen vanuit Nieuwegein via Papendorp doorrijden naar Utrecht Centraal.

Effect voor andere reizigers
Het gehele OV-systeem wordt betrouwbaarder, daarvan profiteren alle reizigers in de regio. Daarnaast zorgt de afname van bussen voor een verkeersveiliger situatie voor met name overstekende fietsers en voetgangers.



Effecten voor de omgeving
Waar de tram overkapt is vermindert de barrièrewerking van infrastructuur, kan de openbare ruime aantrekkelijker worden ingericht en wordt de visuele hinder beperkt. Waar de tram open en verdiept ligt, neemt de barrierewerking toe en verslechtert de ruimtelijke kwaliteit.

Bouwhinder
Tijdens de bouw van de verdiepte ligging krijgen omwonenden te maken met bouwhinder. De hinder verschilt per fase en locatie en verplaatst zich tijdens de aanleg langs het tracé. Door slim te plannen en uit te voeren, wordt de hinder zo veel mogelijk beperkt. De huidige tram en ook de bussen blijven wel zoveel mogelijk rijden.

Openstaande keuzes en vervolg

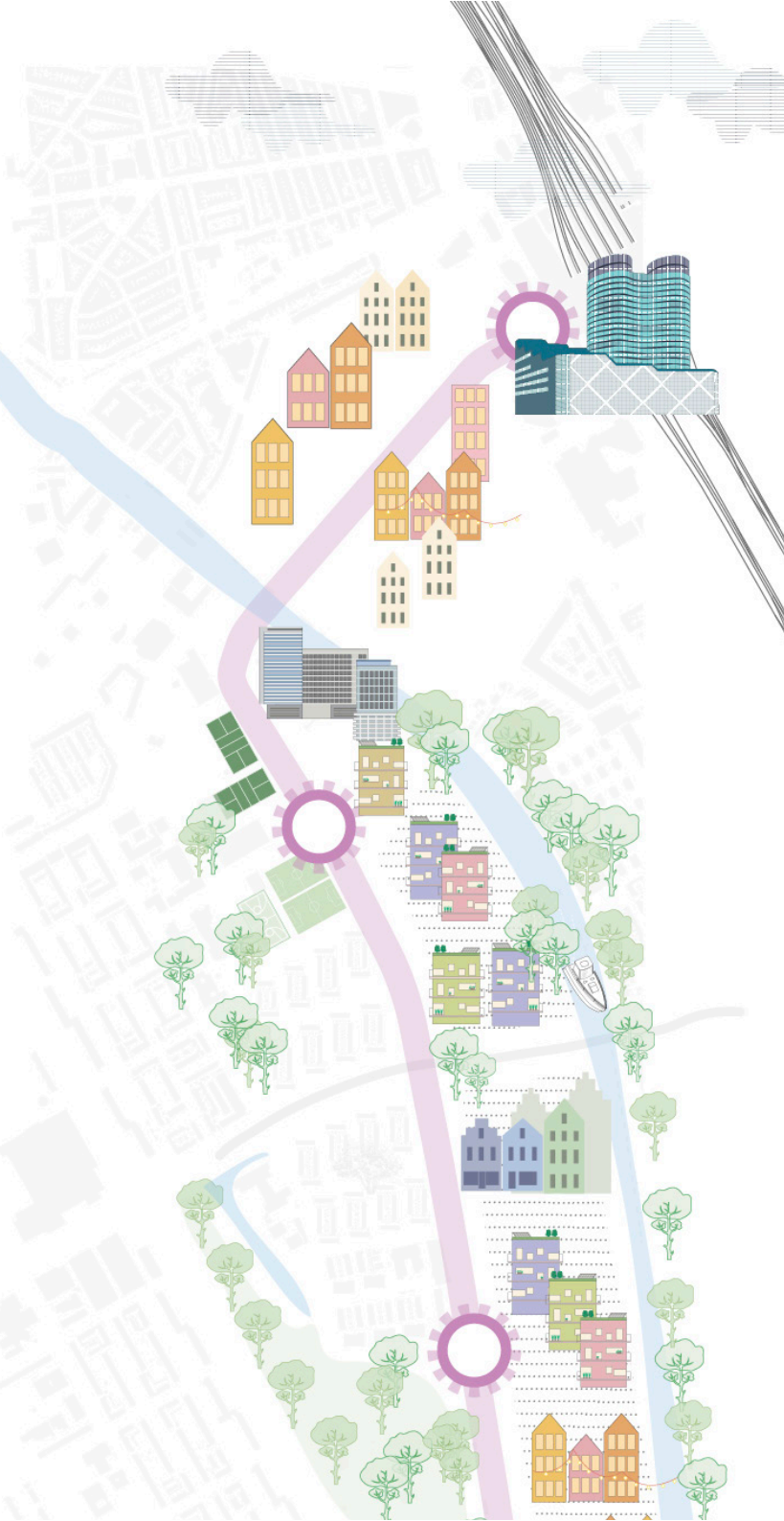
Het voorkeursalternatief voor Utrecht Centraal – Westraven is bepaald. Er is nog extra onderzoek nodig voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Galecopperzoom en Rijnenburg.

Rijk en regio leggen het voorkeursalternatief formeel vast in de voorkeursbeslissing. In een Bestuursakkoord staan de afspraken over financiering, fasering en uitvoering van de Merwedelijn, zodat de samenhang tussen OV-investeringen en verstedelijking ook op de langere termijn geborgd blijft. Na instemming van Kamer, Staten en Raden met de voorkeursbeslissing eindigt de verkenningsfase.

De Minister publiceert de voorkeurs-beslissing in de Staatscourant. De Minister, Gedeputeerde en Wethouders ondertekenen de Bestuursovereenkomst.

De planning en studiefase start. Rijk en regio maken hiervoor opnieuw een aanpak om bewoners, bedrijven, verenigingen en gebruikers van de openbare ruimte te betrekken en informeren.

De verwachting is dat rond 2030 een projectbesluit genomen wordt en daarna de realisatie van start gaat. Uiteindelijk is de verwachting dat de Merwedelijn rond 2040 kan gaan rijden.




21
IJsselstein
via Utrecht CS
OV
U
Utrain

Inhoudsopgave

01. Inleiding p.12
02. De opgave p.14
03. Resultaat van de verkenning p.20
04. Het vervolg p.30
05. Bijlage 1: Wat ging hieraan vooraf? p.32

Disclaimer
Deze samenvatting herhaalt een aantal bevindingen uit andere (meer gedetailleerde) rapporten binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen. De reden hiervoor is dat deze rapportages zeer complex en vaak technisch van aard zijn. In deze samenvatting hebben we geprobeerd om deze begrijpelijk en toegankelijk samen te vatten. Mochten er echter na het lezen van dit document nog vragen zijn, verwijzen wij u graag door naar de site van U Ned, waar alle relevantie informatie en rapportages te vinden zijn: https://programma-uned.nl/ov-en-wonen/

Inleiding

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. Om de gezonde groei van de regio te ondersteunen onderzoekt de MIRT-verkenning OV en Wonen een van de rand-voorwaarden: een schaalsprong in het Utrechtse OV-systeem. Deze verkenning is daarmee een belangrijk puzzelstuk om de bredere verstedelijkingsopgave in de regio mogelijk te maken.

Metropoolregio Utrecht: aantrekkelijk wonen, werken en recreëren
Utrecht is een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een sterke en innovatieve economie. De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland.

Met de andere metropoolregio's Amsterdam en Eindhoven is Utrecht de economische motor van Nederland. De Metropoolregio Utrecht werkt samen aan een gezondere duurzamere toekomst en is koploper in gezondheidsinnovatie. Bijna de helft van alle banen in de regio relateert aan het gezondheidscluster wat vooral huist op het grootste en snelst groeiende Science Park van Nederland.

De regio is bovendien een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van auto-, spoor- en vaarwegen. Geen wonder dat deze regio de afgelopen decennia zowel demografisch als economisch snel is gegroeid. Het is een plek waar mensen graag wonen, werken, studeren en recreëren.

De regio groeit en wordt drukker
In Utrecht Zuidwest en Nieuwegein-Noord (Groot Merwede Rijnenburg) willen de regio en het Rijk tot en met 2040 circa 75.000 woningen bouwen en 45.000 nieuwe arbeidsplaatsen mogelijk maken. Dit is een forse opgave; alles bij elkaar is dat grofweg een stad zo groot als Den Bosch.

Zonder maatregelen ontstaan knelpunten op de weg en in het openbaar vervoer. Er is niet genoeg ruimte op het busstation van Utrecht Centraal en de toeleidende wegen voor alle bussen. Om de bereikbaarheid in de toekomst te garanderen, gaan we het OV-netwerk uitbreiden. De benodigde maatregelen hiervoor zijn in de 'MIRT-verkenning OV en Wonen' onderzocht (hierna MIRT-verkenning genoemd).

Wat lees je in dit document?
Dit is de samenvatting van het resultaat van de MIRT-verkenning. De concept-samenvatting heeft ter inzage gelegen van 22 mei tot en met 2 juli 2026. Reacties zijn verwerkt en voor u ligt de definitieve versie. In hoofdstuk 2 leggen we de opgave uit en waarom er maatregelen worden genomen. Hoofdstuk 3 beschrijft het resultaat van de verkenning; het zogenoemde voorkeursalternatief. En tenslotte in hoofdstuk 4 laten we zien hoe het vervolg eruitziet en wat er de komende jaren gaat gebeuren. In bijlage 1 is beschreven hoe het proces van de MIRT-verkenning er uit heeft gezien.

Wat is een MIRT-verkenning?
Voor het realiseren van grootschalige infrastructuurprojecten werken we in Nederland met de MIRT-systematiek (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Er zijn meerdere fases, zie voor een toelichting bijlage 1. Dit document beschrijft het resultaat van de tweede fase, de MIRT-verkenning. In een verkenning besluiten Rijk en regio of ze de onderzochte maatregelen willen uitvoeren. Als het antwoord hierop ja is dan volgt een definitieve reservering van het volledige budget en start de uitwerking van het plan.
De MIRT-verkenning OV en Wonen wordt uitgevoerd in U Ned-verband, een samenwerking van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, provincie Utrecht, gemeente Utrecht en gemeente Nieuwegein en de gemeenten in de regio Amersfoort en de MRU West gemeenten. Het resultaat van de verkenning is een pakket van maatregelen. Dit pakket heet het voorkeursalternatief (VKA). Voordat hier een besluit over wordt genomen, vindt inspraak plaats.



De opgave

In dit hoofdstuk schetsen we 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.

Faciliteren van de woningbouwopgave
Utrecht staat in de top 10 van 'meest verhitte' gemeenten met betrekking tot de woningmarkt. De gemeenten Utrecht en Nieuwegein bouwen samen tot en met 2030 25.550 woningen in Groot Merwede. Na 2030 ligt er potentie voor de bouw van circa 37.000-47.000 woningen in de rest van Groot Merwede en Rijnenburg. Dit gebied is daarmee één van de grootste verstedelijkingslocaties van Nederland. Het 'MIRT-Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg' (2025) beschrijft hoe de deelgebieden er in de toekomst uit zouden kunnen te zien (zie kaart op pag. 9 voor de locatie van de gebieden):

- De A12-zone (het gebied rondom de snelweg A12 tussen knooppunten Oudenrijn en Lunetten) wordt ontwikkeld tot een stedelijk woon-werkgebied. Als werkgebied moet de A12-zone ruimte bieden voor kantoren, voorzieningen, retail en bedrijven.
  - Stadseiland Zuid, bestaande uit de gebieden Westraven, Woonboulevard en Merwedekanaalzone deelgebied 6 worden tot een hoogstedelijke multimodale knoop met woningen en werkgelegenheid.
  - In Galecopperzoom is hoogstedelijke ontwikkeling voorzien.
  - In Laagraven zijn mogelijkheden voor een uitbreiding en versterking van groen, water en andere voorzieningen.
- Voor Rijnenburg wordt een duurzaam en volwaardig nieuw stadsdeel voorzien, verbonden met de omliggende gebieden.



Grote woningnood in Utrecht, maar wie heeft de grootste nood?

Marc van Rossum du Chattel 4 december 20
5 december 2025, 06:28 • 5 minuten leestijd

Foto ter illustratie.
© RTV Utrecht / Marc van Rossum du Chatte

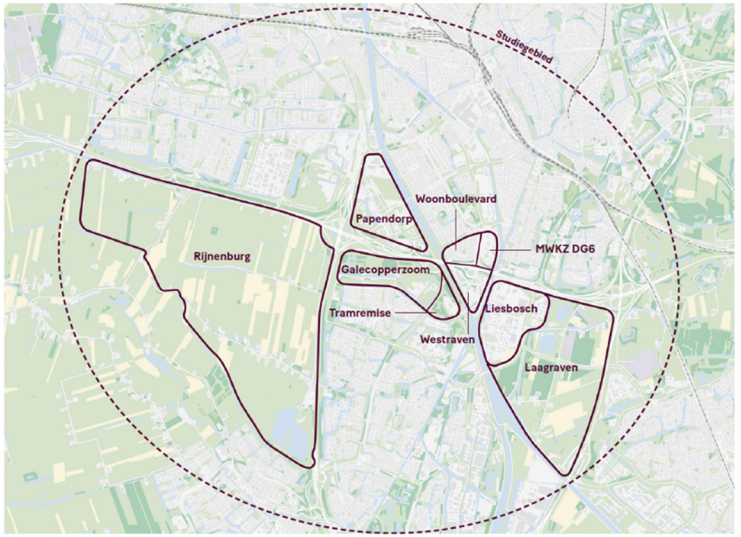
Utrecht - Vandaag discussieerde de Utrechtse gemeenteraad over de vraag wie het meeste recht heeft een woning in Utrecht te bemachtigen. "Studenten", zegt Student & Starter. "Mensen met een kleine beurs", zegt GroenLinks-PvdA.

Hoeveel huizen kunnen er nog bij in Nieuwegein? Groeistad loopt tegen grenzen aan

Annemarie de Wit 8 maart 2022, 06:00 • Aangepast 8 maart 2022, 09:51 • 4 minuten leestijd

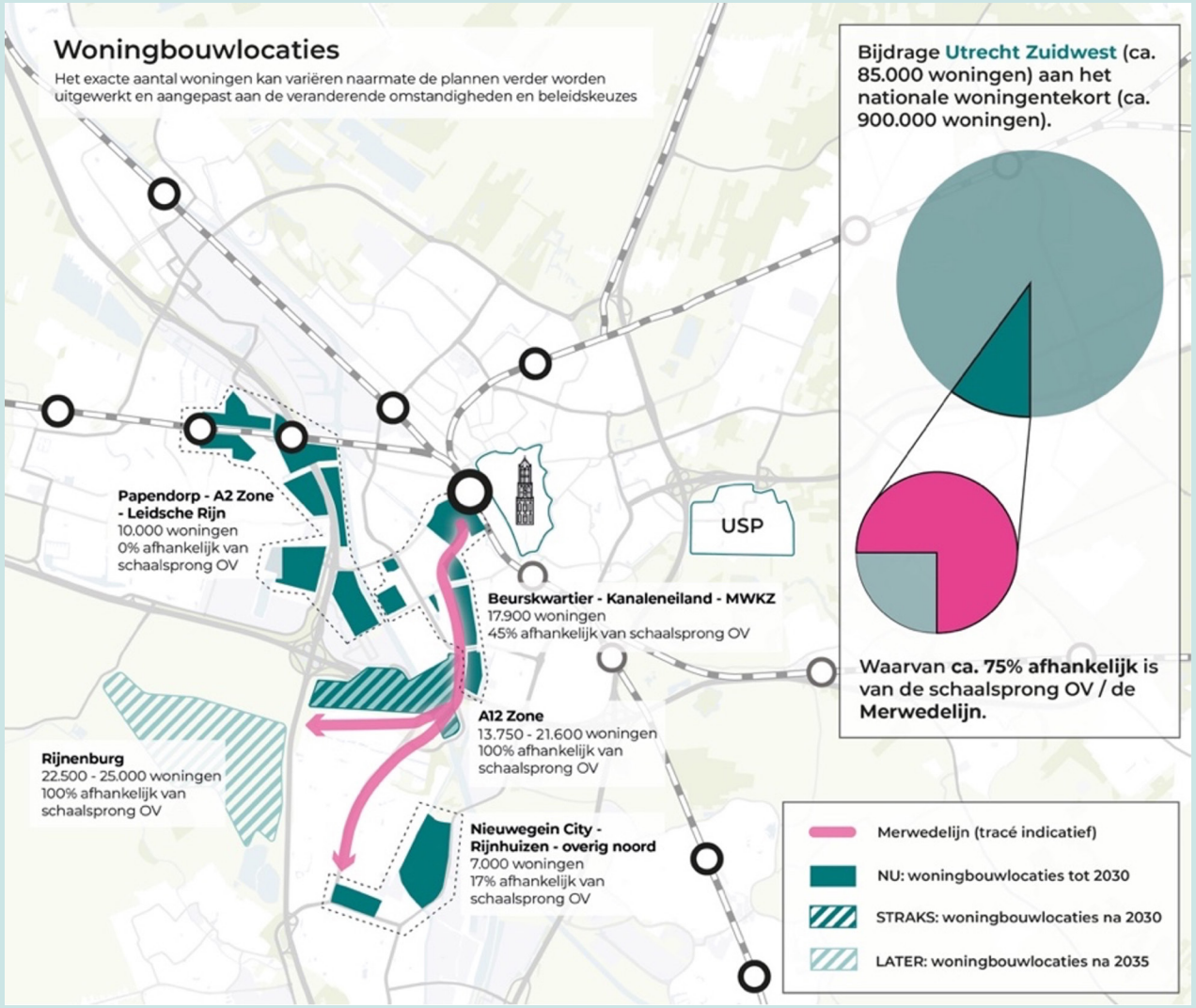
NIEUWEGEIN - 'Niet mauwen maar bouwen' is het motto als Nieuwegein vijftig jaar geleden ontstaat. Om de vele woningzoekenden uit vooral Utrecht een dak boven het hoofd te bieden, schieten de huizen er op dat moment als paddenstoelen uit de grond. Nu opnieuw woningnood heerst, is een van de grote vragen in verkiezingstijd: hoe kan Nieuwegein gezond verder groeien?

Bron: RTV Utrecht, 5 december 2025 & 8 maart 2022



-Deelgebieden plangebied en studiegebied binnen het MIRT-Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg

Ongeveer 75% van de te bouwen woningen tot en met 2030 in Groot Merwede is afhankelijk van de toekomstige schaalsprong van het openbaar vervoer en daarmee van de maatregelen die in deze MIRT-verkenning zijn onderzocht, zoals de Merwedelijn. Zonder een schaalsprong in het OV-netwerk is onvoldoende ruimte in het mobiliteitssysteem om deze nieuwe inwoners van A naar B te brengen. Met het realiseren van deze extra woningen blijft het voor midden- en lage inkomens ook in de toekomst mogelijk een betaalbare woning te vinden in de omgeving van Utrecht. Zo woont men in de buurt van werk en hoeft men hiervoor niet ver te reizen, wat de druk op ons mobiliteitssysteem verlaagt.



Minder auto's door beter OV
Door te bouwen in nabijheid van voorzieningen en met goede OV-kwaliteit is het mogelijk om autoluwe wijken te ontwikkelen. De Merwedelijn zorgt er daarmee niet alleen voor dát de woningen ontwikkeld kunnen worden, maar ook dat dit met zo min mogelijk extra autoverkeer gebeurt. Dat is nodig, omdat het (hoofd)wegennet rondom Utrecht vastloopt. De OV-kwaliteit die de Merwedelijn biedt, zorgt ervoor dat er in de toekomst naar verwachting 45.000 minder autoritten per dag gemaakt worden ten opzichte van woningen ontwikkelen op andere plekken in de provincie. Om een beeld te krijgen hoeveel autoritten dit zijn: van de snelweg A12 bij Utrecht maken in de toekomst per dag zo'n 330.000 auto's gebruik. In dit aantal is nog niet meegenomen dat een hoge OV-kwaliteit ook deelauto's en meer fietsreizigers (met overstap) mogelijk maakt, zodat het autogebruik nog verder af zou kunnen nemen.

Schaalsprong OV nodig voor een leefbare stad
Om Utrecht een aantrekkelijke en leefbare stad te houden, zowel voor de nieuwe als de bestaande inwoners, en de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten zetten de regio en het Rijk in de eerste plaats in op vormen van mobiliteit die gezond en ruimte-efficiënt zijn: lopen, fietsen en OV. Het aantal bussen van en naar Utrecht Centraal is enorm en kan op een aantal locaties niet verder groeien, zonder negatieve gevolgen voor met name fietsers en voetgangers. Tegelijkertijd is een mobiliteitstransitie met een grotere rol voor OV en fiets noodzakelijk om een groeiende stad leefbaar en bereikbaar te houden (zie ook U Ned Mobliteitsstrategie 2040)

Versterken van de economie
In 2024 wees de Europese Commissie de Metropoolregio Utrecht aan als Europese koploper op het gebied van gezondheidsinnovatie. Op dit moment zijn al 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. Mede hierdoor is er sprake van druk op de snel- en stedelijke wegen. Daarom is het nodig dat meer reizigers met openbaar vervoer naar het USP gaan.

Een ander belangrijk werkgebied is Utrecht Centraal, na Amsterdam het tweede kantorengebied van Nederland. Het is belangrijk dat de werkplekken in Utrecht Science Park (zowel via de weg als het OV) en rondom Utrecht Centraal (zie volgende paragraaf) bereikbaar blijven. Daarnaast is het belangrijk dat mensen in de buurt van hun werk kunnen wonen. Hierdoor lopen personeelstekorten niet verder op en wordt drukte op de weg en het spoor voorkomen doordat mensen minder lange afstanden afleggen.

Bereikbaarheid van Utrecht op orde
Utrecht is op de weg en via het spoor de schakel voor verbindingen vanuit Noord-, Oost- en Zuid-Nederland en de Randstad. Als er veel nieuwe woningen en arbeidsplaatsen komen in Utrecht en daarbuiten, dan zijn investeringen in het openbaar vervoer onmisbaar. Dat voorkomt dat nieuwe bewoners, werknemers of studenten de auto kiezen in plaats van het OV, en voorkomt dat het nog drukker wordt op de weg en de Ring Utrecht vaker of heviger vastloopt.



Utrecht is de draaischijf van Nederland, zowel de Ring Utrecht voor het snelwegennet als Utrecht Centraal voor het spoor.

Ook de druk op het stedelijk OV-systeem neemt toe. Het aantal reizigers op belangrijke OV-lijnen in Utrecht Zuidwest verdubbelt tussen 2022 en 2040. Tussen Utrecht Centraal en het USP is in dezelfde periode sprake van een groei van ruim 70% van het aantal OV-reizigers. Deze toename van reizigers leidt zonder maatregelen tot overvolle bussen en trams naar Utrecht Centraal en er ontstaan rondom Utrecht Centraal busfiles. Waardoor reizigers niet of met veel vertraging op hun bestemming komen. Ter illustratie: reizigers moeten mogelijk meerdere bussen voorbij laten gaan omdat ze er niet meer in passen, de bus zelf doet er langer over door de files.

Groei van het OV zorgt voor knelpunten
Als er geen maatregelen genomen worden, dan ontstaan er door de toename van het aantal OV-reizigers een aantal knelpunten op (in de omgeving van) de landelijke knoop Utrecht Centraal. Rond het station komen veel verkeersstromen samen (voetgangers, fietsers, bussen en auto's). Het is hier straks nóg drukker, met als gevolg dat een aantal kruispunten en wegen vastlopen. Dit betekent dat het aantal bussen naar Utrecht Centraal niet kan groeien, terwijl de reizigers niet meer in de bussen passen. Belangrijke knelpunten zijn de corridor Van Zijstweg, Europalaan, busbaan Transwijk (van/naar Papendorp) en de binnenstadsas. Daarnaast zorgt ook de de piekafvoer van reizigers uit tram 22 richting het treinstation voor een knelpunt voor voetgangers.

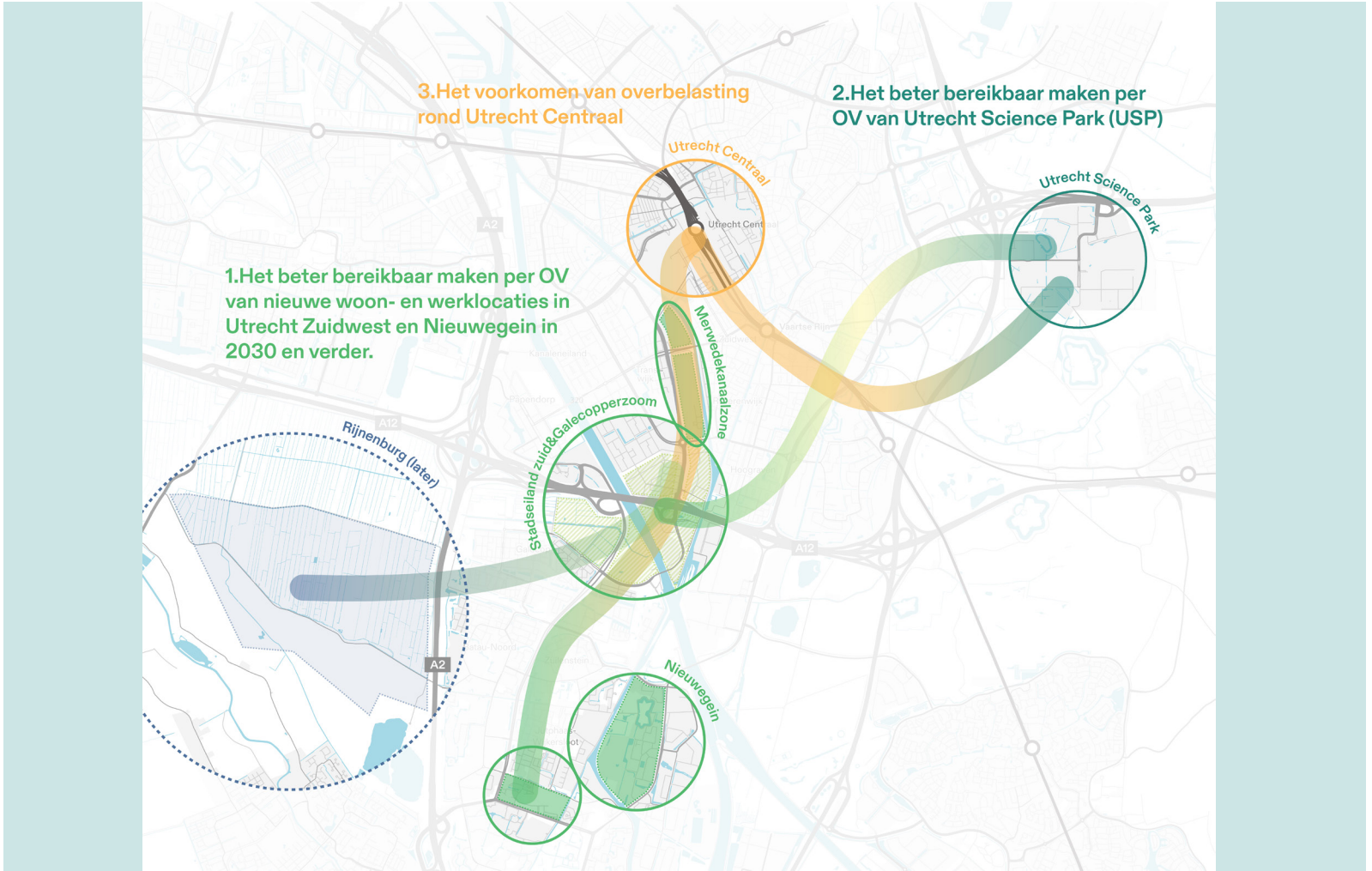
Niet alleen OV-reizigers, maar ook fietsers en voetgangers komen in de knel. Groeiende fiets- en voetgangersstromen, vooral in de buurt van Utrecht Centraal, kruisen met de grote OV-stromen. Op de kruising Croeselaan – Van Zijstweg kruisen straks (in 2040) 120 bussen per uur met 1.500 auto`s, 4.200 fietsers en voetgangers. Hierdoor komt niet alleen het stedelijk netwerk steeds meer onder druk te staan, maar de algehele leefbaarheid van Utrecht (Zuidwest).

Op de huidige tram-busbaan op het USP worden de trams te vol en gaan bussen en trams elkaar in de weg zitten. Daardoor wordt het OV onbetrouwbaar en het oversteken van de Heidelberglaan door voetgangers en fietsers lastiger en onveiliger. De drukte bij het in- en uitstappen van tram 22 op het USP zorgt ook voor minder veilig oversteken rondom de haltes.


Nieuwegein
Zuid
asn bank
ROOKVRIJ

Samengevat: drie doelen staan centraal
Op basis van de ontwikkelingen en knelpunten die hiervoor beschreven zijn, volgen de doelen van de MIRT-verkenning. Er is een oplossing ontwikkeld die bijdraagt aan:

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



Resultaat van de verkenning

In dit hoofdstuk staat het resultaat van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Centraal staat het voorkeursalternatief voor het Utrechtse deel van de Merwedelijn en de wijze waarop dit past binnen de bredere OV- en verstedelijkingsopgave in de regio.

Resultaat: de Merwedelijn als ruggengraat voor de verstedelijking
Om de groei van wonen en werken in de Metropoolregio Utrecht mogelijk te maken kiezen Rijk en regio voor de Merwedelijn als eerste stap in de schaalsprong naar het toekomstige OV-systeem. De Merwedelijn is een nieuwe tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein. In Utrecht komt de tram in een verdiepte ligging die deels open en deels gesloten (tunnel) is. Met deze keuze leggen Rijk en regio een stevige basis voor de bereikbaarheid en verdere verstedelijking van de regio.

De Merwedelijn is noodzakelijk voor de ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg. De tram kan veel reizigers vervoeren, heeft korte reistijden en rijdt ongelijkvloers. Hierdoor ontstaat er ruimte op straat, wat bijdraagt aan een veiligere en aantrekkelijkere openbare ruimte. De snelheid van de lijn (en daardoor kortere reistijd) maakt het mogelijk om op grote afstand van Utrecht Centraal hoog stedelijk te bouwen.

Daarnaast draagt de Merwedelijn bij aan het oplossen van knelpunten op en rondom Utrecht Centraal. De nieuwe verbinding vervangt een deel van de bestaande busroutes, vermindert de druk op het stationsgebied door de verdiepte ligging en zorgt voor een beter functionerend OV-netwerk als geheel. Hierdoor blijft het OV ook bij verdere groei van reizigersstromen betrouwbaar en goed uitvoerbaar.

Met de Merwedelijn investeren Rijk en regio in een toekomstvast OV-systeem waarvan niet alleen nieuwe woon- en werkgebieden profiteren, maar ook de bestaande stad en haar inwoners.

Omgeving
In alle fasen is gecommuniceerd met de omgeving. Dit leidde tot aanvullingen op de kansrijke oplossingsrichtingen, aandachtspunten voor de beoordelingen en aanscherpingen op de resultaten. In Bijlage 1 beschrijven we per fase van de verkenning ook globaal wat de belangrijkste inbreng van de omgeving was.

Maatregelpakket USP
Naast de Merwedelijn is er voor het Utrecht Science Park (USP) binnen de verkenning een aanvullend pakket aan OV-maatregelen (voor bus en tram) uitgewerkt. Hiermee blijft het USP bereikbaar bij de groei van studenten en werknemers en verbetert het de robuustheid van OV-verbindingen. Inhoudelijk is hierover brede overeenstemming en dit pakket geeft voldoende vertrouwen om naar een planuitwerkingsfase te gaan, maar er is nog geen financiering. Er wordt over deze maatregelen nu dus geen besluit genomen.

Zodra er budget beschikbaar is, start de uitwerking in overleg met de omgeving. Hierin worden nog keuzes gemaakt over exacte inpassing van de maatregelen ter voorbereiding van de planologische procedures. Het is dan ook mogelijk om een zienswijze op deze plannen in te dienen.

Wat bedoelen we met het resultaat, het voorkeursalternatief (VKA) en de voorkeursbeslissing?

Resultaat van de verkenning
Het resultaat van de verkenning is het totale pakket aan informatie en inzichten dat de verkenning heeft opgeleverd. Het eindresultaat is beschreven in het integrale verkenningenraport (met bijlagen) en de millieueffecten van de aanleg van de Merwedelijn zijn gerapporteerd in de PlanMER.

Voorkeursalternatief (VKA)
Dit is het alternatief wat technisch, financieel en bestuurlijk realistisch is en verder wordt uitgewerkt in de volgende MIRT-fase (de planning en studiefase).

Voorkeursbeslissing
De voorkeursbeslissing is het formele document waarin het voorkeursalternatief wordt beschreven en gemotiveerd. Hierop kunt u formeel reageren in de inspraak.



Het voorkeursalternatief



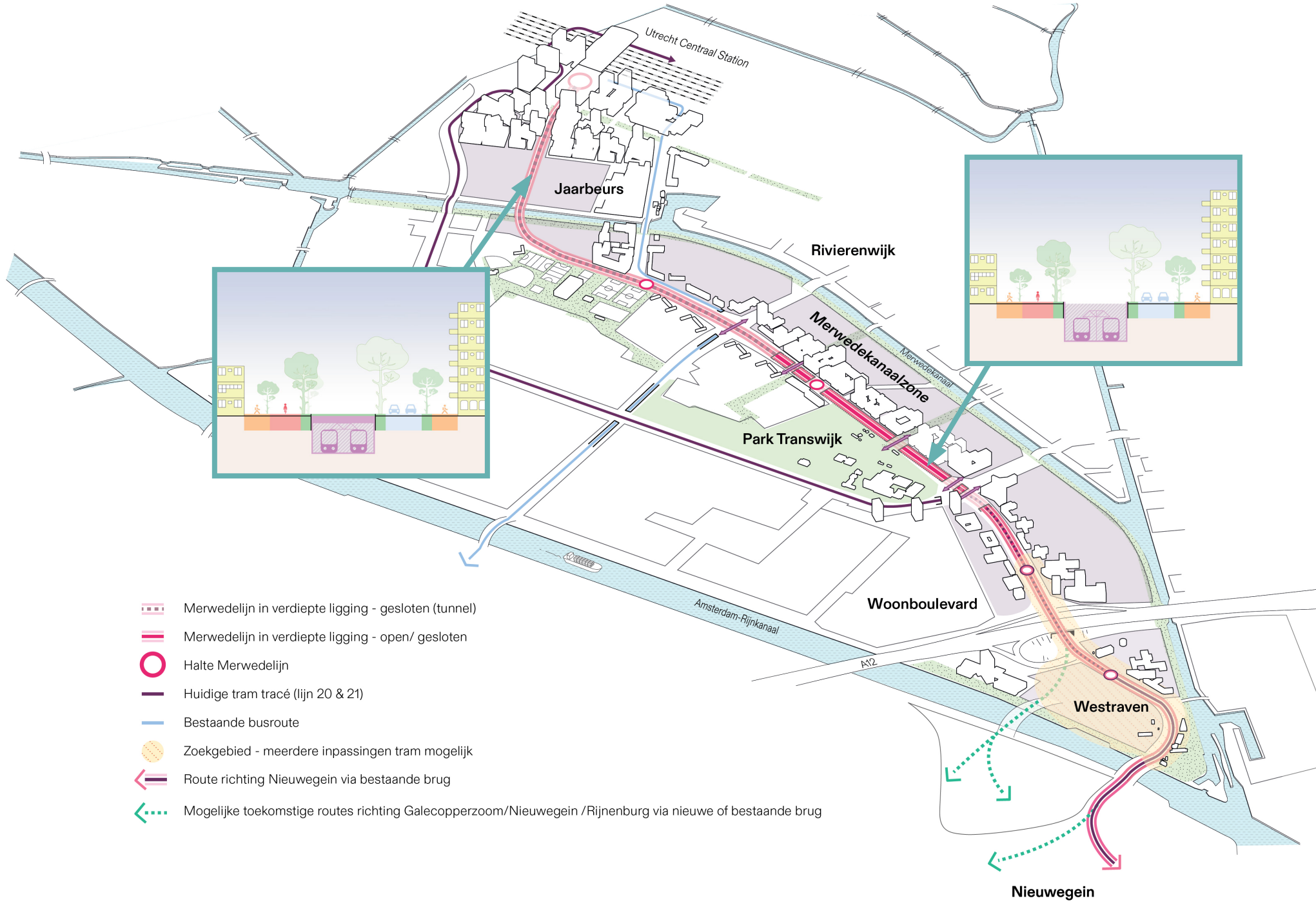
Het voorkeursalternatief: van Utrecht Centraal naar Westraven
Voor het eerste deel van de Merwedelijn, tussen Utrecht Centraal en Westraven, is een voorkeursalternatief bepaald, waarover nu besluitvorming plaatsvindt (zie het figuur links). Over dit deel is technisch en financieel duidelijkheid, en de gebiedsontwikkelingen in het stationsgebied vragen om tijdige keuzes.

Rond Utrecht Centraal is het erg druk en wordt komende jaren nog drukker. Hier komen dagelijks veel reizigersstromen samen en vindt veel gebiedsontwikkeling (nieuwe woningen en werklocaties) plaats. Uitstel van keuzes zou hier leiden tot toenemende knelpunten en het risico dat toekomstige ontwikkelingen elkaar in de weg gaan zitten. Tijdige besluitvorming is daarom noodzakelijk om de verstedelijking rond het station en in Utrecht Zuidwest mogelijk te blijven maken.

Tweede deel Merwedelijn: noodzakelijk, maar nog geen keuze/ besluit
Voor het vervolg van de Merwedelijn vanaf Westraven, richting Nieuwegein en een mogelijke doortrekking naar Rijnenburg, bestaan nog verschillende varianten en uitzoekvragen. Ook is voor dit deel de financiering nog niet rond. Over dit vervolgtraject wordt in deze fase dan ook nog geen keuze gemaakt. Daarvoor is nog extra onderzoek nodig, bijvoorbeeld naar het gebruik van de bestaande trambrug of een nieuwe trambrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook zijn er nog technische vragen. Rijk en regio hebben afgesproken zich hier samen voor in te zetten.

Er zijn nog twee tracés richting Nieuwegein mogelijk. Een via de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en het huidige tracé. De woningbouwontwikkeling in Galecopperzoom kan met een los takje worden ontsloten. Deze kan op termijn doorgetrokken worden naar Rijnenburg. Het andere tracé via een nieuwe brug. Deze heeft ook een nieuw tracé aan de Nieuwegeinse kant via de Galecopperzoom en west kant van Blokhoeve. Deze kan ook naar Rijnenburg worden verlengd.




Utrecht Centraal Station
Jaarbeurs
Rivierenwijk
Merwedekanaalzone
Merwedekanaal
Park Transwijk
Woonboulevard
Amsterdam-Rijnkanaal
A12
Westraven
Nieuwegein
Merwedelijn in verdiepte ligging - gesloten (tunnel)
Merwedelijn in verdiepte ligging - open/ gesloten
Halte Merwedelijn
Huidige tram tracé (lijn 20 & 21)
Bestaande busroute
Zoekgebied - meerdere inpassingen tram mogelijk
Route richting Nieuwegein via bestaande brug
Mogelijke toekomstige routes richting Galecopperzoom/Nieuwegein /Rijnenburg via nieuwe of bestaande brug

Het voorkeursalternatief van noord naar zuid
Het voorkeursalternatief is een snelle, verdiepte tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Westraven. Het eerste deel (van het station tot het Anne Frankplein rijdt de tram in een tunnel (gesloten verdiepte ligging). Ter hoogte van Utrecht Centraal loopt de tunnel onder de Jaarbeursboulevard door richting het Anne Frankplein. Dit past tussen de bebouwing bij Wonderwoods, de Galaxy Tower, de nieuwe bouwblokken van Beurskwartier en de hallen van de Jaarbeurs, maar vereist wel sloop/herbouw van de verbindingsgebouwen tussen de hallen in. Het Merwedekanaal wordt vervolgens doorkruist ter hoogte van de huidige Expobrug van Jaarbeurs. Bij het tracé op het Jaarbeursterrein is er een relatie met de inhoud en het tempo van de herontwikkelingsplannen van Jaarbeurs zelf. Dit wordt in de planuitwerkingsfase verder afgestemd.

Na het Anne Frankplein vervangt de tram in een verdiepte ligging de huidige busbaan op de Europalaan tot aan Europaplein. Langs de Europalaan-Zuid tot aan de passage met de A12 bij Westraven ligt de verdiepte ligging in het midden van de weg tussen de rijrichtingen in. Hiervoor moet de verkeersstructuur aangepast worden. Deze verdiepte ligging is een open bak van 7 meter diep en 15 meter breed. Om kruisend verkeer (met name fietsers, voetgangers en bussen) mogelijk te maken zal op een aantal plaatsen de bak overdekt zijn, waardoor oversteken mogelijk wordt.

Na Westraven rijdt de Merwedelijn over het bestaande tramtracé verder naar Nieuwegein en IJsselstein en biedt op termijn ruimte voor een mogelijke doortrekking richting Rijnenburg via de bestaande of nieuwe brug.

Keuze voor graven in plaats van boren
De boortunnel en de verdiepte ligging (gegraven tunnel) hebben beide voldoende ruimtelijk en verkeerskundig oplossend vermogen. De verdiepte ligging kan zowel met een nieuwe als de bestaande brug gecombineerd worden en biedt dus de meeste flexibiliteit voor verdere uitwerking in de volgende fase. De boortunnel biedt minder mogelijkheden tot kostenoptimalisaties en is niet te combineren met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ondanks de gunstigere effecten langs een groot deel van het tracé, valt de boortunnel daarom af.

De verdiepte ligging is voor ongeveer 70% overdekt en voor ongeveer 30% open tussen Utrecht Centraal en de A12.

Met deze combinatie van grotendeels tunnel en deels verdiepte open bak met oversteekmogelijkheden is een balans gevonden tussen kosten, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en maakbaarheid, passend bij een hoogstedelijke omgeving.

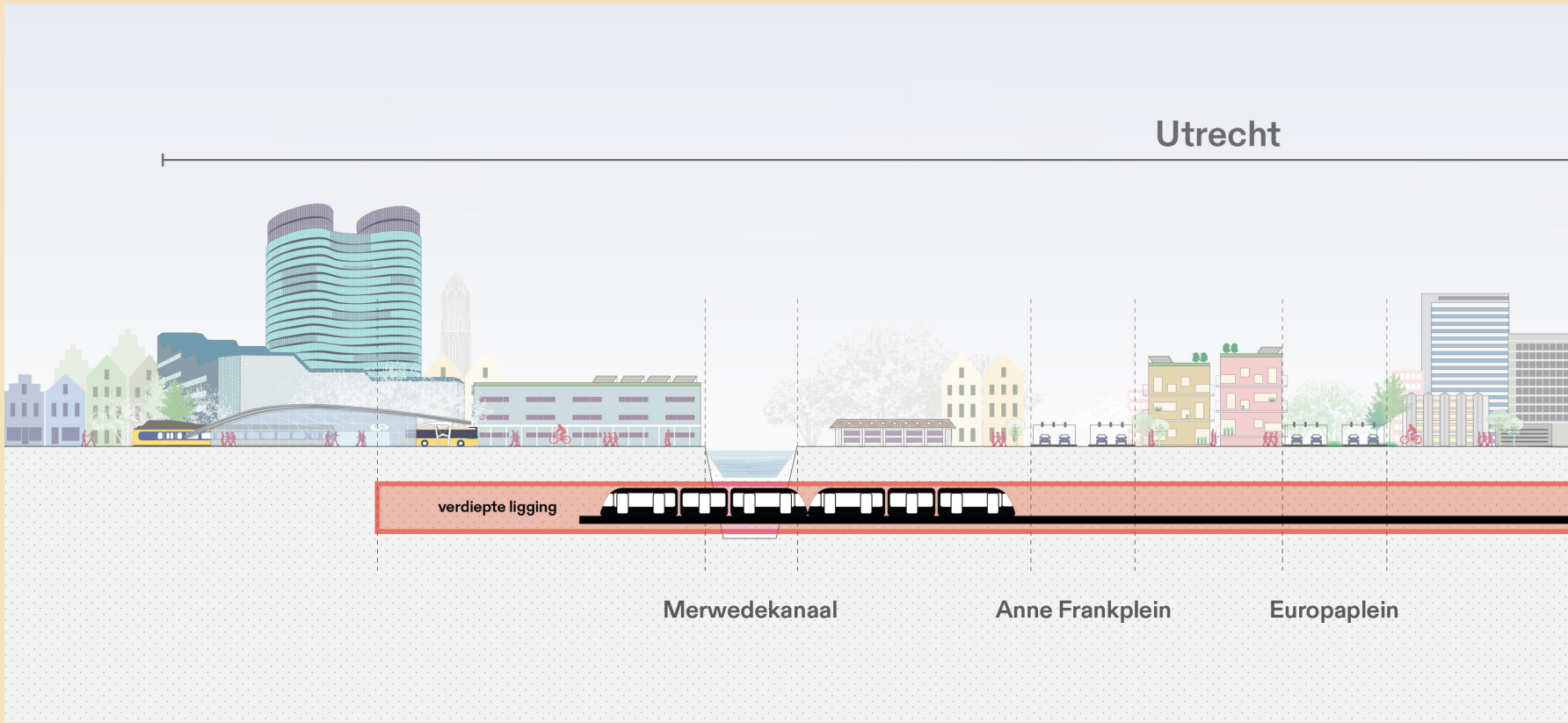
Haltes
Bij Utrecht Centraal komt een ondergrondse halte aan de Jaarbeurszijde, onder het Beatrixgebouw. Op deze halte kun je snel en comfortabel overstappen naar de trein, bus en andere tramverbindingen. De halte bij Utrecht Centraal is via het platform, de stationshal en ondergronds verbonden met het trein- en busstation. Om deze halte te kunnen bouwen moet het Beatrixgebouw deels of geheel gesloopt worden. Voor het Beatrixgebouw bestaan al langer ideeen voor herontwikkeling. In het vervolg van de planvorming worden deze ideeen samen met de inpassing van de halte verder uitgewerkt.

Tussen Utrecht Centraal en Westraven komen twee of drie ondergrondse haltes. Het precieze aantal hangt af het veiligheidsconcept (vluchtroutes als een tram ondergronds stil komt te staan), de uitwerking van verstedelijkingsplannen nabij het tracé en technische (on)mogelijkheden. Ook over de exacte locaties van haltes wordt op dit moment nog geen besluit genomen.

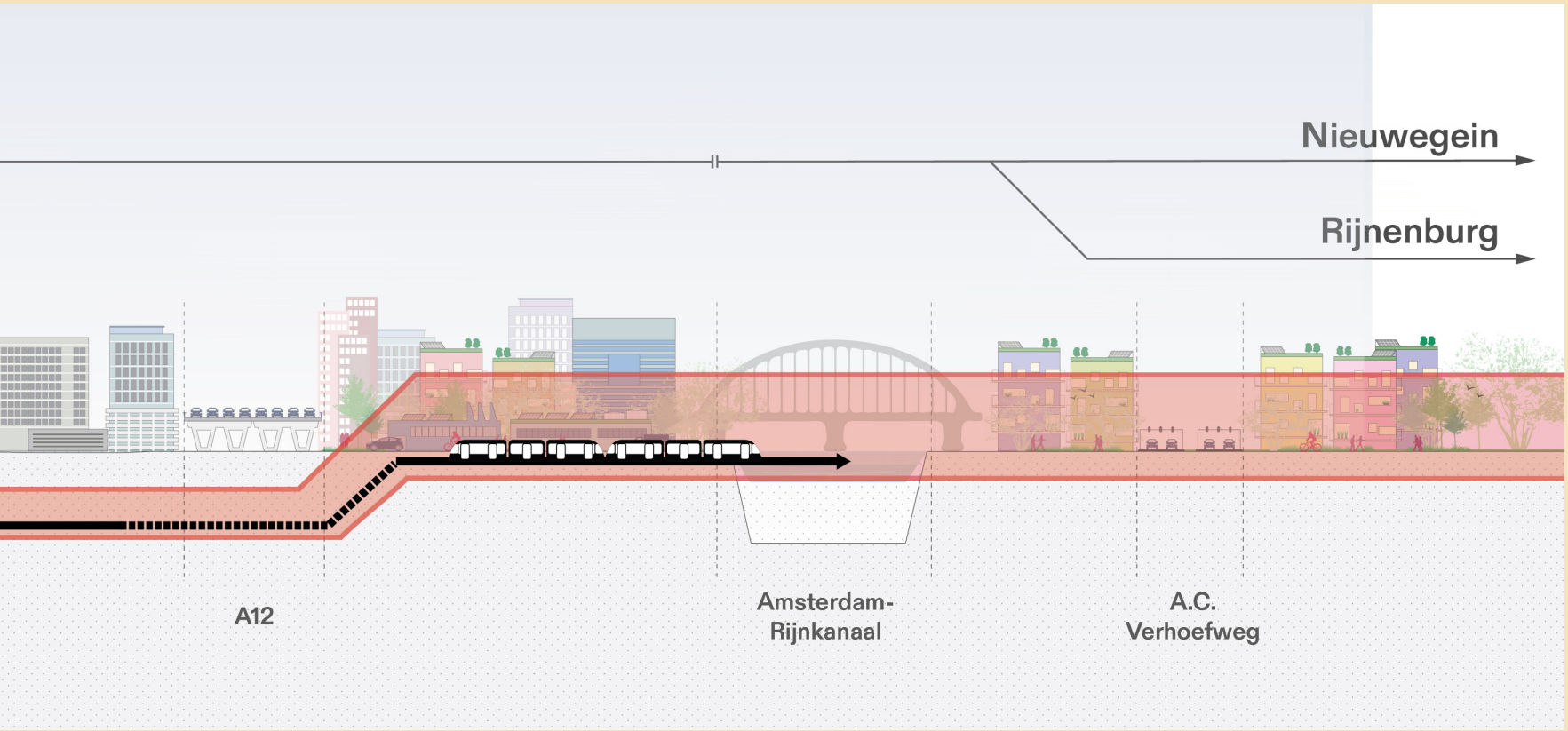
De eerste mogelijke halte ligt aan de Overste den Oudenlaan tussen Transwijk Noord en de Nieuwe Defensie. Vanaf daar volgt het tracé de Europalaan. De volgende mogelijke halte is onder de Europalaan tussen Transwijk Zuid en de Merwedekanaalzone (deelgebied 5). Verder naar het zuiden heeft de Merwedelijn nog een halte bij de huidige Woonboulevard en Merwedekanaalzone deelgebied 6. Deze haltes verbeteren de bereikbaarheid van zowel de bestaande als de toekomstige wijken.

Passage A12 en richting Nieuwegein en IJsselstein
In Westraven is de definitieve inpassing van de Merwedelijn nog niet bekend. Hiervoor zijn twee opties: of in verdiepte ligging of op straatniveau. Een ligging van de Merwedelijn op straatniveau is hier mogelijk bij de aanleg van een nieuwe brug via het Amsterdam-Rijnkanaal of het verwijderen van de op- en afritten van de snelweg. De uiteindelijke keuze heeft gevolgen voor de ligging en overstapfunctie van de halte Westraven en de ruimte voor gebiedsontwikkeling in Westraven en de Galecopperzoom.

Het VKA: straks reizen van Nieuwegein naar Utrecht Centraal
In Nieuwegein City zal de tramreiziger van de Merwedelijn gewoon kunnen instappen bij de nu al bestaande haltes, alleen zal de tram sneller op zijn bestemming zijn dan nu. Ter hoogte van Westraven en de A12 rijdt de tram verder in verdiepte ligging. De tram gaat sneller rijden en in plaats van wachten voor kruisingen, rijd je onder de overstekende fietsers door. Hierdoor weet je zeker dat je op tijd op je bestemming bent. Je passeert 1 (of 2) en ter hoogte van het Anne



Frankplein rijdt de tram de tunnel in. Na nog 1 halte kom je aan bij de eindhalte Utrecht Centraal (onder het Beatrixgebouw en Jaarbeurs-plein). Vanaf hier stappen reizigers gemakkelijk over op bus of trein via het platform of een looptunnel.



Wat levert het voorkeursalternatief op?
Hieronder een korte samenvatting van de effecten van het VKA. In het verkenningenrapport worden deze en de effecten van de andere onderzochte maatregelen (bijv. USP) uitgebreid beschreven.

Doelbereik van het VKA op de drie doelen van de verkenning

Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.
Met het voorkeursalternatief wordt het afgesproken woningbouwprogramma tot en met 2030 mogelijk gemaakt. In Utrecht Zuidwest en Nieuwegein gaat het om circa 25.500 woningen, waarvan ongeveer 75% deel direct afhankelijk is van een schaalsprong in het OV. Het voorkeursalternatief biedt hiervoor voldoende capaciteit en kwaliteit om hoogstedelijk en autoluw te ontwikkelen. Na 2030 ligt er een aanvullende woningbouwpotentie van circa 34.500 tot 44.500 woningen in Groot Merwede en Rijnenburg. Als de Merwedelijn wordt doorgetrokken naar Galecopperzoom en Rijnenburg zijn die woningen ook te ontwikkelen.

Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal
Zonder maatregelen ontstaat overbelasting van het stationsgebied van Utrecht Centraal, doordat het aantal bussen niet verder kan groeien terwijl de vervoervraag blijft toenemen. Het voorkeursalternatief ontlast de busroutes naar Utrecht Centraal doordat reizigersstromen worden gebundeld op de Merwedelijn. Hierdoor voorkomen we busknelpunten op onder andere de Van Zijstweg, en verbetert de betrouwbaarheid van het stedelijk OV. Ook beperkt het VKA de groei van automobiliteit door een alternatief voor nieuwe en huidige inwoners te bieden.

Het beter bereikbaar maken per OV van werklocaties en USP
Voor Utrecht Zuidwest en het stationsgebied verbetert de Merwedelijn de bereikbaarheid van huidige werklocaties en maakt het mogelijk dat er nieuwe werklocaties ontwikkeld worden. Voor de maatregelen voor USP wordt op dit moment nog geen besluit genomen. Deze knelpunten worden daarom nog niet opgelost. Wel is er inmiddels zicht op een mogelijk maatregelenpakket.



Effecten voor de reiziger, stad en directe omgeving

Effect voor de reiziger: forse verbetering
- Er ontstaat een snelle en frequentere verbinding tussen Utrecht Centraal, Utrecht Zuidwest en Nieuwegein; de reistijd tussen Nieuwegein en Utrecht Centraal wordt verkort tot circa 15 minuten;
- In het voorkeursalternatief ervaren circa ruim 60.000 inwoners significante bereikbaarheidswinst; potentie bij doortrekking naar Galecopperzoom en realisatie van voorkeurspakket Oost+USP is een toename tot circa 160.000 inwoners (zowel nieuwe als bestaande inwoners);
- Voor circa 17.000 mensen verslechtert de OV-bereikbaarheid door extra overstappen (vanwege verdwijnen van directe busverbindingen); bij doortrekking naar Galecopperzoom en realisatie van voorkeurspakket oost daalt het aantal mensen met verslechterde bereikbaarheid tot minder dan 3.000.

Capaciteit en gebruik: voldoende capaciteit om de groei op te vangen
- In het voorkeursalternatief maken circa 37.000–39.000 reizigers per werkdag gebruik van de lijn; potentie bij doortrekking naar Galecopperzoom groeit dit tot ruim 41.000–42.000 instappers per werkdag;
- De grotere capaciteit zorgt ervoor dat ook later instappende reizigers voldoende plek hebben.

Betrouwbaarheid: vaker en op tijd
- De Merwedelijn verbetert de betrouwbaarheid van het OV. Doordat de lijn grotendeels ondergronds rijdt, is deze minder gevoelig voor verkeersdrukte en vertragingen dan busverbindingen;
- De overstap op Utrecht Centraal wordt sneller en de reizigersstromen worden beter gespreid.



Effecten voor andere reizigers, fietsers, voetgangers en automobilisten

- Door het afvangen van grote reizigersstromen wordt het stedelijke OV-systeem als geheel betrouwbaarder, hiervan profiteren alle OV-reizigers in de regio;
- Door minder bussen op straatniveau (o.a. bij Croeselaan) hoeven fietsers en voetgangers minder lang te wachten; oversteken wordt overzichtelijker en veiliger;
- De raad van state besloot in maart 2026 dat het Tracébesluit van de A27/ A12 Ring Utrecht niet uitgevoerd mag worden. Dit heeft weinig impact op het functioneren van de Merwedelijn.



Effecten voor de omgeving

- Waar de tram overkapt is, vermindert de barrièrewerking van infrastructuur en wordt de visuele hinder beperkt;
- Waar de tram open en verdiept ligt, neemt de barrierewerking toe en verslechtert de ruimtelijke kwaliteit met name door benodigde constructies, afschermingen en technische elementen.
- Waar de tram open en verdiept ligt, verslechtert dit de kwaliteit van de leefomgeving, met name door geluid en trillingen. Dit blijft binnen de normen, en is te beperken door maatregelen.
- Het verdwijnen van bussen en businfrastructuur op straatniveau biedt ruimte voor kwalitatief betere inrichting van de openbare ruimte en vergroot de veiligheid en betere oversteekbaarheid;



Effecten voor de omgeving – bouwfase: lokaal hinder tijdens de bouw

- De bouwperiode duurt ongeveer 10 jaar en gebeurt grotendeels via de open bouwmethode (bouw in open sleuven) met hinder rondom het bouwterrein;
- De bouw vindt gefaseerd plaats; hinder (geluid, trillingen en omrijden) verplaatst zich langs het tracé. Uitgangspunt is dat bestaande tramverbindingen zoveel mogelijk in dienst blijven;
- Voor de halte bij Utrecht Centraal moet het Beatrixgebouw aan het Jaarbeursplein gedeeltelijk of geheel worden gesloopt;
- Aandachtspunt voor de uitwerking zijn de circa 20 warmte-koudeopslagen (WKO) in het gebied die mogelijk geraakt worden.



Investeringskosten en exploitatie

- De investeringskosten bedragen €1,8 miljard (inclusief risicoreservering en testen van de lijn);
- De Merwedelijn heeft impact op beheer- en onderhoudskosten en de OV-exploitatie: een snelle tram is efficiënter dan extra bussen, dit beperkt de stijging van OV-exploitatiekosten door groei van stad en regio.

Het vervolg

Voor de Merwedelijn is een voorkeursbeslissing opgesteld, waarop inspraak heeft plaatsgevonden. De betrokken partijen (ministerie van I&W, ministerie van VRO, provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht en Nieuwegein) nemen naar verwachting eind 2026 een besluit over de voorkeursbeslissing. Op basis van deze besluitvorming wordt een bestuursovereenkomst (BOK) opgesteld. Hierin organiseren de partijen de samenwerking voor de volgende fase. Bijvoorbeeld door af te spreken hoe ze besluiten nemen en omgaan met risico's.

Hierna start de MIRT planning- en studiefase. In deze fase wordt het VKA technisch verder uitgewerkt. Het VKA geeft een richting op hoofdlijnen aan, maar hierbinnen moet nog veel worden uitgezocht en zijn nog vele keuzes te maken. In samenhang met de technische uitwerking kunnen omgevingspartijen (bewoners, belanghebbenden) meedenken over het ontwerp in een participatieproces. Ook wordt er een planologische procedure doorlopen en wordt de aanbesteding voor de realisatie voorbereid.

In de planning- en studiefase worden de volgende onderwerpen bijvoorbeeld uitgewerkt:

- Precieze ligging van het tracé
- Locatie, toegankelijkheid en vormgeving van de haltes
- Locatie en breedte van de dichte delen van de open bak
- Aanvullende maatregelen voor beperken van geluidshinder ter hoogte van de open bak

Daarnaast wordt het technisch ontwerp van het VKA uitgewerkt om de risico's beter in beeld te brengen en daarmee ook aanzienlijk te verminderen. Het gaat hierbij onder andere om risico's voor de grondverwerving, mogelijke obstakels in de ondergrond (kabels & leidingen of archeologie), maar ook de al eerdergenoemde WKO's. De aandachtspunten die tijdens de inspraakperiode naar voren zijn gekomen, waaronder geluid- en trillingshinder, krijgen nadrukkelijk aandacht.

Vervolgstappen voor het 2e deel van de MWL
Voor het deel van de Merwedelijn tussen Westraven, de Galecopperzoom en Rijnenburg is het voornemen om een nieuwe MIRT-verkenning op te starten. Om ook voor dit deel van de route de voorkeursroute en -inpassing te bepalen en daarna verdere stappen te zetten richting uitvoering. Om een MIRT-verkenning op te starten is voldoende budget nodig. Dit budget is op dit moment nog niet beschikbaar.

Samenhang met Groot Merwede en Rijnenburg
De Merwedelijn en de gebiedsontwikkelingen in Groot Merwede en Rijnenburg zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De Merwedelijn is een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van nieuwe woningen en arbeidsplaatsen in deze gebieden. Tegelijkertijd bepalen de omvang, fasering en ruimtelijke inrichting van de gebiedsontwikkelingen de vervoersvraag en daarmee de vervoerswaarde en businesscase van de Merwedelijn.

Daarom worden de uitwerking van de Merwedelijn en de gebiedsontwikkelingen continu op elkaar afgestemd. Daarbij worden keuzes over programma, fasering, stedenbouwkundige opzet, mobiliteitsprofiel en de inpassing van het tracé in onderlinge samenhang gemaakt. In de planuitwerkingsfase worden deze afhankelijkheden verder uitgewerkt, zodat investeringen in openbaar vervoer en de groei van wonen en werken elkaar versterken en op de langere termijn een samenhangende en toekomstbestendige ontwikkeling van het gebied mogelijk maken.

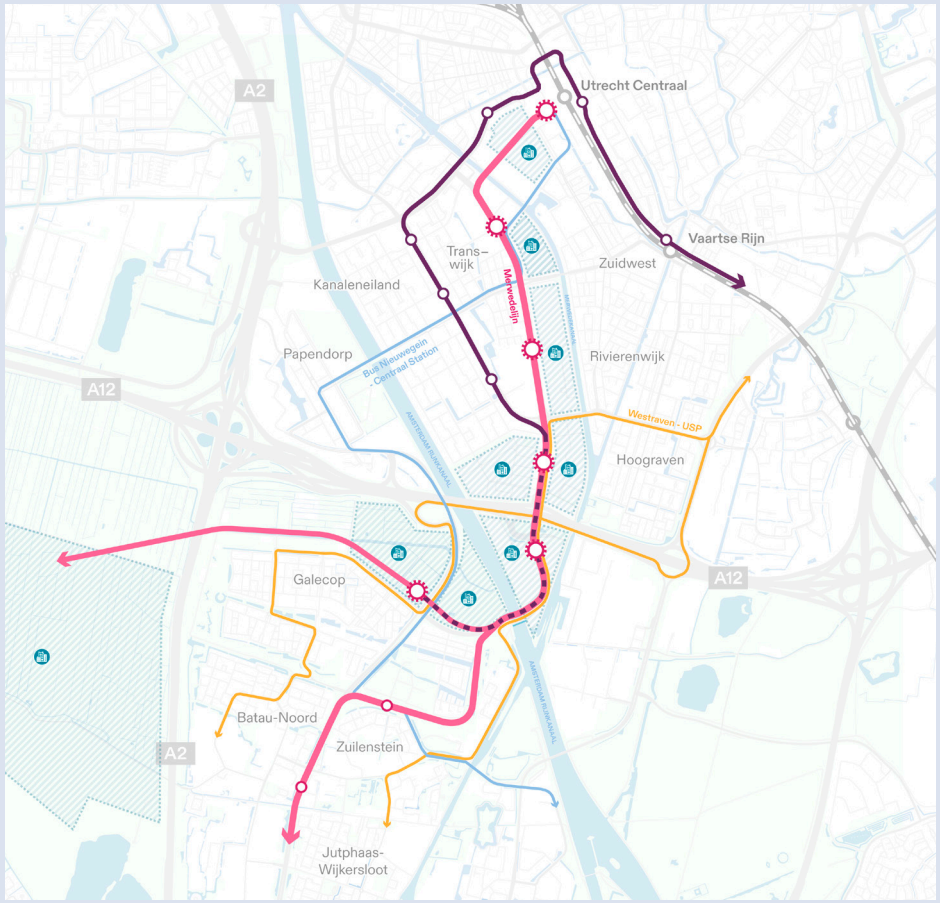
Het voorkeursalternatief is echter niet afhankelijk van besluitvorming over het vervolgtraject. De effecten en maatschappelijke baten van het voorkeursalternatief zijn in de MIRT-verkenning beoordeeld op basis van het tracé waarvoor in deze fase een voorkeursbeslissing wordt voorbereid. Daarbij is geen sprake van een doortrekking van de Merwedelijn richting Galecopperzoom en Rijnenburg. Het vervolgtracé kan in de toekomst leiden tot aanvullende reizigersgroei en extra maatschappelijke baten, maar is niet noodzakelijk om de positieve effecten van het nu voorliggende voorkeursalternatief te realiseren.

Voor het deel van de Merwedelijn tussen Kanaleneiland-Zuid en Westraven, het zoekgebied in het huidige VKA, zijn twee toekomstige keuzes bepalend. Vooruitlopend op de nieuwe MIRT-verkenning starten Rijk en regio een onderzoek naar twee mogelijke maatregelen:

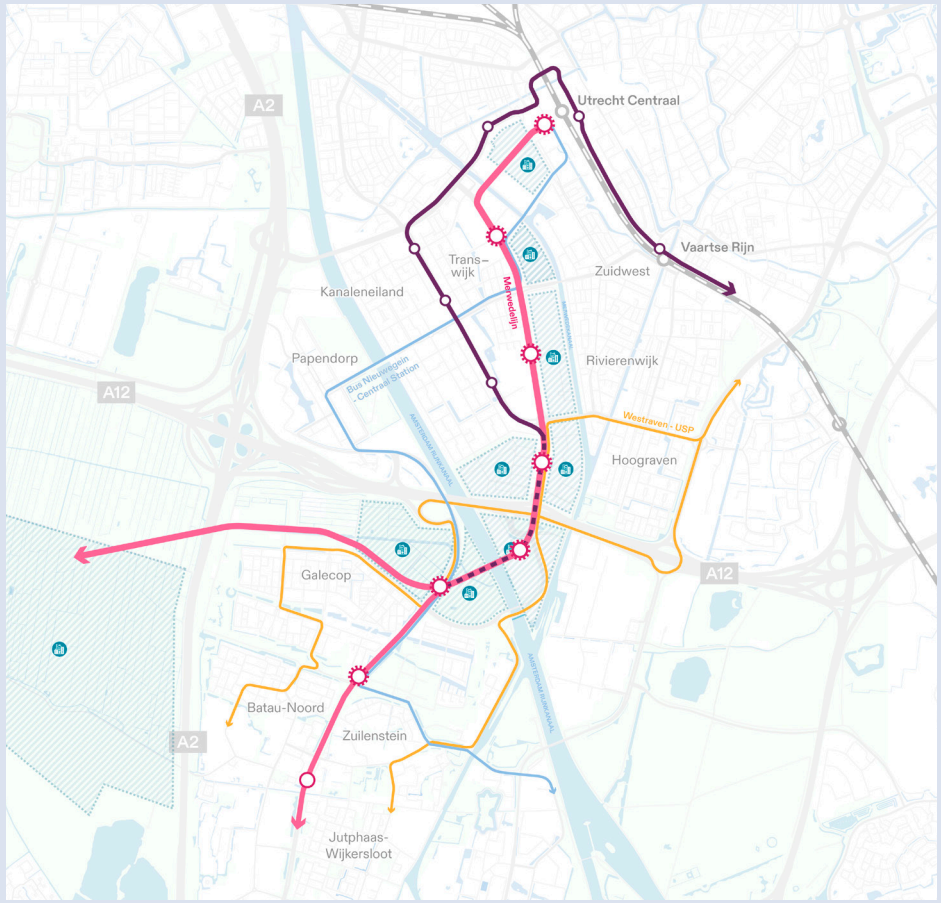
1. het passeren van het Amsterdam-Rijnkanaal (via een nieuwe trambrug of via de bestaande trambrug);
2. de effecten van behoud of weghalenvan de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland.

Uit onderzoek blijkt dat het wenselijk is om de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland te verwijderen om de volledige verstedelijkingspotentie van Groot Merwede en Rijnenburg te benutten. Daarvoor is ook een nieuwe trambrug wenselijk. Er is aanvullend onderzoek nodig om te bepalen wat dit betekent voor de bereikbaarheid enleefbaarheid van bestaande woonwijken in Utrecht en Nieuwegein. Uit dat onderzoek moet blijken of de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland kan worden verwijderd en onder welke voorwaarden.

Doortrekking van de Merwedelijn naar Galecopperzoom en Rijnenburg via bestaande brug



Doortrekking van de Merwedelijn naar Galecopperzoom en Rijnenburg via een nieuwe brug



Bijlage 1: Wat ging hieraan vooraf?

In dit hoofdstuk beschrijven we het proces van de MIRT-verkenning. Deze beschrijving is op hoofdlijnen. Meer informatie over specifieke resultaten staat in de eerder gepubliceerde rapportages (link website)

Voor het realiseren van grootschalige infrastructuurprojecten werken we in Nederland met de MIRT-systematiek (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). In onderstaand schema zijn de verschillende stappen binnen de MIRT-systematiek beschreven.



In de Verkenning (de huidige fase) is gekeken welke maatregelen het beste passen bij de doelstellingen. Het resultaat van de Verkenning is een door Rijk en regio vastgesteld pakket van maatregelen. Dit pakket heet het voorkeursalternatief (VKA). De beschrijving van dit pakket staat in de ontwerp voorkeursbeslissing. Na de inspraak en besluitvorming daarover is er een definitieve Voorkeursbeslissing. In de Voorkeursbeslissing staan de belangrijkste maatregelen en keuzes beschreven die verder uitgewerkt gaan worden. Voordat het project naar de volgende fase – de MIRT planning- en studiefase– kan, maken Rijk en regio afspraken over onder andere de financiering, exploitatie en onderlinge rolverdeling. Deze afspraken worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

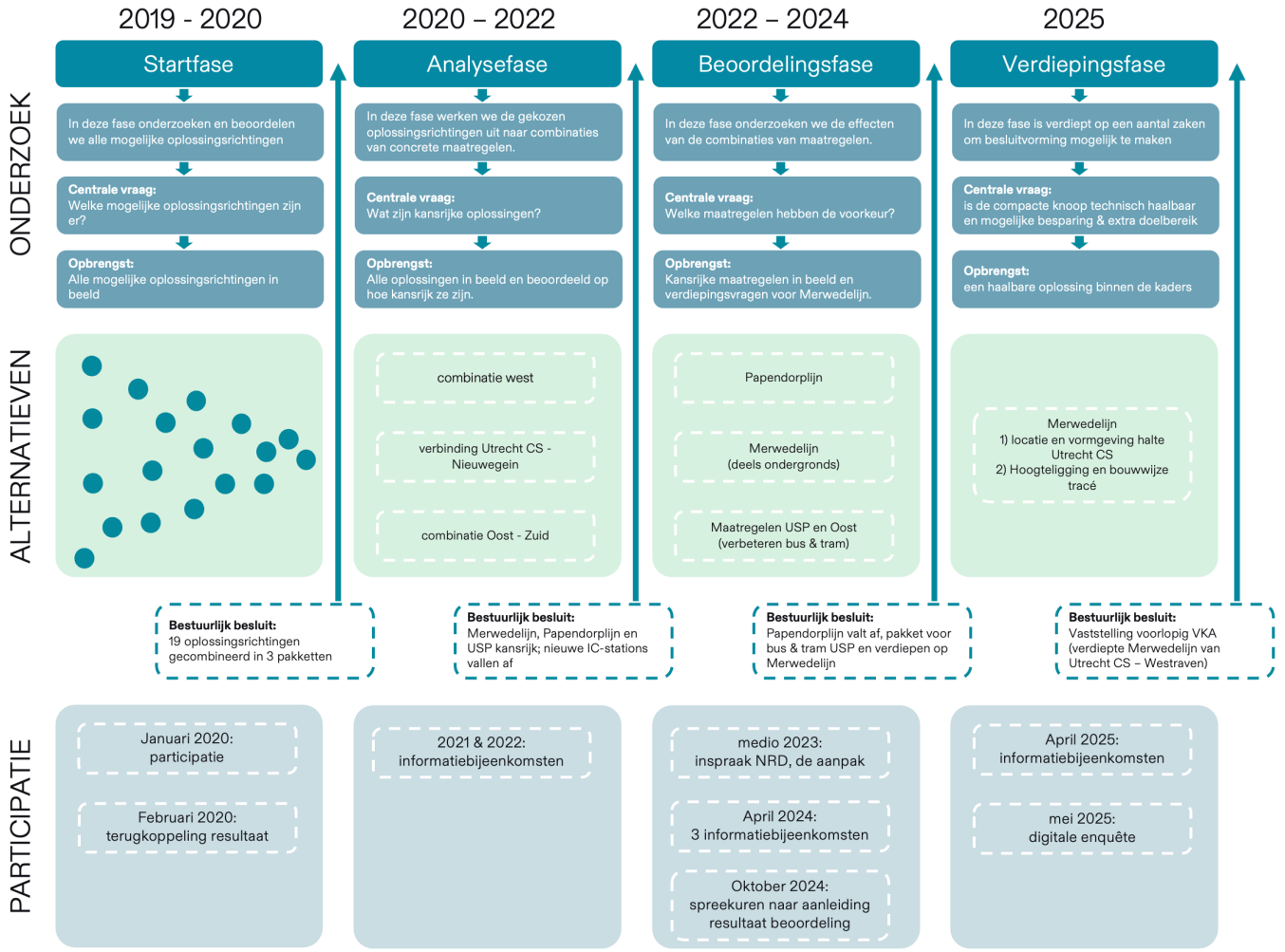
Proces MIRT-verkenning in het kort
In de Startfase onderzochten en beoordeelden we alle oplossingsrichtingen. In de Analysefase werkten we de meest kansrijke oplossingsrichtingen uit tot concrete oplossingen, die we samenbrengen in verschillende combinaties. Van deze combinaties van oplossingen hebben we de effecten uitgebreid onderzocht in de Beoordelingsfase, bijvoorbeeld door te kijken naar effectiviteit en impact op het milieu. Medio 2024 bleek dat het niet mogelijk was om met deze combinaties van oplossingen een voorlopig voorkeursalternatief vast te stellen dat binnen het gereserveerde bedrag bleef en voldeed aan de doelen (doelbereik) voor de Merwedelijn. Daarom is een verdiepingsfase gestart, specifiek gericht op de Merwedelijn.

Omgeving
In alle fasen is gecommuniceerd met de omgeving. In de startfase organiseerden we een aantal (online) bijeenkomsten voor bewoners en belangenorganisaties. Ook gaven mensen ideeën en aandachtspunten door via een online platform. Dit leidde tot aanvullingen op de kansrijke oplossingsrichtingen.

In de analysefase werkten we deze oplossingsrichtingen uit tot concrete oplossingen. Om reacties te verzamelen, organiseerden we in 2022 en 2023 informatiebijeenkomsten en medio 2023 de zienswijze voor de NRD (de aanpak) en in november een extra informatiebijeenkomst voor inwoners van Nieuwegein. In april 2024 organiseerden we wederom een drietal informatiebijeenkomsten. In het najaar van 2024 hebben we een aantal spreekuren georganiseerd. In de verdiepingsfase hebben we in april 2025 informatiebijeenkomsten georganiseerd.

Belangrijke aandachtspunten vanuit de omgeving zijn:

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

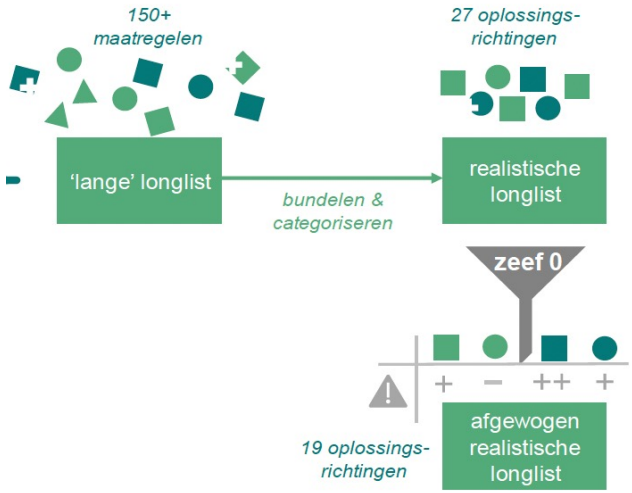


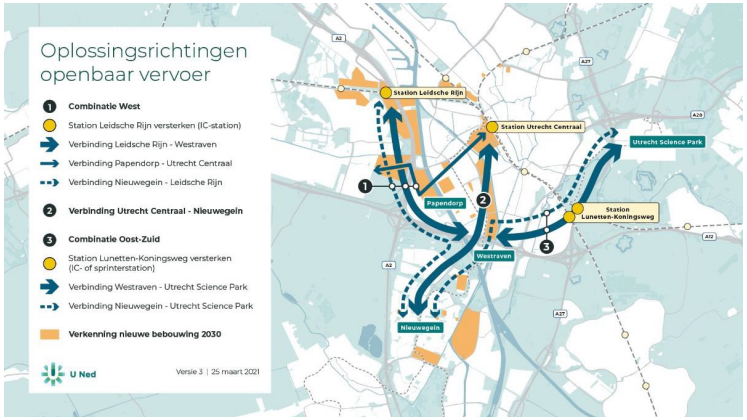
Samenvatting startfase
Bij aanvang van de verkenning waren 3 oplossingsrichtingen in kaart gebracht: 1) Een versterkt station Lunetten-Koningsweg, 2) een oost-west HOV-verbinding en 3) een (HOV-)ontsluiting gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht Zuidwest. Dit vormt het startpunt voor deze fase.

Onderzochte maatregelen in deze fase
Er zijn in deze fase in totaal 153 mogelijke maatregelen en oplossingsrichtingen geïdentificeerd. De maatregelen zijn opgesplitst in de thema's: knooppunten (zoals stations, P+R of OV-hubs), verbindingen (vooral stads- en streekvervoer, spoor), andere modaliteiten (fiets en vervoer over water), wonen (programmering nabij OV-hubs en stations) en overig (=maatregelen die niet direct in eerdergenoemde thema's passen). Hieruit zijn 19 oplossingsrichtingen naar voren gekomen als mogelijk kansrijk voor de doelen van de MIRT Verkenning (zie schema hiernaast).

Resultaat
Het afwegen heeft geleid tot **drie combinaties van oplossingsrichtingen**, *als weergegeven in de afbeelding hiernaast:*
1. *- combinatie OV-verbindingen en knopen Oost - Zuid;*
2. *- combinatie OV-verbindingen en knopen West;*
3. *- een snelle OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein.*

BO MIRT 2019: start MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht
- De MIRT-verkenning kent de volgende opgaven (1) het beter bereikbaar maken van USP, (2) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal, (3) de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties en (4) de bouw van extra woningen. Met de verkenning wordt een stap gezet in de realisatie van een OV-ring Utrecht.
- Een aantal oplossingsrichtingen wordt verkend:
  - Een versterkt station Lunetten-Koningsweg.
  - Een oost-west HOV-verbinding.
  - (HOV-) Ontsluiting en gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht Zuid-West.

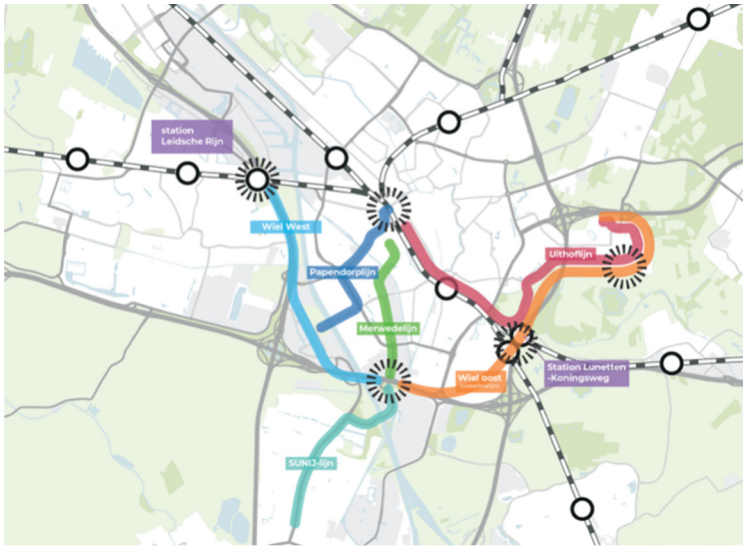




Samenvatting analysefase

Onderzochte maatregelen in deze fase
De drie combinaties van oplossingsrichtingen zijn vertaald naar 6 lijnen. Om de maatregelen goed te kunnen beoordelen zijn er 10 mogelijke maatregelenpakketten gemaakt. Met verschillende types openbaar vervoer, zoals bus of tram. Met mogelijke routes die ze rijden en haltes waar ze stoppen. Of treinstations voor Sprinters of Intercity's. Om te zien welke maatregelen we in jouw directe leefomgeving onderzoeken hebben we ze ingedeeld op 6 lijnen:

- Merwedelijn
- SUNIJ-lijn
- Waterlinielijn
- Papendorplijn
- Wiel West met station Lunetten Koningsweg
- Uithoflijn



Bevindingen
De belangrijkste bevinding van de analysefase van de MIRT-verkenning is dat de onderzochte maatregelen een schaalsprong in het OV-systeem mogelijk maken en tegelijkertijd de draaischijf¬functie van Ring en Utrecht Centraal waarborgen. Daarnaast zijn de volgende conclusies getrokken:

- Een **(deels) ondergrondse Merwedelijn draagt het meest bij aan het oplossen van de woningbouwopgave en knelpunten en is toekomstvast.**
- Een maaiveldverbinding voor de Merwedelijn is niet toekomstvast (transitie & woningbouw richting 2040 niet mogelijk) en kent forse nadelen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.
- De **Papendorplijn** draagt minder bij aan de opgave, maar maakt aan de westkant van de stad de OV bereikbaarheid beter, levert een extra impuls voor een **mobiliteitshub XL** in Papendorp en zorgt voor toekomstvastheid.
- **Nieuwe IC-stations zijn te omvangrijk voor de scope van dit project** vooral vanwege impact op het landelijk treinsysteem. Daarover kan in deze verkenning niet besloten worden. Lunetten-Koningsweg biedt wel veel kansen voor de regio en heeft potentie om in andere trajecten op door te studeren.
- **Frequentieverhoging op de Uithoflijn, bussen via de Waterlinieweg en een tweede busbaan op het USP** zorgen voor betere bereikbaarheid USP en het wegnemen van knelpunten.

Resultaat

- **Aan het einde van de analysefase** is het volgende besloten: In de volgende fase doorstuderen op de **ondergrondse Merwedelijn** plus opties voor kostenoptimalisaties (zoals gedeeltelijk bovengronds).
- **Papendorplijn** in samenhang met de Merwedelijn meenemen in zeef 2.
- **In zeef 2** doorstuderen op de bereikbaarheid van USP: **busbaanopties via de Waterlinieweg en USP & frequentieverhoging Uithoftram.**
- **Nieuwe stations niet verder onderzoeken** binnen de MIRT verkenning.

BO MIRT 2022: van analyse- naar beoordelingsfase

- Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de analysefase van de MIRT Verkenning OV en Wonen. Geconstateerd is dat:
  - Het binnen de scope van deze MIRT-verkenning niet kansrijk is nieuwe stations in combinatie met 'zwaardere' OV-verbindingen verder te onderzoeken.
  - Voor een toekomstvast mobiliteitssysteem een systeemsprong noodzakelijk is met een Merwedelijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein. Een (deels) ondergrondse Merwedelijn draagt het meest bij aan het oplossen van de woningbouwopgave in dit gebied.
- Voor het bereiken van de drie doelstellingen besluiten Rijk en regio in de vervolgfase (zeef 2) van de MIRT-verkenning OV en Wonen door te studeren op de geïdentificeerde kansrijke oplossingsrichtingen: de (deels) ondergrondse Merwedelijn, Papendorplijn in samenhang met de huidige SUNIJ-lijn, busbaanopties via de Waterlinieweg en Utrecht Science Park (USP) en de frequentieverhoging van tramlijn 22 (de Uithoftram).

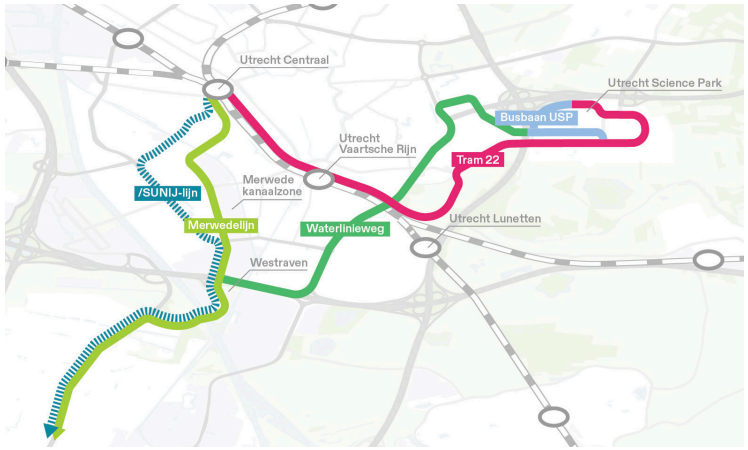
Samenvatting beoordelingsfase

Deze fase is gericht op het in beeld brengen van het oplossend vermogen en de effecten van de mogelijke oplossingsrichtingen.

Onderzochte maatregelen in deze fase

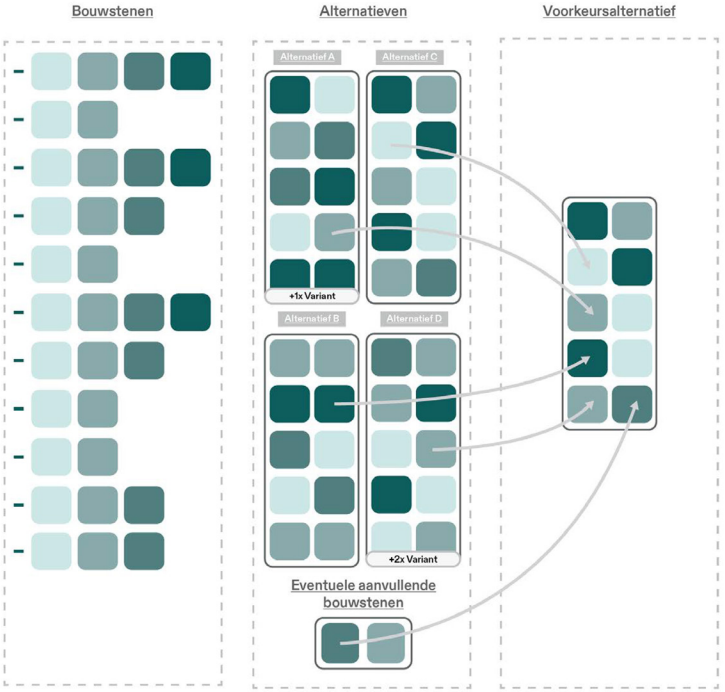
In de beoordeling wordt momenteel doorgestudeerd op 5 maatregelen. De 5 maatregelen zijn:

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



Voor elke maatregel zijn er 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 of de route van de busbaan in het USP.

Er zijn vier alternatieven samengesteld uit de verschillende bouwstenen van de 5 maatregelen. Elk alternatief beoogt een aantrekkelijke en goed functionerende OV-structuur in Utrecht met ruimtelijke en stedelijke kwaliteit.



4 alternatieven zijn onderzocht. Deze bestaan uit verschillende bouwstenen. Door de alternatieven te onderzoeken vinden we uit welke bouwstenen goed en minder goed werken. Uiteindelijk stellen we uit de bouwstenen een voorkeursalternatief samen.

Bevindingen
De Merwedelijn is een aantrekkelijk en hoogwaardig OV-alternatief met dagelijks 50.000 – 60.000 OV-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.

Uitvoering Halte Utrecht Centraal en lengte tunnel
De compacte knoop is vanuit OV-kwaliteit de beste oplossing voor de halte Utrecht Centraal van de Merwedelijn. Een goede aansluiting en korte overstap van de Merwedelijn op andere lijnen op Utrecht Centraal zorgt voor een toekomstbestendig knooppunt. Naast een compacte knoop is de lengte van de tunnel bepalend voor het aantal toekomstige woningen in Groot Merwede en Rijnenburg. Om de toekomstige woningbouwambitie te kunnen faciliteren 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 is, omdat de tram en het overige verkeer elkaar anders te veel in de weg zitten.

Daarnaast blijft het Utrecht Science Park goed bereikbaar met het OV door (1) in tram 22 te intensiveren, (2) de busroute over de Waterlinieweg te verbeteren en (3) een mogelijke tweede HOV-as op het USP. 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. Door deze frequentieverhoging kunnen reizigers zich beter spreiden, wat de druk op de overstap bij Utrecht Centraal vermindert.

Omgeving
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. Er is een zorg bij inwoners van Nieuwegein dat de kwaliteit van de nieuwe OV-verbinding verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. 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. 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.

Advies Q-team
(kwaliteitsteam gevraagd om te reflecteren)
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. 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.

Resultaat
Aan het einde van de beoordelingsfase is geconcludeerd dat er geen alternatief dat binnen het huidig beschikbare investeringsbudget valt én voldoende doelbereik heeft. De vier onderzochte alternatieven variëren sterk in kosten. Daarnaast is ook van een aantal cruciale bouwstenen van de Merwedelijn 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.

Besloten is om bovenstaande zaken nog verder uit te zoeken in een aanvullende verdiepingsfase, omdat er nu nog geen besluit over een voorkeursalternatief genomen kan worden. Daarbij wordt al wel besloten dat:

- de Papendorplijn geen onderdeel uitmaakt van het VKA; het is logischer om deze als bus uit te voeren.
- Nadere (financiële) afspraken gemaakt moeten worden over het pakket aan OV-maatregelen voor het USP.

BO MIRT 2024: van beoordelings- naar verdiepingsfase

- Rijk en regio stellen voor de MIRT-verkenning OV en Wonen vast dat:
  - De MIRT-verkenning OV en Wonen op basis van de huidige inzichten nog geen voorkeursalternatief kan worden vastgesteld waarbij maakbaarheid, voldoende doelbereik en (financiële) randvoorwaarden bij elkaar komen.
  - Er voor de MIRT-verkenning OV en Wonen een verdiepingsfase wordt gedaan om besluitvorming over een (voorlopig) voorkeursalternatief tijdens het BO MIRT 2025 mogelijk te maken.
- De onderzochte Papendorplijn geen onderdeel gaat uitmaken van het Voorkeursalternatief van de MIRT-verkenning OV en Wonen.

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

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

Onderzochte maatregelen in deze fase
Er is gestart met een creatieve fase om mogelijke nieuwe inzichten of oplossingen te inventariseren, waarna er inhoudelijk is verdiept. Er zijn 4 varianten (geboorde tunnel, verdiepte ligging, viaduct en combinatie verdiepte ligging en viaduct, met verschillende haltes bij Utrecht Centraal) en een faseringsvariant onderzocht.

Er zijn uiteindelijk vijf varianten (4 volledige, 1 fasering) onderzocht. Het doelbereik van de vier volledige varianten op hoofdlijnen is vergelijkbaar: ze ontlasten stuk voor stuk Utrecht Centraal en maken nieuwe woon- en werklocaties bereikbaar.

Maaiveldligging van de Merwedelijn
Er is in de verdieping nogmaals gekeken of een maaiveld-ligging van de Merwedelijn niet mogelijk was (vanuit de zoektocht naar besparingen). De conclusie was dat het (zo-als ook in de analysefase was geconcludeerd) niet mogelijk is om gelijkvloers een aantal grote kruispunten te passeren in combinatie met de gewenste frequentie van de Merwe-delijn. De hoofdargumenten zijn: 1) de benodigde capaciteit op termijn is 24 trams/uur. Daardoor zal het kruisende fiets, bus en autoverkeer op meerdere plekken in de bestaande stad en de nieuw te ontwikkelen gebieden ongelijkvloers moet kruisen. Dit is kostbaar en ingrijpend. 2) Om aantrek-kelijke reistijden te realiseren, zeker vanuit Rijnenburg, zal de snelheid optimaal moeten zijn (70 km/u). Dat kan alleen op maaiveld als de Merwedelijn voorzien wordt van ingrjj-pende veiligheidsmaatregelen. Dit is onwenselijk omdat de Merwedelijn dan moeilijk oversteekbaar is voor voetgangers en fietsers.

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

Resultaat
Een voorlopige Voorkeursvariant: een Merwedelijn met een verdiepte ligging (zie hoofdstuk 3 voor een uitgebreide beschrijving)

BO MIRT 2026: voorlopig voorkeursalternatief

- Rijk en regio stellen voor de MIRT-verkenning OV en Wonen een voorlopig voorkeursalternatief (VKA) vast: een Merwedelijn met een verdiepte ligging (gegraven open-dicht bak).
- Ten aanzien van het voorlopig VKA gelden de volgende voorwaarden:
  - Realisatie, vóór 2035, van tenminste 10.000 extra woningen (aanvullend op de 25.500 woningen die zijn afgesproken in het BO MIRT 2022) in Groot Merwede.
  - De regio spant zich in om vanaf 2035 te starten met de ontwikkeling van Rijnenburg en bekijkt of eerdere placemaking mogelijk is.
- Rijk en regio onderschrijven de noodzaak van de OV-maatregelen (bus- en trammaatregelen) voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht-Oost (USP), onderdeel van de MIRT-verkenning. Rijk en regio spreken af:
  - In de eerste helft 2026 een keuze te maken of het pakket OV-maatregelen Oost/USP wordt mee-genomen in het proces van terinzagelegging van het voorlopig VKA. De regio maakt in afstemming met het Rijk daarvoor inzichtelijk wat de juridische implicaties zijn.
  - In het BO MIRT 2026 afspraken te maken over het vervolgtraject.

Van verdieping naar VKA
Om te komen tot een VKA is er een Verkenner (de heer Riedstra) gevraagd om een advies uit te brengen. In de periode van 1 juli tot en met 22 augustus 2025 is er gesproken met de inhoudelijke experts van de projectgroep, het team van strategische adviseurs, het directeurenoverleg, de bestuurders en andere betrokkenen. In twee ronden gesprekken met directeuren en bestuurders is een beeld gevormd van de manier waarop partijen in de opgave staan en waar de pijnpunten en kansen liggen.

Er is gebruik gemaakt van de op dit moment beschikbare en door alle partijen onderschreven informatie. Er is geen nieuwe informatie als gevolg van deze verkenning opgesteld en toegevoegd. Het team van experts heeft alle informatie uitstekend toegelicht. In overleg met de experts is een samenvattend overzicht van de kosten van verschillende varianten van de Merwedelijn opgesteld, dit is als basis gebruikt voor dit advies.

Voor de Merwedelijn is het advies geweest dat de volgende stap richting de realisatie van de Merwedelijn gezet kan worden. Er liggen voldoende onderzoeksresultaten om een voorkeursalternatief te bepalen. De verschillende alternatieven die zijn onderzocht hebben een door alle partijen onderschreven voorkeur voor een (deels) ondergrondse uitvoering van de Merwedelijn opgeleverd. Daarmee vallen een maaiveld en +1 alternatief af.

Advies van de Commissie m.e.r.
De Commissie m.e.r. heeft op 28 juli 2026 een positief advies uitgebracht, waarbij zij nog wel aandacht vraagt voor een betere toelichting van de stap van de onderzochte alternatieven naar het VKA

Samenvatting besluitvormingsfase
Het resultaat van deze fase is het Voorkeursalternatief (VKA), vastgelegd in de voorkeursbeslissing. De ontwerp voorkeursbeslissing lag van 22 mei t/m 2 juli 2026 ter inzage, waarbij belanghebbenden via het Platform Participatie een zienswijze konden indienen. Er zijn in totaal 44 zienswijzen ingediend, door bewoners, bedrijven, organisaties, overheden en belangenvertegenwoordigers.

Bevindingen: overzicht van de reacties
Veel indieners onderschrijven het belang van de opgave en steunen het VKA, maar er zijn daarnaast ook aandachtspunten en zorgen. Terugkerende thema's zijn:

1. Onderbouwing van het Voorkeursalternatief (detailniveau, weging van omwonenden, halte Beatrixgebouw, tracévarianten, samenhang met Rijnenburglijn, kosten/risico's, economische belangen, fiets)
2. Participatie en informatievoorziening (timing, betrokkenheid Wonderwoods-bewoners, invloed op besluiten, transparantie)
3. Impact van de bouwfase (gegraven vs. geboord tracé, overlast, geluid/trillingen, verkeershinder, Beatrixtheater, ecologie, bodem/WKO's, cumulatie met andere bouwprojecten)
4. Impact van een operationele Merwedelijn (geluid/trillingen, ruimtelijke kwaliteit, WKO-rendement, groen/fiets/voetpaden, sociale veiligheid)
5. Economische belangen en bedrijfsvoering (bereikbaarheid, bedrijfsvoering tijdens bouw, balans wonen/werken, Woonboulevard Utrecht, betrokkenheid ondernemers)

Resultaat
Rijk en regio leggen het voorkeursalternatief formeel vast in de voorkeursbeslissing.. In de voorkeursbeslissing en het Verkenningenrapport en PlanMER zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd op basis van de ingediende zienswijzen en het advies van de Commissie mer.

In een Bestuursakkoord staan de afspraken over financiering, fasering en uitvoering van de Merwedelijn, zodat de samenhang tussen OV-investeringen en verstedelijking ook op de langere termijn geborgd blijft. Na instemming van Kamer, Staten en Raden met de voorkeursbeslissing eindigt de verkenningsfase. De Minister publiceert de voorkeursbeslissing in de Staatscourant. De Minister, Gedeputeerde en Wethouders ondertekenen de Bestuursovereenkomst. De planning en studiefase start. Rijk en regio maken hiervoor opnieuw een aanpak om bewoners, bedrijven, verenigingen en gebruikers van de openbare ruimte te betrekken en informeren.

Colofon

Samenvatting MIRT-verkenning OV & Wonen

augustus 2026

Opdrachtgevers:

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Provincie Utrecht

Gemeente Utrecht

Gemeente Nieuwegein

Opgesteld en opgemaakt door Studio Bereikbaar



Samenvatting

augustus 2026

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Nieuwegein

Gemeente Utrecht

provincie :: Utrecht

STUDIO BEREIKBAAR