



Zeef 0 MIRT Verkenning OV & Wonen regio Utrecht

Rapportage

DEFINITIEF

versie F, dinsdag 18 mei 2021



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

Colofon

Auteurs Eindrapportage

I. Hindriks MSc, drs. J. Kiel, ir. T.S. Leferink

Versiebeheer

Versie	Datum	Samenvatting van de wijzigingen	Status
A	09-03-2021		
B	19-03-2021	<ul style="list-style-type: none">- Aanpassen formulering van de 3 combinaties en introduceren opbouw en concreter herkomst van oplossingsrichtingen;- consistentie van terminologie 'oplossingsrichting' (H4)	
C	29-03-2021	<ul style="list-style-type: none">- Afbeelding voorkant en overzichtskaart aangepast;- Leesbaarheid (m.n. lay-out tabellen);- Consistentie van terminologie 'maatregel' (H5 en H6)- Geen inhoudelijke wijzigingen	
D	31-03-2021	<ul style="list-style-type: none">- Tekstuele wijziging in paragraaf 6.5.1 doorgevoerd- Geen inhoudelijke wijzigingen	
E	13-04-2021	<ul style="list-style-type: none">- Lay-out wijzigingen in paragraaf 6.3 en 6.5 doorgevoerd- Geen inhoudelijke wijzigingen	
F	18-05-2021	<ul style="list-style-type: none">- Aanpassing bijlage 1 (afweging voor nr. 76, 77 en 79 - nu in lijn met hoofdttekst) en bijbehorende tellingen in paragraaf 6.5	

Inhoud

Colofon	2
Samenvatting	4
1 Inleiding context & project	7
1.1 Utrechtse context	7
1.2 MIRT verkenning en Zeef 0.....	8
1.3 Leeswijzer	10
2 Aanpak informatie verzamelen	11
2.1 Proces van informatie en participatie	11
2.1.1 Bureauonderzoek met resultaten uit eerdere onderzoeken en context.....	11
2.1.2 Interviews deskundigen	11
2.1.3 Participatiebijeenkomst en Inbeeld	12
3 Beoordelingskader	14
4 Van longlist naar realistische longlist	16
4.1 Categorisering van maatregelen	16
4.2 Bundelen van maatregelen tot oplossingsrichtingen.....	16
5 Resultaat: afgewogen realistische longlist	20
6 Analyse en aandachtspunten	22
6.1 Combineren van oplossingsrichtingen	22
6.2 Afwegen van combinaties van oplossingsrichtingen	23
6.3 Drie combinaties van oplossingsrichtingen naar zeef 1	25
6.4 Varianten en aandachtspunten per combinatie.....	27
6.4.1 Combinatie OV-verbindingen en knopen Oost - Zuid.....	27
6.4.2 Combinatie OV-verbindingen en knopen West	28
6.4.3 Een snelle OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein	29
6.5 Andere aandachtspunten en vervolg overige oplossingsrichtingen	29
6.5.1 Andere aandachtspunten	29
6.5.2 Beschrijving andere maatregelen en oplossingsrichtingen	30
7 Conclusie & aanbevelingen	32
Bijlage A Gesorteerde lange longlist	33
Bijlage B Documentenlijst	34
Bijlage C Participatieverslagen	35
Bijlage D Zorgen en aandachtspunten	37
Bijlage E Tussenresultaat	38

Samenvatting

In de regio Utrecht is een grote vraag naar nieuwe woon- en werklocaties en een sterke toename in mobiliteit in, van, naar en door de regio. In het programma U Ned werken rijk, provincie en gemeenten samen aan de opgave voor de regio Utrecht voor de korte en (middel)lange termijn op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Deze nieuwe woningen en de bestaande gebieden in Utrecht moeten aantrekkelijk en toegankelijk zijn voor bewoners en bezoekers en de rol van Utrecht Centraal als knoop in het Nederlandse spoornetwerk moet worden gewaarborgd.

In de MIRT Verkenning 'OV en wonen in de regio Utrecht' wordt in samenspraak met betrokken partijen en geïnteresseerden bepaald hoe het OV-systeem verbeterd kan worden in samenhang met de woningbouwopgave. Er wordt gekeken naar een maatregelenpakket voor 2030, met een doorkijk naar 2040 om de toekomstvastheid te borgen.

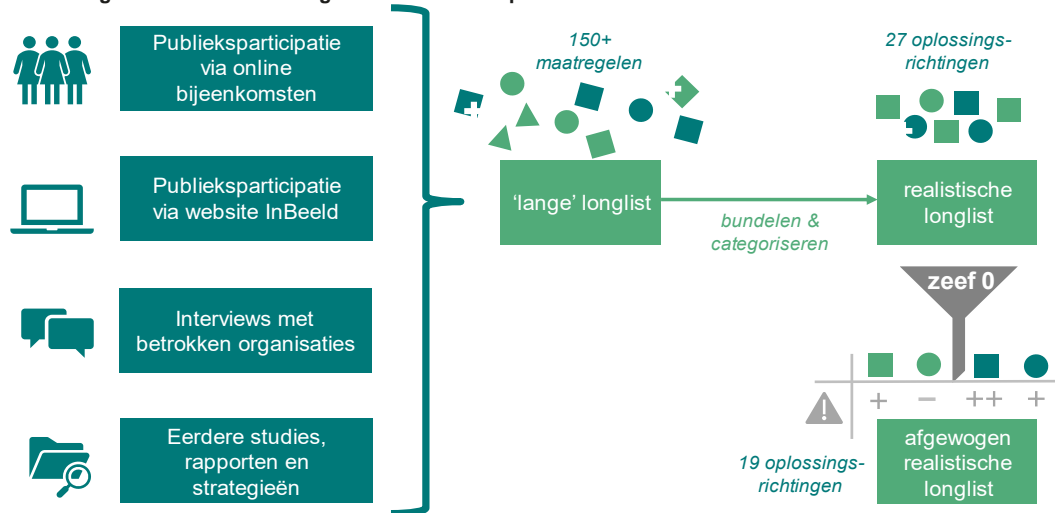
nieuwe woningen en de bestaande gebieden in Utrecht moeten aantrekkelijk en toegankelijk zijn voor bewoners en bezoekers en de rol van Utrecht Centraal als knoop in het Nederlandse spoornetwerk moet worden gewaarborgd.

Dit is de samenvatting van de studie voor de 'startfase' van deze MIRT verkenning die in maart 2021 is afgerond. Als beschreven in de 'Startbeslissing OV en wonen' is het doel van de startfase: *'aanscherpen, uitwerken en onderbouwen van de Startbeslissing in plan van aanpak'*.

Maatregelen zijn verzameld vanuit eerdere studies, interviews met de betrokken organisaties en publieksparticipatie en samengesteld tot oplossingsrichtingen. Met behulp van het beoordelingskader is een realistische 'longlist' aan oplossingsrichtingen opgesteld en afgewogen. Deze lijst is input voor de volgende stap: de 'analyse fase'.

Onderstaande afbeelding toont het proces van de studie op hoofdlijnen.

Afbeelding 1 Schematische weergave van het Zeef 0 proces in dit onderzoek



Bij aanvang van de verkenning waren reeds 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 studie.

Deze studie heeft in totaal 153 mogelijke maatregelen en oplossingsrichtingen geïdentificeerd. Deze zijn gecategoriseerd naar thema en planningsniveau (strategisch, tactisch en operationeel). 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.

De 19 oplossingsrichtingen zijn elk apart beoordeeld. Hiervoor zijn diverse criteria gehanteerd. Allereerst, draagt de oplossingsrichting bij het oplossen van (één van) de 4 doelstellingen? Namelijk: het ontlasten van de multimodale knoop Utrecht Centraal (MKUC), het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park per OV of het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties en de bouw van extra woningen. Andere criteria zijn de bereikbaarheid van Utrecht haar gehele mobiliteitssysteem, leefbaarheid en overige externe effecten en de haalbaarheid van de oplossingsrichting.

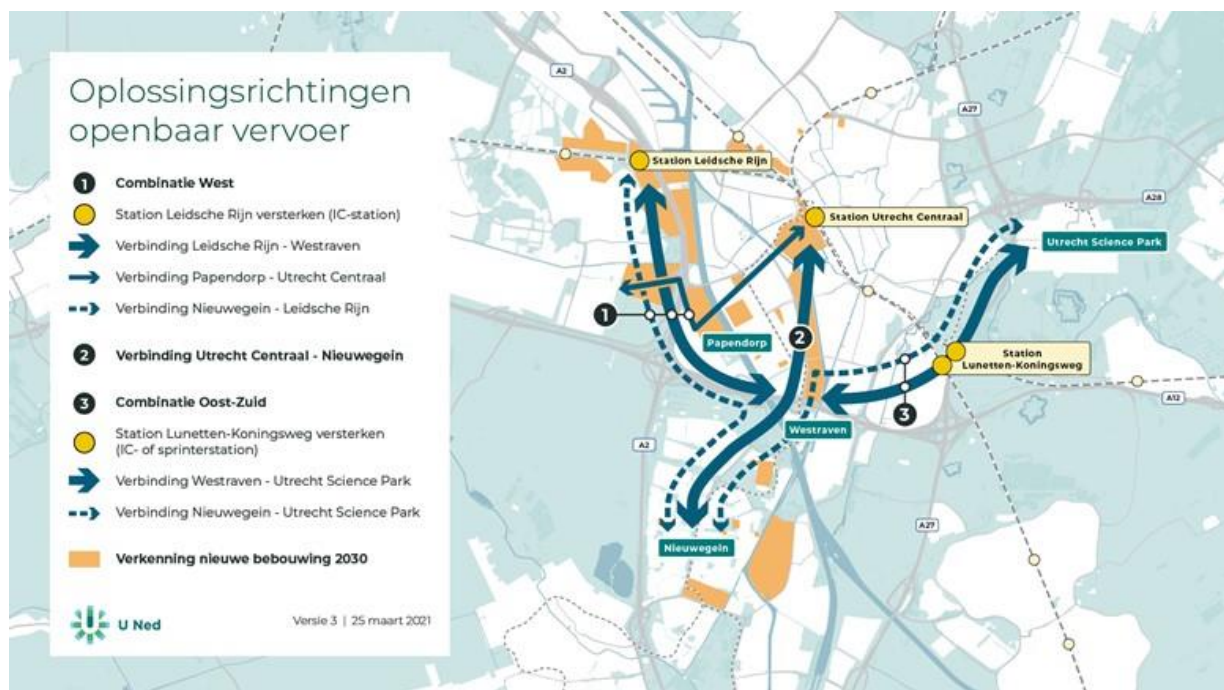
De 19 oplossingsrichtingen zijn beoordeeld door de deskundigen uit het projectteam MIRT-Verkenning OV en Wonen en het onderzoeksteam. De beoordeling betrof een globale inschatting en beoordeling of deze oplossingsrichtingen meegenomen moeten worden naar Zeef 1. In deze fase heeft geen kwantitatieve analyse, uitwerking of verdieping plaatsgevonden. Sommige oplossingsrichtingen worden niet verder meegenomen in deze studie zoals P+R of stimulering fiets maar zijn wel belangrijk voor de integraliteit van de opgave. Deze liggen op een andere onderzoekstafel en/of gaan mee als raakvlak naar zeef 1.

Het afwegen heeft geleid tot **drie combinaties van oplossingsrichtingen**, als weergegeven in afbeelding 2:

- combinatie OV-verbindingen en knopen Oost - Zuid;
- combinatie OV-verbindingen en knopen West;
- een snelle OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein.

Deze combinaties sluiten op elkaar aan. We hebben de nieuwe, snelle OV-verbinding van Leidsche Rijn naar Utrecht Science Park via Westraven en Lunetten (ofwel het wiel) in tweeën gedeeld: een westdeel en een oostdeel. Het westdeel loopt van station Leidsche Rijn tot Westraven en het oostdeel loopt van Westraven via Lunetten naar het Utrecht Science Park. Daarnaast zijn er twee nieuwe oplossingsrichtingen uit het onderzoek naar voren gekomen: namelijk het versterken station Leidsche Rijn tot IC station en het creëren van een directe verbinding tussen Papendorp en Utrecht Centraal Station (een spaak). Ook stellen we concreter de vraag of een directe verbinding van Nieuwegein naar USP en van Nieuwegein naar Leidsche Rijn kan bijdragen aan het behalen van de opgaven.

Afbeelding 2 Overzichtskaart met 3 combinaties van oplossingsrichtingen



Elke combinatie van oplossingsrichtingen bestaat uit verschillende componenten. Deze moeten in een logische volgorde worden gerealiseerd om goed te functioneren. Daarnaast hangen ze nauw samen: het wiel werkt pas goed als de spaken het netwerk voeden met reizigers en de knooppunten een soepele overstap mogelijk maken. De combinatie van oplossingsrichtingen met hun aandachtspunten vormen input voor de volgende stap in deze MIRT verkenning: de analyse fase.

Bij de combinaties van oplossingsrichtingen hoort een aantal aandachtspunten voor de vervolgstappen van de verkenning:

- vanuit de samenhang adviseren wij om de combinaties apart te onderzoeken om vervolgens weer samen te voegen. Dit om de complexiteit van deze studie iets te vereenvoudigen;
- de effecten op de binnenstadsas en de OV-hubs worden bij de analyse en beoordeling steeds expliciet meegenomen;
- het meenemen van stakeholders met een participatief proces waarbij de ideeën en zorgen van stakeholders mee worden genomen als aandachtspunten;
- houd goed rekening met diverse raakvlakken zoals stimulering fiets en P+R- beleid.

1 Inleiding context & project

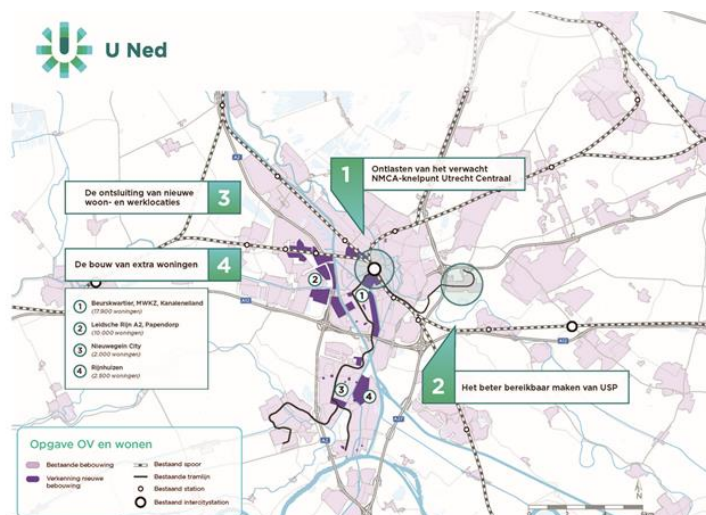
1.1 Utrechtse context

In de regio Utrecht is een grote vraag naar nieuwe woon- en werklocaties en een sterke toename in mobiliteit in, van, naar en door de regio. In het programma U Ned werken rijk, provincie en gemeenten samen aan de opgave voor de regio Utrecht voor de korte en (middel)lange termijn op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Deze nieuwe woningen en de bestaande gebieden in Utrecht moeten aantrekkelijk en toegankelijk zijn voor bewoners en bezoekers en de rol van Utrecht Centraal als knoop in het Nederlandse spoornetwerk moet worden gewaarborgd.

De metropoolregio Utrecht is mede door zijn centrale ligging één van de aantrekkelijkste gebieden in Nederland om te wonen en werken. Om die reden is het noodzakelijk dat er voldoende woningen worden bijgebouwd, terwijl de stad tegelijkertijd bereikbaar blijft voor zowel de bewoners als de bedrijven. In de opgave waar de regio voor staat is het belangrijk om een goede balans te vinden tussen het bouwen van een groot aantal woningen, het creëren van voldoende arbeidsplaatsen, het bereikbaar houden van de hele metropoolregio, en tegelijkertijd een gebied te creëren met veel ruimtelijke kwaliteit; een leefbare stad met een hoog voorzieningenniveau en een grote aantrekkingskracht. Daarom is het faciliteren van een duurzame, leefbare woonomgeving waarin een gezond stedelijk leven centraal staat het leidende thema van de woningbouwopgave in deze regio, die tussen 2020 en 2030 een totaal van 75.000 woningen bedraagt. In die opgave tot 2030 onderzoekt de MIRT-verkenning OV en wonen in de regio Utrecht welke OV-maatregelen noodzakelijk zijn om de ontsluiting van de nieuwe woon- en werklocaties en de bouw van extra woningen in Utrecht zuidwest en Nieuwegein mogelijk te maken. Dit in samenhang met het ontlasten van Utrecht Centraal en het beter bereikbaar maken van USP. De vier opgaven van de MIRT-verkenning zijn weergegeven in afbeelding 1.1. Het doel van de startfase is 'aanscherpen, uitwerken en onderbouwen van de Startbeslissing in plan van aanpak', als beschreven in de 'Startbeslissing OV en wonen'.

Momenteel zijn er al bereikbaarheidsknelpunten op meerdere plekken in de stad. Hierbij gaat het vooral om de knooppunten Utrecht Centraal en Utrecht Science Park, maar ook andere locaties in en om de stad lopen vast. Met de komst van 75.000 nieuwe woningen in Utrecht zullen de knelpunten steeds verder toenemen in intensiteit en aantal. Om dat te voorkomen zullen de groei van de stad en het slim faciliteren van leefbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid hand in hand moeten gaan.

Afbeelding 1.1 Overzichtskaart opgaven OV en wonen in regio Utrecht



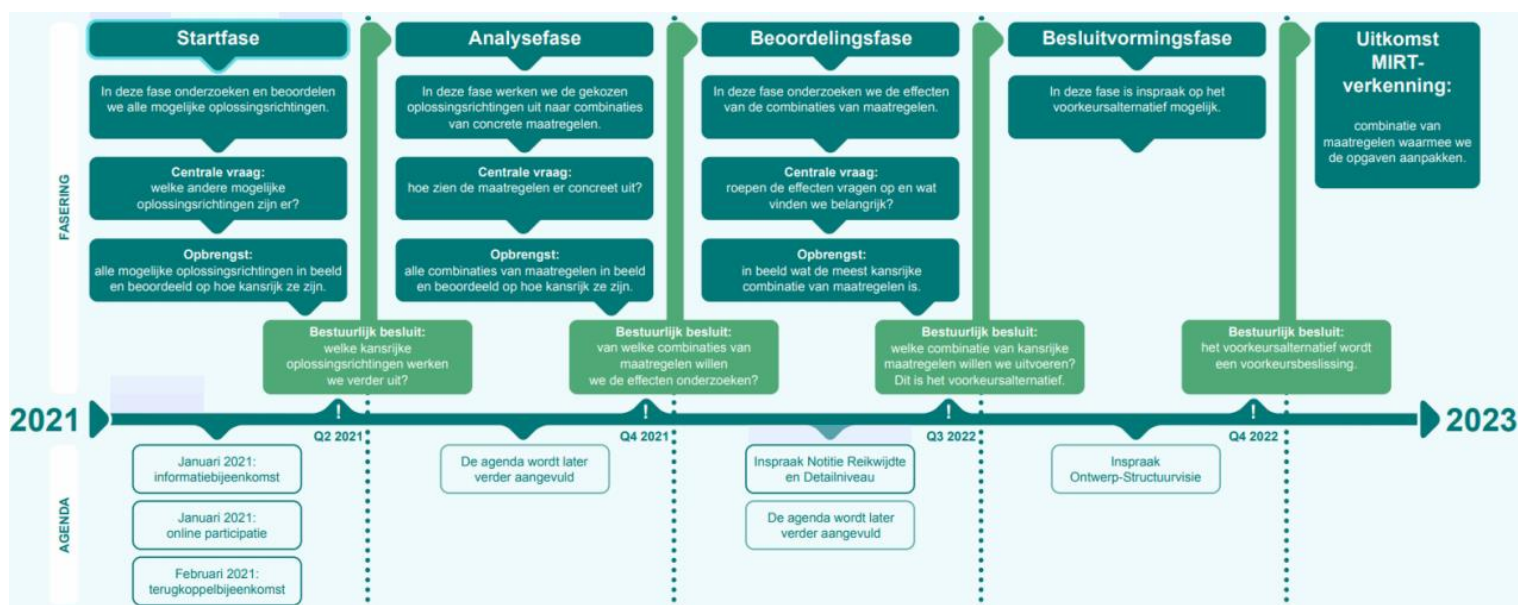
1.2 MIRT verkenning en Zeef 0

De bereikbaarheidsknelpunten hebben geleid tot de start van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen wordt gezocht naar oplossingen op het gebied van openbaar vervoer voor de volgende opgaven:

- het beter bereikbaar maken van USP (Utrecht Science Park - voorheen de Uithof);
- ontlasten van het multimodale knooppunt Utrecht Centraal (verwachte NMCA-knelpunt) en het centrum;
- de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties;
- de bouw van extra woningen mogelijk maken.

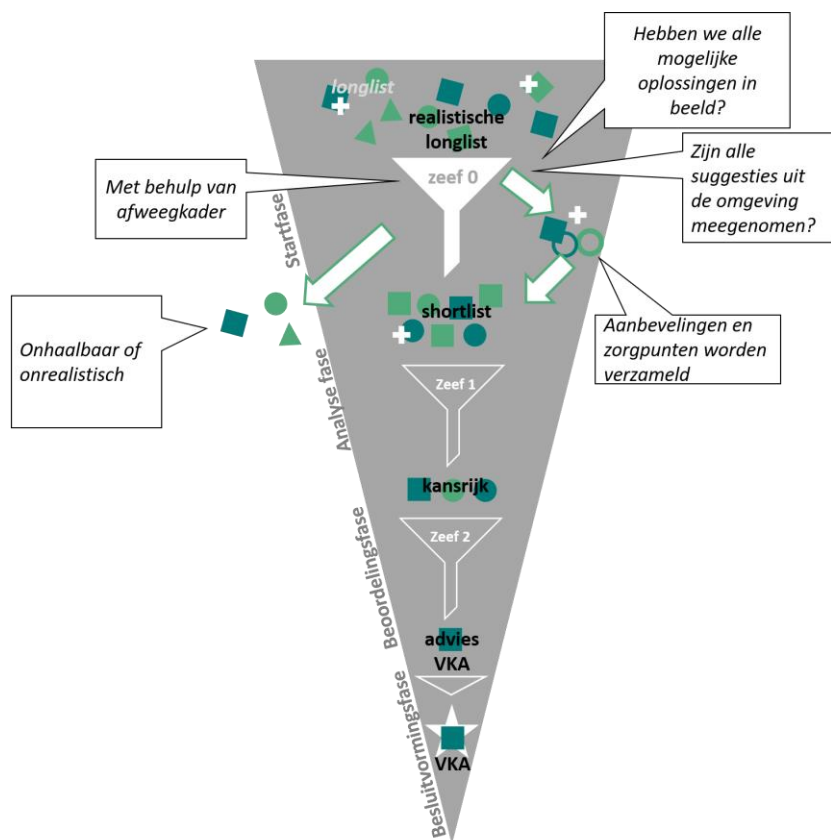
De MIRT-verkenning is onderdeel van het Programma U Ned waarin verschillende overheden zijn vertegenwoordigd. Op dit moment bevindt de MIRT verkenning zich in de startfase. De volledige fasering van de MIRT-verkenning is te zien in afbeelding 1.2.

Afbeelding 1.2 Tijdlijn MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht



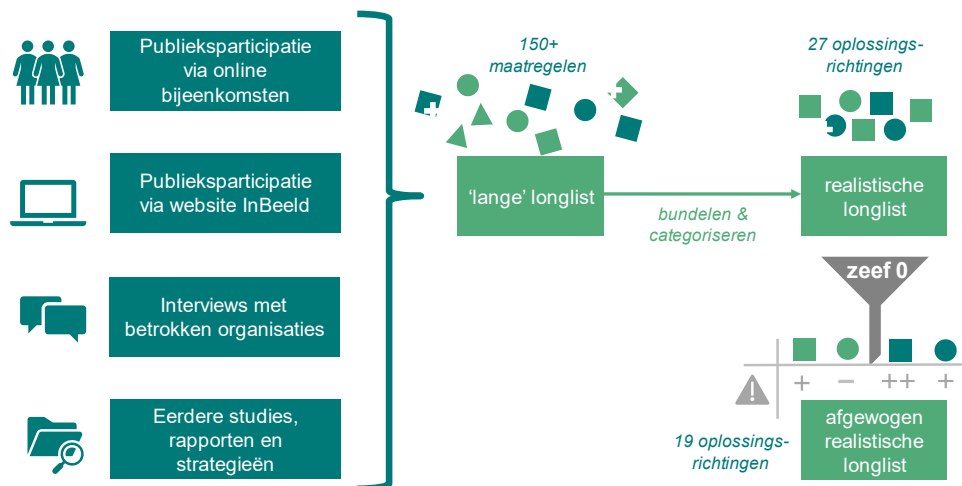
De studie in dit rapport richt zich op Zeef 0: de 'startfase' van elke MIRT-verkenning. Afbeelding 1.3 toont de vragen die worden beantwoord in Zeef 0 en de daaropvolgende fasen.

Afbeelding 1.3 Visualisatie trechter MIRT-fasering. De studie beschreven in dit rapport gaat over de eerste stap: Zeef 0



De eerste stap in Zeef 0 draait om het opstellen van een (lange) longlist met mogelijke maatregelen passend bij de doelen van de MIRT Verkenning, inclusief suggesties en oplossingsrichtingen. Op basis van eerdere studies, interviews met betrokken organisaties en publieksparticipatie is deze longlist opgesteld. Hieruit stelt het onderzoeksteam een kortere 'realistische longlist' samen met mogelijke oplossingsrichtingen op een strategisch niveau. Deze realistische longlist is beoordeeld op basis van het beoordelingskader voor de startfase. Deze beoordeling leidt tot een keuze voor de kansrijke oplossingsrichtingen die in de analyse fase verder worden uitgewerkt. Afbeelding 1.4 laat dit proces in een schematische weergave zien.

Afbeelding 1.4 Schematische weergave van het Zeef 0 proces in dit onderzoek



Uit het voortraject zijn al drie oplossingsrichtingen naar voren gekomen. Bij aanvang van Zeef 0 zijn deze daarom al in de realistische longlist opgenomen. Dit zijn de volgende oplossingsrichtingen:

- een versterkt station Lunetten-Koningsweg;
- een oost-west HOV-verbinding;
- een (HOV-)ontsluiting gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht Zuidwest.

Deze komen nader aan bod in hoofdstuk 5 waar de volledige realistische longlist staat beschreven.

1.3 Leeswijzer

Dit rapport beschrijft de aanpak, resultaten en conclusies van Zeef 0. De tussenresultaten en een overzichtskaart staan in de bijlages.

Hoofdstuk 2 beschrijft de totstandkoming van de lange longlist en de aanpak voor het ophalen en structureren van oplossingsrichtingen. Hoofdstuk 3 zoomt in op de totstandkoming van het beoordelingskader. Hoofdstuk 4 beschrijft stapsgewijs het proces van longlist naar realistische longlist. Hier wordt ook het proces van bundelen tot oplossingsrichtingen uitgelicht en de selectie van 19 realistische oplossingsrichtingen.

In hoofdstuk 5 wordt de afgewogen realistische longlist gepresenteerd en de combinaties van oplossingsrichtingen geïntroduceerd. Daarop volgt een analyse en aandachtspunten in hoofdstuk 6 en tot slot een conclusie en aanbevelingen in hoofdstuk 7.

2 Aanpak informatie verzamelen

2.1 Proces van informatie en participatie

Bij de eerste fase van een MIRT verkenning wordt breed gekeken naar mogelijke oplossingen. Er is de afgelopen jaren al door uiteenlopende partijen en personen nagedacht over een toekomstvast en duurzaam OV- en mobiliteitssysteem voor de regio Utrecht. Als eerste stap in deze verkenning om tot een realistische longlist te komen is daarom teruggeblikt op het verleden door middel van **bureauonderzoek**. Daarnaast is in **interviews met betrokken partijen** en **publieksparticipatie voor geïnteresseerden** via 2 bijeenkomsten en via een online participatieplatform het net breed opgehaald om tot een 'lange' longlist te komen. De aanpak voor deze 3 verschillende bronnen is hieronder kort beschreven.

De 'lange' longlist staat in bijlage A. Deze lijst met suggesties en oplossingen bevat ook de herkomst met eventuele toelichting of onderbouwing.

2.1.1 Bureauonderzoek met resultaten uit eerdere onderzoeken en context

Naast U Ned hebben ook verschillende gemeentes, de Provincie Utrecht, het ministerie van I&W in samenwerking met ProRail en bijvoorbeeld de universiteit Utrecht nagedacht over de rol van OV in de regio. De resultaten van studies, geformuleerde toekomstvisies en geschreven strategieën geven een aardig beeld van de reeds bekende wensen en (on)mogelijkheden.

Het startpunt van het bureauonderzoek is een door U Ned aangeleverd lijst met documenten. De documenten op deze lijst zijn gescand om te bepalen of er oplossingsrichtingen in worden vermeld. Een scan is in deze fase voldoende omdat het vooral gaat om het identificeren van oplossingsrichtingen op een strategisch niveau. Deze zullen naar verwachting in meerdere documenten terugkeren. De geïdentificeerde oplossingsrichtingen zijn vervolgens opgenomen in de lange longlist. Wanneer in deze documenten naar andere documenten verwezen wordt zijn deze ook doorgenomen. De lijst is verder uitgebreid op advies van de geïnterviewde partijen.

Titels die direct hebben geleid tot maatregelen in de longlist zijn:

- OV Toekomstbeeld Midden Nederland (juni 2019);
- Startdocument vervolg pre-verkenning (november 2019);
- Startbeslissing - MIRT OV en wonen in regio Utrecht (juli 2020);
- Utrecht Nabij (november 2020);
- Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest (juli 2020);
- Mobiliteitsplan 2040 Gemeente Utrecht (november 2020 - inspraakversie);
- Utrechts Aanbod (november 2020).

De Ruimtelijke Strategie Utrecht (januari 2021) was tijdens het bureauonderzoek nog niet beschikbaar en is daarom niet meegenomen. Naast input voor de longlist, bieden deze documenten ook relevante achtergrondinformatie met onderbouwingen en raakvlakken voor later in het MIRT proces. In bijlage B staat de documentenlijst.

2.1.2 Interviews deskundigen

Aanvullend op het bureauonderzoek zijn diverse deskundigen geïnterviewd om een goed beeld te krijgen van de voorgaande onderzoeksfasen. Er zijn in totaal 3 interviews afgenomen via Teams, zie onderstaande tabel 2.1.

Tabel 2.1 Overzicht van interviews met organisatie en datum

Organisatie(s)	Datum interview
gemeente Nieuwegein en U10	21 december 2020
gemeente Utrecht	5 januari 2021
provincie Utrecht	7 januari 2021

Uit de interviews en mail zijn verschillende oplossingsrichtingen toegevoegd aan de longlist. De suggesties zijn direct ingetekend of genoteerd op een digitale kaart die werd gedeeld. Dit diende als verslaglegging.

2.1.3 Participatiebijeenkomst en Inbeeld

Er zijn twee participatiemomenten geweest: op 12 en 14 januari 2021 waren geïnteresseerden welkom voor een digitale participatiesessie. Na een plenaire introductie werd in kleine groepen van 3 tot 5 gasten suggesties opgehaald. Onderstaande afbeelding toont een 'wordcloud' met opgehaalde reacties op een vraag om mensen uit te nodigen toekomstgericht en creatief te denken.

Afbeelding 2.1 Wordcloud uit participatiebijeenkomst



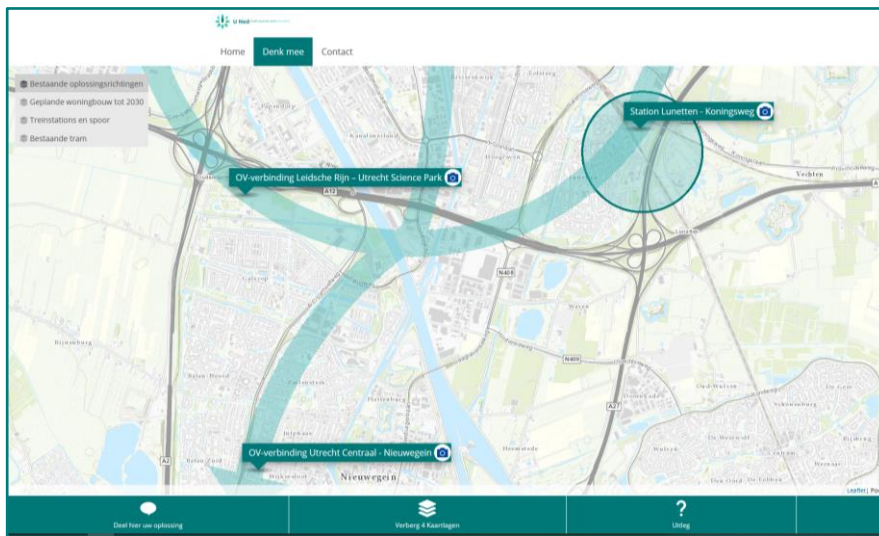
De eerste bijeenkomst van 12 januari was gericht op individuele belanghebbenden zoals bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden. De open uitnodiging, die werd gedeeld via de website van U Ned en werd verspreid via nieuwsbrieven op wijkniveau, zorgde voor circa 30 aanwezigen met uiteenlopende achtergronden. Zowel (toekomstige) bewoners en ondernemers uit Utrecht als uit Nieuwegein waren aanwezig.

De tweede bijeenkomst van 14 januari was gericht op belangenvertegenwoordigers. Deze werden gericht uitgenodigd vanuit het netwerk van U Ned. Ook bij deze bijeenkomst waren circa 30 personen aanwezig met uiteenlopende achtergronden, van bewoners- en bedrijvenvertegenwoordigers tot studenten en ouderen, natuur/milieu en vertegenwoordigers van verkeersorganisaties.

Zie bijlage C voor de presentatie die gehouden is tijdens de participatiebijeenkomsten en de daaropvolgende berichtgeving op de website van U Ned.

Naast de bijeenkomsten konden mensen in de periode van 12 tot en met 22 januari 2021 hun zorgen en suggesties delen via een online platform: InBeeld. Via de openbaar toegankelijke website zagen geïnteresseerden een kaart van de regio met daarop de 3 reeds bestaande oplossingsrichtingen ingetekend en een korte beschrijving. Dit leverde in totaal ruim 50 reacties op. De suggesties zijn opgenomen in de longlist in bijlage A, de zorgen of aandachtspunten zijn opgenomen in bijlage D. De terugkoppeling heeft plaats gevonden in een digitale participatiebijeenkomst op 2 maart. Deze bijeenkomst leverde geen nieuwe oplossingen, wel nog een aantal aandachtspunten. De nieuwe aandachtspunten zijn toegevoegd aan bijlage D.

Afbeelding 2.2 Via het online inspraakplatform InBeeld konden geïnteresseerden suggesties en zorgen delen



3 Beoordelingskader

De beoordeling van de longlist is gestructureerd door middel van een beoordelingskader. Aan de hand van dit beoordelingskader beoordeelde het projectteam MIRT-verkenning OV en Wonen en de experts van het consortium op kwalitatieve wijze de oplossingsrichtingen.

Dit beoordelingskader omvat de vier opgaven zoals geformuleerd in de startbeslissing, maar ook andere criteria die de geschiktheid van een oplossingsrichting bepalen, zoals de impact op de leefbaarheid en de haalbaarheid van de oplossingsrichting.

Het 'beoordelingskader op hoofdlijnen' zoals opgenomen op pagina 13 en 14 in de 'Startbeslissing MIRT Verkenning OV in de regio Utrecht'¹ vormt het uitgangspunt voor het beoordelingskader dat in Zeef 0 gebruikt is.

Omdat het in Zeef 0 gaat om een beoordeling op hoofdlijnen, voldoet een vereenvoudiging van dit beoordelingskader. In overleg met het projectteam MIRT-verkenning OV en Wonen is uiteindelijk het beoordelingskaders voor Zeef 0 bepaald. Tabel 3.1 laat het beoordelingskader uit de startbeslissing zien en de vertaling daarvan naar het beoordelingskader voor Zeef 0.

Tabel 3.1 Vertaling van beoordelingskader uit startbeslissing naar beoordeling voor Zeef 0

Thema	Beoordelingskader Startbeslissing	Beoordelingskader Zeef 0	
doelbereik/ bereikbaarheid OV	bijdrage aan ontlasten van de multimodale knoop Utrecht Centraal (MKUC)	bijdrage aan ontlasten van de multimodale knoop Utrecht Centraal (MKUC)	
	bijdrage aan verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP)	bijdrage aan verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park per OV	
	bijdrage aan beter bereikbaar maken van nieuwe woon- en werklocaties	bijdrage aan beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties en de bouw van extra woningen	
	mogelijk maken van de bouw van extra woningen		
bereikbaarheid Utrecht gehele mobiliteitssysteem	effect op het gehele mobiliteitssysteem (HWN/OWN, fiets en OV) van de regio Utrecht	bijdrage maatregel op bereikbaarheid gehele mobiliteitssysteem Utrecht	
leefbaarheid en overige externe effecten	luchtkwaliteit	leefbaarheid en overige externe effecten	
	klimaat		
	geluid		
	water & bodem		
	natuur & landschap		
	archeologie & cultuurhistorie		
	gezondheid		
haalbaarheid	externe veiligheid	financiële haalbaarheid	
	kosten		
	exploitatie		
	baten-kosten		
	technische uitvoerbaarheid		technische en juridische haalbaarheid
	uitvoeringshinder		
	risico's		
	toekomstvastheid		toekomstvastheid
draagvlak	draagvlak		

Samen met het projectteam zijn ook de definities van de criteria en de wijze van beoordeling bepaald, zie daarvoor tabel 3.2.

¹ Zie <https://programma-uned.nl/relevante+documenten/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1820676>

Tabel 3.2 Bepaling definities criteria en de wijze van beoordeling

criterium	Nadere toelichting	Methodiek
bijdrage aan ontlasten van de multimodale knoop Utrecht Centraal (MKUC)	in welke mate draagt de maatregel bij aan het minimaliseren van het aantal doorgaande reisbewegingen via het MKUC? De maatregel draagt hieraan bij wanneer deze ervoor zorgt dat reizigers niet via het MKUC, maar via een andere routes naar hun eindbestemming reizen	5-puntschaal: erg weinig - erg veel
bijdrage aan verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park per OV	in welke mate draagt de maatregel bij aan het verminderen van de reistijd per OV naar en van USP? Het gaat hier om de wachttijd, overstaptijd en de reistijd in het voertuig. Bij een hogere OV-frequentie neemt de wachttijd af, waardoor de reistijd ook korter is	5-puntschaal: erg weinig - erg veel
bijdrage aan beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties en de bouw van extra woningen	in welke mate draagt de maatregel bij aan het verminderen van de reistijd per OV naar en van de nieuwe woon- en werklocaties en mogelijke nieuwe woningbouwlocaties? Het gaat hier om de wachttijd, overstaptijd en de reistijd in het voertuig. Bij een hogere OV-frequentie neemt de wachttijd af, waardoor de reistijd ook korter is. Het betreft met name de (toekomstige) woningen in de Merwedekanaalzone, Papendorp, Leidsche Rijn en Nieuwegein	5-puntschaal: erg weinig - erg veel
bijdrage maatregel op bereikbaarheid gehele mobiliteitssysteem Utrecht	in welke mate draagt de maatregel bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het hele mobiliteitssysteem in Utrecht? Het gaat daarbij om overige bereikbaarheidswinsten die buiten de scope van de bovenstaande drie criteria vallen. Hieronder valt het verbeteren van de bereikbaarheid van de locaties die binnen deze opgave vallen (MKUC, Utrecht Science Park en nieuwe woon- en werklocaties) per auto en fiets, en het verbeteren van de bereikbaarheid van locaties elders in Utrecht per OV, fiets of auto	5-puntschaal: erg weinig - erg veel
leefbaarheid en overige externe effecten	in welke mate draagt de maatregel bij aan het verbeteren van de leefbaarheid en het beperken van externe effecten? Hieronder verstaan we voornamelijk het beperken van luchtvervuiling en geluidshinder, en het verbeteren van de veiligheid	5-puntschaal: erg weinig - erg veel
financiële haalbaarheid	in welke mate heeft de maatregel een redelijke prijs/opbrengsten-verhouding, dus wordt het doel bereikt tegen redelijke kosten? Onder kosten vallen vooral de investeringskosten, en waar relevant de exploitatiekosten en onderhoudskosten	5-puntschaal: De prijs/kwaliteit verhouding is: slecht - onvoldoende - voldoende - goed - uitstekend
technische en juridische haalbaarheid	in welke mate is er sprake van technische inpasbaarheids-onmogelijkheden (bijvoorbeeld gebrek aan fysieke ruimte of de bouwconstructie is niet mogelijk) en/of juridische obstakels (bijvoorbeeld natuurgebieden)	meerkeuze vraag: - Ja - Nee - Weet niet Indien ja - geef een toelichting
toekomstvastheid	in welke mate biedt de maatregel de mogelijkheid om substantiële groei in het aantal OV reizigers in 2040 en 2050 op MKUC, Utrecht Science Park en voor de nieuwe woon- en werklocaties op te vangen? Denk daarbij aan de groei van reizigers door bevolkingsgroei of door de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties na 2030	5-puntschaal: erg weinig - erg veel
draagvlak	in welke mate kan deze maatregel rekenen op bestuurlijk, ambtelijk en omgevingsdraagvlak?	5-puntschaal: erg weinig - erg veel

Alvorens het beoordelingskader toegepast wordt, is het noodzakelijk eerst de longlist aan maatregelen te ordenen en bundelen tot een set van strategische oplossingsrichtingen. Deze stap komt in het volgende hoofdstuk aan bod.

4 Van longlist naar realistische longlist

4.1 Categorisering van maatregelen

Uit eerdere onderzoeken en de participatiebijeenkomsten is een lijst opgesteld met diverse oplossingsrichtingen, maatregelen en suggesties. We noemen deze punten op de longlist hier voor het gemak 'maatregelen'. De lijst bevat in totaal 153 maatregelen die een uiteenlopend karakter hebben. **Deze zijn gecategoriseerd naar thema en naar planningsniveau** en staan in bijlage A.

De thema's die zijn benoemd hebben vooral betrekking op Knooppunten (zoals stations, P+R of OV-hubs), Verbindingen (vooral stads- en streekvervoer, spoor), Andere modaliteiten (fiets en vervoer over water) en Wonen/werken. Tot slot is er een categorie 'Overig' met maatregelen die niet direct in eerder genoemde thema's passen.

Sommige maatregelen komen terug in meerdere bronnen, vaak in andere bewoordingen. Dit maakt dat de lijst in werkelijkheid wat korter is. In bijlage A is de lijst met maatregelen in zijn geheel opgenomen.

4.2 Bundelen van maatregelen tot oplossingsrichtingen

In deze fase is het zaak dat we oplossingsrichtingen samenstellen. Dat betekent dat we **vooral kijken naar een strategisch niveau in plaats van een tactisch of operationeel niveau**. Bovendien kijken we nu naar openbaar vervoer en wonen. Dat betekent dat maatregelen die betrekking hebben op bijvoorbeeld 'fiets' op andere onderzoekstafels komen. **Om de oplossingsrichtingen te kunnen samenstellen is de lijst van maatregelen gebundeld tot een lijst van 27 oplossingsrichtingen**. Onderstaande tabel 4.1 geeft een overzicht weer met de oplossingsrichtingen per thema. De groen gemarkeerde, dikgedrukte bundels van maatregelen zijn verder afgewogen. De andere zijn afgevallen, vormen een aanbeveling of horen thuis op andere onderzoekstafels.

Tabel 4.1 Samengestelde 27 oplossingsrichtingen (dikgedrukt en groen worden afgewogen in de volgende stap)

Thema	Oplossingsrichting
knooppunten	station Overvecht upgraden naar IC station
	station Lunetten upgraden naar Lunetten-Koningsweg: IC
	station Lunetten upgraden naar Lunetten-Koningsweg: dubbele sprinterstation
	station Vaartsche Rijn upgraden naar IC station
	station Leidsche Rijn upgraden naar IC station
	ontwikkelen OV-hubs in Utrecht west, zuid, noord en/of oost
	P+R inzetten in en rond Utrecht <i>[niet verder afgewogen]</i>
verbindingen	bestaande verbindingen beter benutten (0+ variant)
	versterken verbindingen naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP
	versterken verbindingen naar HOV-kwaliteit USP - Zeist/Driebergen
	versterken verbindingen naar HOV-kwaliteit USP - Amersfoort
	versterken verbindingen naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein
	versterken verbindingen naar HOV-kwaliteit Papendorp - Utrecht CS
	versterken verbindingen naar HOV-kwaliteit USP - station Overvecht

Thema	Oplossingsrichting
	versterken verbindingen naar HOV-kwaliteit LSR - Utrecht CS - USP (binnenstadsas)
	HOV spaak Nieuwegein-Utrecht CS verbeteren/versnellen
	versterken verbindingen naar HOV-kwaliteit Leidsche Rijn - Zuilen – Overvecht (HOV-wiel noord)
	regionale lightrail als dragend vervoersysteem
	regionale sprinterverbindingen verbeteren
	bovenregionale OV-verbindingen verbeteren <i>[niet verder afgewogen]</i>
	IC-verbindingen richting Utrecht verbeteren/versnellen <i>[niet verder afgewogen]</i>
andere modaliteiten	vervoer over water stimuleren <i>[niet verder afgewogen]</i>
	fietsgebruik verbeteren en/of stimuleren <i>[niet verder afgewogen]</i>
wonen	wonen en werken nabij OV-hubs en stations
overig	aanbeveling/denkrichting/ambitie <i>[niet verder afgewogen]</i>
	Smart Mobility <i>[niet verder afgewogen]</i>
	overige maatregelen <i>[niet verder afgewogen]</i>

Knooppunten

De verschillende oplossingsrichtingen bij 'knooppunten' geven een indruk van de mogelijkheden. Op hoofdlijnen zijn deze als volgt:

- door het opwaarderen van een **Sprinterstation naar IC-station worden** treinreizigers die nu via Utrecht-Centraal reizen afgevangen zodat de druk op Utrecht Centraal wordt verminderd. Voorbeelden van mogelijke sprinterstations zijn: Leidsche Rijn, Lunetten-Koningsweg en Overvecht;
- de **OV-hubs vormen belangrijke overstappunten** binnen de regio Utrecht. Door reizigers hier al te laten overstappen kunnen enerzijds kortere reistijden ontstaan en kunnen anderzijds de spaken naar Centraal en binnenstad worden ontlast. De OV-hubs kunnen eventueel samenvallen met treinstations en/of P+R. Voorbeelden van OV-hubs zijn Westraven, station Leidsche Rijn, Lunetten-Koningsweg en USP;
- naast de inzet op OV-hubs is ook de inzet op P+R genoemd. De inzet op P+R valt deels samen met de OV-hubs. Anderzijds ligt er een focus op de auto. Momenteel wordt binnen het programma U Ned ook een regionale parkeerstrategie opgesteld. De potentie van P+R locaties zal binnen deze strategie uitgewerkt worden. Daarom wordt de inzet op **P+R niet als aparte oplossingsrichting** meegenomen. Voorbeelden van maatregelen uit de longlist zijn: 'P+R Lopikerwaard' en 'Multimodale regionale knopen op afstand met P+R'.

Verbindingen

Het thema verbindingen kent verschillende (types) oplossingsrichtingen:

- het **huidige OV-net (waar mogelijk) beter benutten**. Deze oplossingsrichting is een bundel van maatregelen die gericht is op een verhoging van de frequentie en/of verkorting van de reistijd op de bestaande infrastructuur. Het gaat hier om maatregelen bovenop de bestaande plannen. Deze optie kan fungeren als een 0+ variant, waartegen je aanvullende maatregelen afzet. Een voorbeeld is 'Benutten van beschikbare HOV/tramcapaciteit' of 'Doorgroei U-link netwerk';
- het **versterken van diverse (bestaande) verbindingen** naar verbindingen met HOV-kwaliteit. Dat wil zeggen, een opwaardering van de kwaliteit van de bus- of tram verbinding of een stap naar tram of lightrail. In totaal gaat het om 7 verbindingen die daarvoor in aanmerking komen. Voorbeelden zijn 'wiel' tussen Leidsche Rijn via Westraven/Lunetten naar USP, een verbinding van USP naar Zeist en station Driebergen-Zeist of het versterken van de binnenstadsas (als onderdeel van een oplossingsrichting);

- het **versnellen** en mogelijk aanpassen van de route (bijv. via Merwedekanaalzone) **van de verbinding IJsselstein-Nieuwegein-Utrecht CS**. Deze oplossingsrichting wordt meermaals genoemd omdat deze goed is voor de bredere mobiliteitsambitie om meer mensen in het OV te krijgen, ondanks het feit dat deze de druk op Utrecht CS niet vermindert;
- het **HOV-wiel compleet maken** wordt eveneens genoemd. Het gaat hier om het noordelijke deel van het wiel: Leidsche Rijn – Zuilen – Overvecht – USP. Omdat deze oplossing minimaal bijdraagt aan het beter bereikbaar maken van de nieuwe woningen in de vooraf aangewezen gebieden, valt deze oplossingsrichting buiten de scope van deze studie;
- een idee is om een **lightrail of metro als drager** te maken voor een regionaal vervoerssysteem. Dit kan in relatie met de upgrade van de bestaande verbindingen naar HOV-kwaliteit;
- **verbeteren van de regionale spoorverbindingen** betekent dat moet worden bekeken in hoeverre de bestaande frequentie en snelheid op het spoor kan worden verbeterd en of er eventueel meer sprinterstations kunnen worden opgenomen in Utrecht. Als voorbeeld wordt een S-bahn concept zoals in Duitsland genoemd;
- de **bovenregionale verbindingen** betreffen verbindingen per bus of trein over langere afstanden, bijvoorbeeld van/naar Hilversum, Breda of Amersfoort. Ook een voorbeeld is het creëren van een OV-ring ruim om de stad Utrecht heen, ook wel 'het Grote Wiel' genoemd. Deze oplossingsrichting is eerder afgefallen. Uit eerder onderzoek is namelijk gebleken dat het verbeteren van regionale verbindingen onvoldoende bijdragen aan het ontlasten van Utrecht CS. Ook draagt dit weinig bij aan het ontsluiten van de (toekomstige) woon- en werklocaties;
- een andere oplossingsrichting is het **verhogen van de frequentie** van de IC-verbindingen met Utrecht. Deze oplossingsrichting is een bundeling van maatregelen en is afgefallen omdat het buiten de scope van het project valt. Bovendien is er geen relatie met de ontsluiting van de aangewezen woningbouwgebieden. Dit wordt in andere onderzoeken opgepakt (zoals het OV Toekomstbeeld). Voorbeelden zijn het verhogen van de frequentie en snelheid op de IC-verbindingen richting Eindhoven, Arnhem en Amsterdam/Schiphol.

Andere modaliteiten

Bij het thema 'andere modaliteiten' worden vooral fiets en vervoer over water genoemd:

- **de fiets** krijgt in diverse onderzoeken en ook in de participatiebijekomsten de nodige aandacht. Echter, deze modaliteit valt niet binnen de scope van dit project omdat de focus bij deze verkenning ligt op de bereikbaarheid met het OV. Maar deze oplossingsrichting moet wel in beeld blijven. Ten eerste omdat de fiets een belangrijk vervoersmiddel is voor de first en last mile van het OV, en ten tweede omdat (snel)fietsroutes ook een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarom moet deze optie wel in beeld blijven, bijvoorbeeld via een andere initiatiefnemer die iets met de fiets wil doen en waar uitvoering logischerwijs gekoppeld kan worden aan deze Verkenning. Momenteel maken fietsmaatregelen al onderdeel uit van andere werkstromen binnen U Ned. Voorbeelden van maatregelen die in de lange longlist genoemd worden zijn: 'Aandacht voor fietsstromen richting treinstations' en 'Fietsverbinding Papendorp – Utrecht CS verbeteren';
- **vervoer over water** is een andere mogelijkheid die regelmatig genoemd wordt. Deze oplossingsrichting valt af omdat ze te weinig meerwaarde biedt ten opzichte van het huidige openbaar vervoer. In vergelijking met de reguliere vormen is het vervoer over water per saldo langzamer en heeft het daardoor geen HOV kwaliteit. Voorbeelden van maatregelen zijn: 'Vervoer over water' of 'Verbreed Merwedekanaal voor vervoer over water'.

Wonen

Bij wonen (en werken) is één oplossingsrichting geformuleerd:

- **wonen en werken nabij OV-hubs en stations** is een bundeling van maatregelen die binnen dit onderzoek is meegenomen als oplossingsrichting. Deze oplossingsrichting maakt reeds onderdeel uit van het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij. In het knooppuntenprogramma en de drie gebiedsonderzoeken die worden opgestart zal dit voor de woningbouwopgave na 2030 verder worden uitgewerkt. Voorbeelden zijn: 'Aandacht voor A12 en A2 zone' en 'Verdicht rondom westelijk deel Wiel'.

Overige

Tot slot zijn er maatregelen die ondergebracht zijn in de oplossingsrichtingen 'Aanbeveling/denkrichting/ambitie', 'smart mobility' en 'overige maatregelen'. Deze zijn alle afgefallen voor de afweging in deze Verkenning, maar worden soms wel meegenomen op andere wijze:

- de aanbevelingen, denkrichtingen en ambities zijn gebundeld en worden doorgegeven aan Zeef 1 als aanbeveling. Voorbeelden zijn: 'Zorg voor goede spaken' of 'Kies voor (vertrambare) busbanen, 'Ruimte voor innovatie in bustechniek' en 'Tram buiten de woonwijken laten rijden';
- een aantal maatregelen hebben te maken met Smart Mobility. Voorbeelden zijn 'vraaggestuurd OV' of 'innovatie op de first en last mile'. Deze worden meegenomen op een andere onderzoekstafel;
- de afvallers bij 'overige maatregelen' betreft een oplossingsrichting bestaande uit maatregelen die helemaal buiten de scope van dit onderzoek vallen of in een eerder stadium reeds zijn afgevallen. Voorbeelden zijn de maatregelen 'Maak een treinstation van USP', 'Spoorlijn naar museum in ere herstellen' en 'Skillift'.

De dikgedrukte en groengekleurde oplossingsrichtingen in eerder gegeven tabel 4.1 gaan verder naar de beoordeling. De oplossingsrichting over het knooppunt Lunetten is daarbij nog gesplitst in een optie met een dubbele sprinterstation en een optie met een upgrade naar een IC-station, omdat beide opties wezenlijk verschillen in technische inpassing en de mogelijke reizigersstromen. In totaal komen we zo uit op 19 oplossingsrichtingen die worden beoordeeld.

Deze oplossingsrichtingen worden beschouwd als oplossingsrichtingen voor 'OV en Wonen' en vormen samen de 'realistische longlist'. Het volgende hoofdstuk beschrijft de afweging van de oplossingsrichtingen.

De oplossingsrichtingen die niet door gaan naar de beoordeling zijn weergegeven in onderstaande tabel 4.2. Daarin is ook aangegeven wat er verder met de oplossingsrichtingen gebeurt: ofwel de oplossingsrichtingen gaat mee op een andere tafel, ofwel de oplossingsrichtingen valt in deze fase af. Daarnaast bevat de lange longlist maatregelen die geen concrete maatregelen zijn maar vooral denkrichtingen die gebundeld tot oplossingsrichting bij verdere uitwerking in zeef 1 in het achterhoofd gehouden kunnen worden. Deze gaan als 'aanbevelingen' door naar de volgende fase.

Tabel 4.2 Overzicht 8 oplossingsrichtingen die niet door gaan naar de beoordeling

Oplossingsrichtingen	Afweging
P+R	op andere tafel
Smart Mobility	op andere tafel
regionale OV-verbindingen	valt af
vervoer over water	valt af
aanbeveling/denkrichting/ambitie	aanbeveling
IC-verbindingen richting Utrecht verbeteren/versnellen	op andere tafel
fietsgebruik verbeteren en/of stimuleren	op andere tafel
overige maatregelen	valt af

5 Resultaat: afgewogen realistische longlist

Nadat de realistische longlist was vastgesteld kon het afgewogen beginnen. Dit gebeurde aan de hand van een scoresheet. In de scoresheet zijn de oplossingsrichtingen gescoord volgens de criteria en scoremethodiek als eerder beschreven in tabel 3.2. Ook was er de mogelijkheid om een toelichting bij elke score te geven, voor het geval extra toelichting bij de score relevant was (zie afbeelding 5.1).

Hierbij is belangrijk te vermelden dat er door de betrokken organisaties (U Ned en onderzoeksteam) in deze fase geen inhoudelijke analyse, uitwerking of verdieping heeft plaatsgevonden. De beoordeling betrof een globalere inschatting en beoordeling of deze 19 oplossingsrichtingen zinvol zijn om af te wegen in de vervolgfase zeef 1 op basis van expert judgement. De resultaten van de beoordeling moeten dus als zodanig geïnterpreteerd worden.

Afbeelding 5.1 Voorbeeld van één van de sheets uit de scoresheets. Hier wordt het criterium ‘Bijdrage aan verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park per OV’ afgewogen

Bijdrage aan ontlasten van de multimodale knoop Utrecht Centraal (MKUC)

In welke mate draagt de maatregel bij aan het minimaliseren van het aantal doorgaande reisbewegingen via het MKUC? De maatregel draagt hieraan bij wanneer deze ervoor zorgt dat reizigers niet via het MKUC, maar via andere routes naar hun eindbestemming reizen.

Scor de oplossingsrichtingen door een 'x' in het juiste vakje te plaatsen. Geef eventueel een toelichting.

Nr.	Thema	Oplossingsrichting	afweging	afwiel	(optioneel) toelichting beoordeling
1	Knooppunten	Station Overvecht upgraden naar IC station			
2	Knooppunten	Station Lunetten-Koningsweg upgraden naar IC station			
3	Knooppunten	Station Vaartsche Rijn upgraden naar IC station			
4	Knooppunten	Station Leidsche Rijn upgraden naar IC station			
5	Verbindingen	Ontwikkelen van sprinterstation bij Lunetten-Koningsweg			
6	Verbindingen	Ontwikkelen OV hubs in Utrecht west, zuid, noord en/of oost			
7	Verbindingen	Versterken bestaande verbindingen naar HOV-kwaliteit Leidsche Rijn - (Papendorp) - Westraven - Lunetten-Koningsweg - USP			
8	Verbindingen	Versterken bestaande verbindingen naar HOV-kwaliteit USP - Zeist/Driebergen			
9	Verbindingen	Versterken bestaande verbindingen naar HOV-kwaliteit USP - Amersfoort			
10	Verbindingen	Versterken bestaande verbindingen naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein			
11	Verbindingen	Versterken bestaande verbindingen naar HOV-kwaliteit Papendorp - Utrecht CS			
12	Verbindingen	HOV spaak Nieuwegein-Utrecht CS versterken/versnellen			
13	Verbindingen	Versterken bestaande verbindingen naar HOV-kwaliteit USP - station Overvecht			
14	Verbindingen	Versterken bestaande verbindingen naar HOV-kwaliteit Leidsche Rijn - Utrecht CS - USP (binnenstadaas)			
15	Verbindingen	HOV wiel compleet maken: verbinding Leidsche Rijn - Zuilen - Overvecht			
16	Verbindingen	Bestaande verbindingen beter benutten (0+ variant)			
17	Spoor	Regionale lightrail als dragend vervoersysteem			
18	Spoor	Regionale sprinterverbindingen verbeteren			
19	Wonen	Wonen en werken nabij OV-hubs en stations			

De specialisten uit het projectteam MIRT-Verkenning OV en Wonen en het onderzoeksteam hebben de 19 oplossingsrichtingen beoordeeld door de scoresheets per criterium in te vullen.

Vervolgens zijn de scores van de scoresheet verwerkt. Tabel 5.1 toont het eindresultaat. Op basis van de scores zijn er grofweg drie groepen te onderscheiden: hoog, midden en laag. De oplossingsrichtingen ‘versterken Leidsche Rijn – (Papendorp) – Westraven – LUKW - USP (wiel)’ en ‘Wonen en werken nabij OV-hubs’ scoren het hoogst. Daarna volgt er een groep van elf oplossingsrichtingen die de middenmoot vormt. Tot slot is er een groep van zes oplossingsrichtingen die laag scoort.

Zie bijlage E voor een nadere toelichting over het stond komen van de eindscore samen met de tussenresultaten.

Tabel 5.1 Eindscore afweegmethodiek

Rang	Oplossingsrichting	Score
1	versterken verbinding Leidsche Rijn – (Papendorp) – Westraven – LUKW - USP (wiel)	hoog (40 – 42)
2	wonen en werken nabij OV-hubs	
3	IC station Lunetten-Koningsweg	midden (34 – 38)
4	versterken verbinding USP - Nieuwegein	
5	regionale sprinterverbindingen verbeteren	
6	ontwikkelen OV-hubs	
7	regionale lightrail als dragend vervoerssysteem	
8	versterken verbinding USP - station Overvecht	
9	versterken verbinding Nieuwegein-Utrecht CS	
10	versterken verbinding USP - Zeist/Driebergen	
11	dubbele sprinterstation Lunetten Koningsweg	
12	versterken verbinding USP - Amersfoort	
13	IC station Leidsche Rijn	
14	IC station Overvecht	
15	bestaande verbindingen beter benutten	
16	versterken binnenstadsas	
17	versterken verbinding Papendorp - Utrecht CS	
18	versterken verbinding Leidsche Rijn – Zuilen - Overvecht	
19	IC station Vaartsche Rijn	

Discussie en interpretatie van de score

Het is belangrijk te benadrukken dat deze scores als doel hebben om een discussie over de oplossingsrichtingen te starten. Hoewel de scores een goede indicatie geven van welke waarschijnlijk beter werkt dan een andere, is het vooral het verhaal achter de scores dat van belang is.

Deze eindscores zijn daarom besproken met het projectteam MIRT-Verkenning OV en Wonen. Hierbij werden verschillende vragen gesteld om de discussie te voeden. Vragen als: Klopt het beeld dat in de eindscore naar voren komt? Waarom scoren sommige oplossingsrichtingen erg laag? Kunnen we deze eventueel in Zeef 0 al laten afvallen? Of nemen we ze toch mee daar de volgende fase maar krijgen ze daar een bijrol?

Tijdens het bespreken kwamen in eerste instantie een aantal interpretatieverschillen naar boven. Zo werd de oplossingsrichting 'Ontwikkelen OV-hubs' door sommigen geïnterpreteerd als ook omvattend de ontwikkeling van P+R locaties, terwijl dit niet het geval was. De ontwikkeling van P+R locaties was namelijk als oplossingsrichting in het vorige stadium afgevallen. Ook werden de woorden 'versterken verbindingen' door twee deelnemers geïnterpreteerd als enkel een upgrade van de bestaande ov-modaliteit, dus een upgrade van de bus- of de tramverbinding zelf. De anderen daarentegen hielden bij de beoordeling er rekening mee dat op deze verbindingen de ov-modaliteit zelf ook kon veranderen, bijvoorbeeld een busverbinding vervangen door een tramverbinding.

Hoewel door deze interpretatieverschillen op detailniveau de scores van individuele oplossingsrichtingen net iets hoger of lager hadden kunnen uitvallen, deed dit niet onder aan het algemene beeld dat naar voren kwam. **De oplossingsrichtingen die volgens de deelnemers veel potentie hadden scoorden over het algemeen het best,** terwijl de oplossingsrichtingen waarbij de deelnemers twijfels hadden laag scoorden. Zo bleek uit de bespreking.

De inhoudelijke discussie van de oplossingsrichtingen wordt besproken in de analyse in het volgende hoofdstuk.

6 Analyse en aandachtspunten

6.1 Combineren van oplossingsrichtingen

Veel oplossingsrichtingen uit de realistische longlist hangen nauw met elkaar samen. Ze beïnvloeden elkaar dusdanig, dat er combinaties van oplossingsrichtingen zijn gemaakt. Ook zijn er een aantal oplossingsrichtingen afgevallen in het proces van combineren, deze en hun afweging staan beschreven in tabel 6.3.

Om de oplossingsrichtingen in Zeef 1 verder te kunnen analyseren, zijn na afweging de relevante oplossingsrichtingen samengevoegd tot 6 logische combinaties tabel 6.1 hieronder laat zien welke oplossingsrichtingen onder welke combinatie vallen. Niet alle combinaties worden meegenomen naar de volgende fase.

Tabel 6.1 Overzicht combinaties van oplossingsrichtingen

Combinatie van oplossingsrichtingen	Eventuele toelichting	Nummer oplossingsrichting in realistische longlist
Combinatie OV-verbindingen en knopen Oost - Zuid	<ul style="list-style-type: none"> - station Lunetten-Koningsweg versterken: een combinatie van het bestaande station Utrecht Lunetten en een nog te bouwen station bij de Koningsweg (IC en/of sprinter station). Dit station heeft de potentie om na Utrecht Centraal het grootste station van Utrecht te worden en daarmee Utrecht Centraal flink te ontlasten - nieuwe, snelle OV-verbinding tussen Westraven en het Utrecht Science Park via Lunetten (wiel oost) - een directe OV-verbinding van Nieuwegein naar het Utrecht Science Park bijvoorbeeld via Westraven en Lunetten 	2, 5, 8, 10, 7
Combinatie OV-verbindingen en knopen West	<ul style="list-style-type: none"> - nieuwe, snelle OV-verbinding tussen Leidsche Rijn en Westraven (wiel west) - station Leidsche Rijn versterken (IC station) - een snelle OV-verbinding tussen Papendorp en Utrecht Centraal - een directe OV-verbinding van Nieuwegein naar Leidsche Rijn (in afstemming met wiel west) 	12
een snelle OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein	om de bereikbaarheid van de nieuwe woonlocaties in Utrecht Zuidwest (waaronder de Merwedekanaalzone) en Nieuwegein te verbeteren	4, 7, 11, (gedeelte van) 14
ontwikkelen OV-hubs		6
wonen en werken nabij OV-hubs en stations		19
bereikbaarheid Amersfoort - USP - Utrecht Noord verbeteren		1, 9, 13

Bij aanvang van dit onderzoek waren er al 3 oplossingsrichtingen in het vizier als beschreven in de Startbeslissing. Deze zijn uitgebreid en aangepast. Zo hebben we de **nieuwe, snelle OV-verbinding van Leidsche Rijn naar Utrecht Science Park** via Westraven en Lunetten (ofwel het wiel uit de Startverkenning) in **tweeën gedeeld: een westdeel en een oostdeel**. Het westdeel loopt van station Leidsche Rijn tot Westraven en het oostdeel loopt van Westraven via Lunetten naar het Utrecht Science Park. Daarnaast zijn er **twee nieuwe oplossingsrichtingen** uit het onderzoek naar voren gekomen: namelijk het **versterken station Leidsche Rijn** tot IC station en het **creëren van een directe verbinding tussen Papendorp en Utrecht Centraal Station** (een spaak). Ook stellen we concreter de vraag of een directe verbinding van Nieuwegein naar USP en Nieuwegein naar Leidsche Rijn kan bijdragen aan het behalen van de opgaven.

Niet alleen de oplossingsrichtingen maar ook de combinaties onderling hangen nauw met elkaar samen: het wiel werkt pas goed als de spaken het netwerk voeden met reizigers en de knooppunten een soepele overstap mogelijk maken.

6.2 Afwegen van combinaties van oplossingsrichtingen

De verschillende combinaties zijn kwalitatief afgewogen als is weergegeven in onderstaande tabel 6.2.

Bij de beoordeling van de scores valt op dat er geen combinatie is die alle doelen van de MIRT Verkenning dient. Daarnaast is gebleken dat de oplossingsrichtingen elkaar kunnen versterken als ze in de juiste combinatie worden uitgevoerd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de combinaties van OV-verbindingen en knopen (het wiel) in combinatie met station Lunetten-Koningsweg.

Tabel 6.2 Combinaties van oplossingsrichtingen en hun effect op doelbereik. Gesorteerd per vervolgstap

	Nr. oplossingsrichting in realistische longlist	Ontlasten Utrecht CS	Bereikbaarheid USP	Nieuwe woon en werk locaties
<i>Vervolgstap: Mee te nemen combinaties van oplossingsrichtingen naar gebied (west, zuid, oost)</i>				
combinatie OV-verbindingen en knopen Oost - Zuid	2, 5, 8, 10, 7	+	+	0/+
combinatie OV-verbindingen en knopen West	12	-	-	+
een snelle OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein	4, 7, 11, (gedeelte van) 14	-	+	+
<i>Vervolgstap: Onderzoeken, als onderdeel van bovenstaande combinaties</i>				
ontwikkelen OV-hubs	6	+	0/+	+
wonen en werken nabij OV-hubs en stations	19	+	0	+
<i>Vervolgstap: Is/wordt elders onderzocht</i>				
bereikbaarheid Amersfoort - USP - Utrecht Noord verbeteren	1, 9, 13	+	+	- voor wonen

Het afwegen heeft geleid tot **drie combinaties van oplossingsrichtingen** (zie de overzichtskaart op afbeelding 6.1) die in hun geheel worden meegenomen in de volgende fase. Dit zijn:

- **Combinatie OV-verbindingen en knopen Oost - Zuid**
Hierin zijn de volgende oplossingsrichtingen samengebracht:
 - station Lunetten-Koningsweg versterken: een combinatie van het bestaande station Utrecht Lunetten en een nog te bouwen station bij de Koningsweg (IC en/of sprinter station). Dit station heeft de potentie om na Utrecht Centraal het grootste station van Utrecht te worden en daarmee Utrecht Centraal flink te ontlasten;
 - nieuwe, snelle OV-verbinding tussen Westraven en het Utrecht Science Park via Lunetten (wiel oost);
 - een directe OV-verbinding van Nieuwegein naar het Utrecht Science Park bijvoorbeeld via Westraven en Lunetten.
- **Combinatie OV-verbindingen en knopen West**
Hierin zijn de volgende oplossingsrichtingen samengebracht:
 - nieuwe, snelle OV-verbinding tussen Leidsche Rijn en Westraven (wiel west);
 - station Leidsche Rijn versterken (IC station);
 - een snelle OV-verbinding tussen Papendorp en Utrecht Centraal;
 - een directe OV-verbinding van Nieuwegein naar Leidsche Rijn (in afstemming met wiel west);

- een snelle OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein om de bereikbaarheid van de nieuwe woonlocaties in Utrecht Zuidwest (waaronder de Merwedekanaalzone) en Nieuwegein te verbeteren.

De overige 3 combinaties dienen ook verder te worden onderzocht, binnen de verkenning, dan wel op een andere tafel in een ander project. Het ontwikkelen van de OV-hubs en het stimuleren van gebiedsontwikkeling nabij de hubs en stations (Transit Oriented Development) moet - ongeacht de uiteindelijk geselecteerde oplossingsrichtingen - verder worden onderzocht. Eén combinatie van oplossingsrichtingen ('bereikbaarheid Amersfoort - USP - Utrecht Noord verbeteren') wordt al elders onderzocht.

Niet alle 19 afgewogen oplossingsrichtingen zullen worden meegenomen naar de volgende fase. In onderstaande tabel 6.3 staat het besluit en de achterliggende toelichting beschreven over deze afgevalen mogelijkheden.

Tabel 6.3 Afgevalen oplossingsrichtingen met toelichting

Oplossingsrichting	Nr. in realistische longlist	Besluit afweging	Toelichting bij afweging
IC station Vaartsche Rijn	3	vervalt, ontlast CS, maar verder weinig mogelijkheden van ontwikkelen knoop	Langs de bestaande perrons kunnen geen IC's stoppen. Opwaardering naar IC station vergt een compleet andere spoorindeling in en rondom Utrecht die technisch niet inpasbaar lijkt. Bovendien is de realisatie van een OV-knooppunt waarbij regionale bussen aansluiten op de trein ruimtelijk gezien hier niet mogelijk.
HOV wiel noord Leidsche Rijn- Zuilen - Overvecht	15	vervalt, valt buiten de scope	deze verbinding valt buiten de scope van de opgave. In dit gebied vindt relatief weinig woningproductie plaats. Bovendien ontsluiten goede sprinterverbindingen reeds dit gebied. Ook is de inpassing van het wiel op deze verbinding technisch erg complex
bestaande verbindingen beter benutten	16	vervalt, op termijn te weinig oplossend vermogen; Als faseringsstap wel goed bruikbaar	deze oplossingsrichting valt of omdat sommige verbindingen op dit moment en in de toekomst niet voldoen qua capaciteit, betrouwbaarheid en snelheid. Verder gaan met alleen de bestaande verbindingen is dus geen optie. Investeren in bestaande verbindingen als faseringsstap is wel een optie
regionale lightrail als dragend vervoerssysteem	17	vervalt, het is beter te kijken naar de doelen en benodigde vervoer kwaliteit en capaciteit en specifieke verbindingen, niet integraal alle lijnen	de vervoervraag in de regio is te laag om een regionaal lightrailsysteem als drager te creëren. Binnen de oplossingsrichtingen die doorgaan naar Zeef 1 zal gekeken worden of en waar lightrail kan bijdragen aan de bereikbaarheid
versterken binnenstadsas	14	vervalt als oplossingsrichting voor de MIRT verkenning	deze oplossingsrichting wordt momenteel onderzocht door de gemeente Utrecht. De binnenstadsas is een belangrijk raakvlak en de oplossingsrichtingen van wiel en spaak kunnen effecten hebben op de binnenstadsas. In de huidige situatie rijden veel lijnen over CS heen via de binnenstadsas hetgeen ook bijdraagt aan het ontlasten van Utrecht CS. De effecten op de binnenstadsas dienen derhalve onderzocht te worden.

Oplossingsrichting	Nr. in realistische longlist	Besluit afweging	Toelichting bij afweging
regionale sprinter verbindingen verbeteren	18	vervalt, wordt deels op een andere tafel uitgewerkt	deze oplossingsrichting valt af omdat de regionale sprinterverbindingen nu al hoge frequenties hebben of die in de nabije toekomst zullen krijgen (PHS). Verdere frequentieverhoging wordt onderzocht op een andere tafel in Toekomstbeeld OV.

6.3 Drie combinaties van oplossingsrichtingen naar zeef 1

In afbeelding 6.1 staan de mee te nemen oplossingsrichtingen ingetekend in hoofdlijnen op een kaart. Ze zijn verder toegelicht en kort onderbouwd in tabel 6.4.

Afbeelding 6.1 Overzichtskaart met 3 combinaties van oplossingsrichtingen



De overzichtskaart toont de verschillende combinaties van oplossingsrichtingen op hoofdlijnen, ingetekend in het huidige spoornetwerk. Hierbinnen zijn verschillende varianten te onderzoeken, bijvoorbeeld qua traject maar ook qua frequentie en haltering. Waar loopt de HOV-lijn precies tussen USP en Nieuwegein? Hoe en waar wordt Lunetten-Koningsweg ingepast? Is het een verbeterd sprinterstation of wordt het een IC-station? Tabel 6.4 beschrijft de combinaties in meer detail.

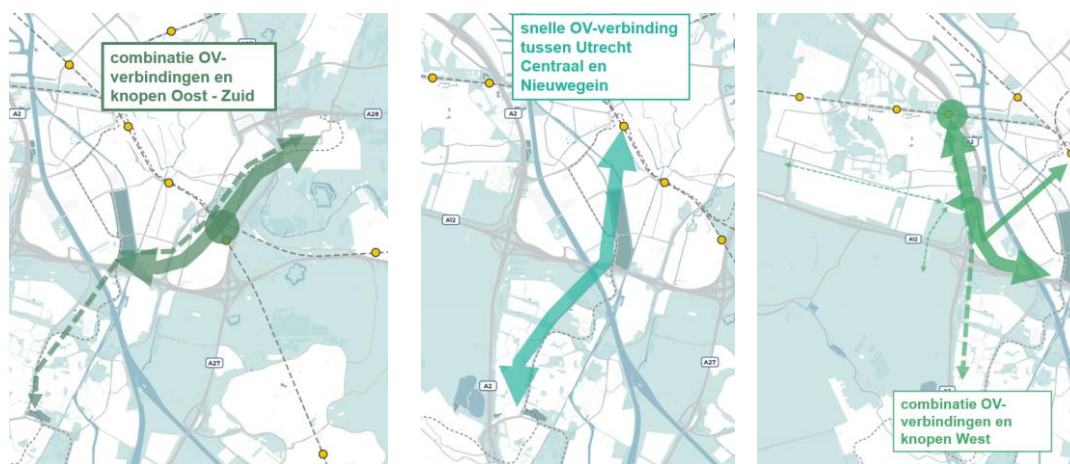
Tabel 6.4 Combinaties aan oplossingsrichtingen met omschrijving en toelichting van afweging

Combinatie van oplossingsrichtingen	Omschrijving	Toelichting bij afweging
Mee te nemen combinaties van oplossingsrichtingen naar gebied (west, zuid, oost)		
combinatie OV-verbindingen en knopen Oost - Zuid	hierin zijn de volgende oplossingsrichtingen samengebracht	<i>wiel zuid en oost is toekomstvast voor ontsluiting van ontwikkelingen A12 zone. Een goede bediening van station Lunetten-Koningsweg als sprinter of IC station is essentieel. Nog af te wegen is de tak station Driebergen/Zeist-USP (voor eerste fasering, wanneer Koningsweg nog niet is ontwikkeld)</i>
	- station Lunetten-Koningsweg versterken: een combinatie van het bestaande station Utrecht Lunetten en een nog te bouwen station bij de Koningsweg (IC en/of sprinter station). Dit station heeft de potentie om na Utrecht Centraal het grootste station van Utrecht te worden en daarmee Utrecht Centraal flink te ontlasten	
	- nieuwe, snelle OV-verbinding tussen Westraven en het Utrecht Science Park via Lunetten (wiel oost)	
	- een directe OV-verbinding van Nieuwegein naar het Utrecht Science Park bijvoorbeeld via Westraven en Lunetten	
combinatie OV-verbindingen en knopen West	Hierin zijn de volgende oplossingsrichtingen samengebracht:	<i>vanuit de nieuwe woonlocaties een goede verbinding naar Utrecht CS. IC station Leidsche Rijn kan Utrecht Centraal ontlasten. Een deel van de bussen vanaf de A2 en/of Papendorp kan hier aansluiting bieden op de trein en zo station Centraal ontlasten. Reizigers richting West NL kunnen via dit station een snellere verbinding krijgen. Toekomstvast te maken richting Rijnenburg</i>
	- nieuwe, snelle OV-verbinding tussen Leidsche Rijn en Westraven (wiel west)	
	- station Leidsche Rijn versterken (IC station)	
	- een snelle OV-verbinding tussen Papendorp en Utrecht Centraal	
een snelle OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein	verbeteren verbinding Nieuwegein - Utrecht CS	<i>afweging ontsluiting nieuwe woonlocaties Utrecht Zuidwest. Voor ontwikkelingen Merwedekanaalzone en een snellere verbinding maken. Versnellen spaak zorgt ook voor betere ontsluiting ontwikkelingen A12 zone en kwaliteitsverbetering voor inwoners Nieuwegein</i>
	inclusief ontsluiting Merwedekanaalzone en OV-hub Westraven	
Sowieso onderzoeken, als onderdeel van elke combinatie		
ontwikkelen OV-hubs	versterken van OV-hubs op diverse locaties, vooral Leidsche Rijn, Westraven, USP en Papendorp. Denk aan uitbreiden van de hubs met aanvullende functies als fietsaanbod en veraangenamen van publieke ruimte. P+R valt hier niet onder.	<i>de ontwikkeling van OV-hubs dienen binnen alle mee te nemen combinaties van oplossingsrichtingen onderzocht te worden. Daarom gaat deze mee als aanbeveling. Leidsche Rijn is al een goed voorbeeld</i>
wonen en werken nabij OV-hubs en stations	het gericht ontwikkelen van woon- en werklocaties nabij OV-hubs en stations (bijvoorbeeld met woonmilieus), zodat deze gelijk goed met OV ontsloten zijn	<i>de woningstrategie van Utrecht is hier al op gericht. Desondanks is dit een belangrijk uitgangspunt om in het vervolg traject mee nemen bij elke oplossingsrichting</i>
Is/wordt elders onderzocht		
bereikbaarheid Amersfoort - USP - Utrecht Noord verbeteren	verbeteren bereikbaarheid vanaf spoorlijn Amersfoort Utrecht: Amersfoort-USP, Bilthoven-USP, Overvecht-USP	<i>wordt elders onderzocht. Wel vindt woningbouw plaats in Zeist, Soesterberg en Amersfoort, waarvoor nog geen mobiliteitsproblemen bekend zijn. Er heeft onderzoek plaats gehad dat versterking op deze as nog geen prioriteit heeft tot 2030. Bilthoven en Amersfoort hebben al een rechtstreekse en snelle busverbindingen met USP. Station Overvecht (en Bilthoven) faciliteren reizigersstromen uit de richting Amersfoort en vallen daarmee onder deze andere studie</i>

6.4 Varianten en aandachtspunten per combinatie

We hebben in de vorige paragraaf 3 combinaties van oplossingsrichtingen benoemd die doorgaan naar de volgende fase. In deze paragraaf wordt ingezoomd op deze combinaties, met aandachtspunten en aanbevelingen. De drie combinaties staan weergegeven in afbeelding 6.2 hieronder. Daarnaast zien we nog een aantal algemene aandachtspunten, zoals de fasering van de (maatregelen binnen de) oplossingsrichtingen, de toekomstvastheid en de kosten en baten.

Afbeelding 6.2 De drie combinaties van oplossingsrichtingen op een rij



Elke combinatie van kansrijke oplossingsrichtingen kent bijzonderheden en aandachtspunten. Deze beschrijven we per combinatie.

6.4.1 Combinatie OV-verbindingen en knopen Oost - Zuid

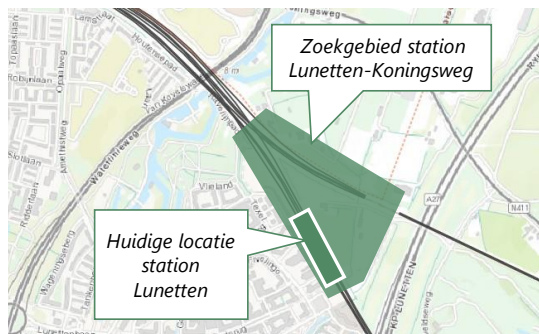
Een beter bereikbaar USP is één van de hoofddoelen van het programma, maar dan wel zonder Utrecht Centraal te belasten. Een sterk HOV-wiel kan hieraan bijdragen. Studenten van de universiteit, bezoekers en medewerkers van het UMC of het Wilhelminakinderziekenhuis reizen nu veel via Utrecht Centraal. Daarom loont het om hier een verbeterslag te maken. Deze combinatie bevat het oostelijke gedeelte van het wiel (Westraven - USP) en een te onderzoeken directe verbinding om Nieuwegein aan te sluiten.

Verschillende oplossingsrichtingen vallen onder deze combinatie: een sterker station Lunetten (al dan niet geüpgradet naar volwaardig IC-station met uitbreiding naar Koningsweg), een kwalitatief hoogwaardige overstap tussen trein en OV-lijnen naar USP, een korte reistijd tussen het station Lunetten-Koningsweg en USP, hogere frequentie van OV-lijnen en versterken van de huidige rechtstreekse verbindingen van USP naar Nieuwegein, IJsselstein en Vianen.

Verschillende varianten en fasering zijn mogelijk en ontwikkeling in de tijd moet mogelijk zijn, denk hierbij aan:

- **locatie station Lunetten - Koningsweg:** de spoorlijnen naar Arnhem en 's-Hertogenbosch divergeren wat een compacte OV-knoop bemoeilijkt. De mogelijke locatie wordt sterk bepaald door infrastructurele randvoorwaarden, zie **Afbeelding 6.3**. Bij het bepalen van de locatie dient een optimale overstap voor reizigers van spaken op het wiel centraal te staan;

Afbeelding 6.3 zoekgebied locatie station Lunetten - Koningsweg



- **status van treinstation Lunetten - Koningsweg (LKW): sprinter of IC.** Dit is wellicht niet zo zwart-wit als het lijkt. Er kan worden gekeken of Sprinters van/naar Driebergen kunnen halteren op Koningsweg. En of (alle of een deel van de) IC-treinen van/naar Arnhem daar ook kunnen halteren. Ook kan er gekeken worden of (alle of een deel van de) IC-treinen van/naar 's-Hertogenbosch kunnen halteren op Lunetten. Bij het bepalen van een passende status moet worden onderzocht welke oplossingsrichtingen het meest bijdragen aan de bereikbaarheidsdoelstellingen. Dit moet ook afgewogen worden tegen de mogelijkheden van, en gevolgen voor de landelijke dienstregeling (doorgaande reizigers) en de wens om het internationaal vervoer te versnellen. Deze mogelijke uitbreidingen kunnen in de tijd gefaseerd worden;
- **aansluiting op ander OV** kent verschillende aandachtspunten:
 - voor de overstap naar USP kan onderzocht worden welke rol de bestaande tramlijn 22 kan krijgen door een halte te realiseren naast station Koningsweg;
 - daarnaast kan het goed aansluiten van regionale buslijnen op het station LKW het station Utrecht Centraal ontlasten. De extra reistijd die hierdoor ontstaat wordt door goede aansluiting geminimaliseerd. Deze verbinding kan mogelijk gecombineerd worden met de huidige trambaan al is voor meer snelheid een eigen baan nodig;
 - binnen USP speelt dan nog de reistijd en capaciteit van de OV-as via de Heidelberglaan. Deze loopt nu al tegen zijn grenzen aan en de vraag is of dit in de toekomst geen tweede HOV-as vergt;
 - tussen station Lunetten-Koningsweg en Westraven speelt de routing van een OV-baan. Inwoners van Lunetten maken zich zorgen over een routekeuze via de A12 en A27 vanwege Park de Koppel terwijl bij een routing over de Waterlinieweg niet duidelijk is of, en zo ja, hoe deze een goede verknoping met station Lunetten-Koningsweg kan krijgen;
- **rol van station Driebergen-Zeist.** Bezien kan worden hoe een verbinding via dit IC-station tot de realisatie van station Koningsweg kan bijdragen aan het ontlasten van de verbinding via Utrecht Centraal. Mogelijk kan een goede verbinding van station Driebergen-Zeist naar USP als een eerst faseringsstap worden gebruikt voor de aanleg van het deel Koningsweg van station LKW;
- **traject USP - Nieuwegein/IJsselstein:** op dit moment wordt USP vanuit onder meer de zuidelijke gebieden van Utrecht bediend door verschillende buslijnen. Deze hebben al deels vrije infrastructuur, die voldoet echter niet bij calamiteiten op de A12 en/of A27. Bezien moet worden welke van deze lijnen in het zuid en oostelijk wiel geïntegreerd kunnen worden en hoe de gewenste kwaliteit in termen van reistijd en betrouwbaarheid kan worden bereikt;
- **aandacht voor inpassing in groen:** in de participatiebijeenkomsten kwam groen meermaals als aandachtspunt naar voren. Daarbij werd vooral de angst voor aantasting van de groene bufferzone in Lunetten door realisatie van een busbaan als onderdeel van het zuid en oostelijke wiel genoemd.

6.4.2 Combinatie OV-verbindingen en knopen West

Met de gebiedsontwikkelingen de afgelopen jaren is Leidsche Rijn uitgegroeid tot een aantrekkelijke woonwijk. Station Utrecht Leidsche Rijn kan in potentie een IC station zijn en daarmee een groter voedingsgebied hebben en Utrecht Centraal ontlasten. Het is met name een aantrekkelijke optie voor reizigers richting west Nederland om over te stappen vanuit de bussen op de A2 die dan deels niet meer naar Utrecht Centraal hoeven te rijden. Deze combinatie van OV-verbindingen en knopen vormt daarmee het wiel west.

Verschillende spaken kunnen op de langere termijn bijdragen aan een sterker OV-systeem aan dit westelijke deel van de regio. Bij de ontwikkeling van Papendorp tot een meer gemengde woon- en werklocatie is er extra reden om van de HOV-halte Papendorp een hub te maken en via de busbaan Transwijk met Utrecht CS te verbinden. Naar verwachting tussen 2030 en 2040 loopt deze route tegen zijn grenzen aan qua afwikkeling van het aantal bussen. Aan de buitenzijde van het wiel zijn spaken richting de Meern en - sterk afhankelijk van een eventuele gebiedsontwikkeling - Rijnenburg potentieel waardevol.

In de review van dit onderzoek kwam hier nog een verbijzondering bij. Aan de zuid- en westzijde van Utrecht bestaat reeds een directe OV-verbinding tussen Nieuwegein en Leidsche Rijn. In het vervolg moet nut- en noodzaak van deze OV-verbinding in goede afstemming met het wiel west worden onderzocht.

6.4.3 Een snelle OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein

Er ligt vanuit de gemeente Nieuwegein de ambitie om de reistijd vanaf Nieuwegein naar Utrecht CS te verkorten naar 15 minuten. Daarmee zou een meer concurrerende reistijd worden bereikt. De nieuwbouw bij Nieuwegein Centrum krijgt zo een sneller verbinding met Utrecht CS. De Merwedekanaalzone verandert de komende jaren van een bedrijventerrein in een levendige, gezonde en duurzame stadswijk. Naast de huidige vraag naar een goede OV-verbinding vanuit het zuiden en de verwachte groei hierop, moeten de bijna 30,000 nieuwe woningen goed worden aangesloten op het OV-systeem. Een sterke spaak die zowel aantakt op het wiel voor HOV als Utrecht CS en het landelijke treinnetwerk draagt hieraan bij.

6.5 Andere aandachtspunten en vervolg overige oplossingsrichtingen

Naast varianten en aandachtspunten per combinatie zijn er in het onderzoek en de participatie nog andere punten boven water gekomen om mee te nemen in de volgende fase van de MIRT verkenning. We leggen uit wat er gebeurt met maatregelen en oplossingsrichtingen die zijn afgefallen, mee worden genomen als aanbeveling of elders worden onderzocht.

6.5.1 Andere aandachtspunten

Fasering van de oplossingen

De verschillende combinaties van oplossingsrichtingen worden niet gelijktijdig gerealiseerd. De fasering moet logisch zijn: voordat Lunetten-Koningsweg als volwaardig IC-station kan functioneren, moet het zuid en oostelijke wiel van Westraven naar USP lopen. Als faseringsstap kan Driebergen-Zeist een rol hebben om USP vanaf de oostkant beter bereikbaar te maken en Utrecht Centraal te ontlasten. Een ander voorbeeld is dat een lijn ook nog verder versterkt kan worden om capaciteit te vergroten: van een bus op de weg in de spits naar hoogfrequent OV op een vrijliggende busbaan. Ook kan de capaciteit van de Uithoflijn (verhoging naar 20x/u), de bestaande SUNIJ lijn met de geplande busbaan Europalaan goed benut worden, voordat andere maatregelen nodig zijn. Dit dient in combinatie met de voorgestelde maatregelen te worden gezien, zoals het benutten van de Uithoflijn en de uitwerking van het Wiel-oost.

Kosten en baten in bandbreedtes

Verschillende parallelstudies zijn al uitgevoerd voor de oplossingsrichtingen. Hierbij zijn andere modellen gebruikt en aannames gedaan. Bijvoorbeeld over de maximale snelheid van het HOV. Dit leidt tot andere inschattingen voor kosten en baten. In de vervolgfase van de MIRT verkenning moet dit soort aannamen en modeltechnieken afgestemd worden.

Kijk breder dan de effecten van de drie oplossingsrichtingen

De drie combinaties van oplossingsrichtingen worden nu separaat genoemd maar dienen steeds integraal op elkaar afgestemd te worden. De effecten van de oplossingsrichtingen dienen ook voor het gehele OV-netwerk en mobiliteitssysteem te worden bepaald. Dit kan er toe leiden dat elders dan in de genoemde oplossingsrichtingen nog aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Toekomstvastheid

Daarnaast nog een blik vooruit. deze MIRT-verkenning OV en Wonen onderzoekt het benodigde OV systeem voor de woningbouw tot 2030. Echter het systeem moet na 2030 ook de vraag kunnen faciliteren. In die zin is toekomstvast dat het systeem de groei na 2030 ook nog jaren kan opvangen. Verder draagt toekomstvast bij aan de woningbouwontwikkelingen tot 2040. Hoewel ontwikkelingen rondom de A12 zone en/of Rijnenburg als optie genoemd zijn, is nog niet geheel duidelijk waar deze woningbouw gaat plaatsvinden. Het OV hier op voorsorteren is daarom nog niet concreet ingevuld, al zijn de gekozen oplossingsrichtingen gemakkelijk aan te vullen om hierbij aan te sluiten.

Bovenstaande aandachtspunten moeten worden onderzocht in de volgende fase van de MIRT-verkenning.

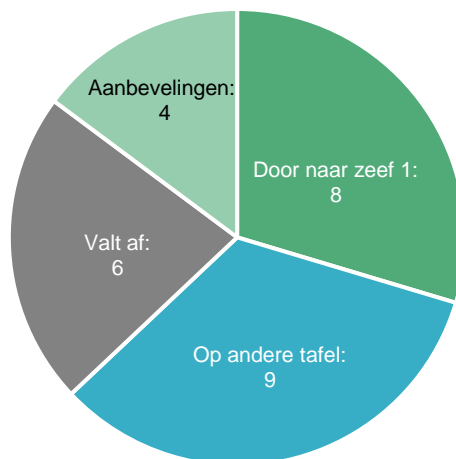
6.5.2 Beschrijving andere maatregelen en oplossingsrichtingen

Categorisering van de oplossingsrichtingen

Uiteindelijk zijn uit de realistische longlist met 29 oplossingsrichtingen, acht oplossingsrichtingen overgebleven die mee kunnen naar de analyse fase in Zeef 1 van de MIRT verkenning. Deze acht oplossingsrichtingen maken samen de drie combinaties die eerder zijn geïdentificeerd; Combinatie OV-verbindingen en knopen Oost - Zuid, Combinatie OV-verbindingen en knopen West en een snelle OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein.

Zes oplossingsrichtingen liggen buiten de scope van de MIRT-verkenning en vallen in deze fase als oplossingsrichting af. Vier oplossingsrichtingen gaan als aanbeveling mee en negen zijn verwezen naar een andere tafel. Zie de verdeling in afbeelding 6.4. Hier moet oog voor zijn in het vervoltraject. Een aantal concrete suggesties daarvoor worden gedaan in hoofdstuk 7.

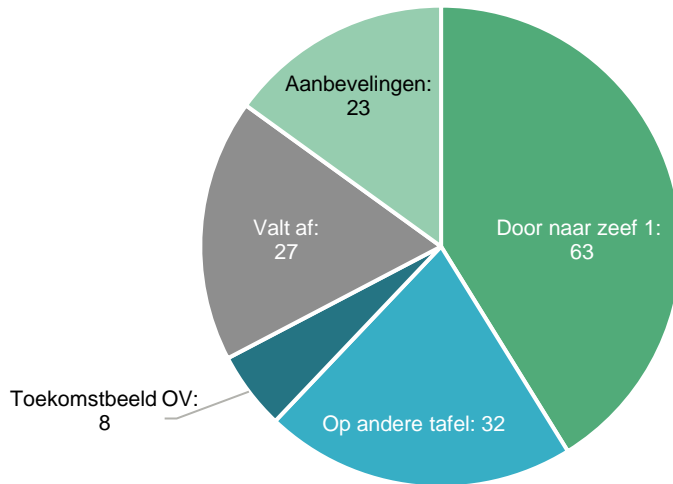
Afbeelding 6.4 De categorisering van de 27 oplossingsrichtingen



Categorisering van de maatregelen

De onderverdeling in categorieën van de maatregelen uit de lange longlist van 153 oplossingsrichtingen is weergegeven in afbeelding 6.5. Te zien is dat 63 maatregelen verbonden kunnen worden aan de kansrijke oplossingsrichtingen voor Zeef 1. Daarnaast zijn acht maatregelen van de lange longlist geschaard onder de categorie 'Toekomstbeeld OV'. Dit zijn maatregelen die binnen het programma 'Toekomstbeeld OV 2040' nader onderzocht worden.

Afbeelding 6.5 De categorisering van de 153 maatregels



Bij één maatregel (de binnenstadsas) en één oplossingsrichting (ontwikkelingen OV-hubs en TOD) die worden meegenomen als aanbeveling staan we nog kort stil.

De binnenstadsas

De OV-maatregel binnenstadsas betreft een route die beoogt rechtstreekse verbindingen met de binnenstad te bieden. De wijze waarop de binnenstad bediend wordt heeft invloed op de oplossingsrichtingen die doorgaan naar zeef 1. Daarmee is het een belangrijk raakvlak. Ook omdat versterken van een spaak naar Utrecht CS bij doortrek naar de binnenstad wellicht een grotere waarde heeft. Bovendien kan een HOV-lijn over Utrecht CS naar bestemming Binnenstad bijdrage aan minder drukte op Utrecht CS. Immers wanneer verbindingen op Utrecht CS eindigen leidt dat tot meer ruimtebeslag voor eindigende bussen (of trams) en moeten reizigers hier allen uitstappen, terwijl een deel van de reizigers bij een doorgaande lijn gebruik zal maken van een halte in de binnenstad. Dit is een extra reden om met het onderzoek van de oplossingsrichtingen het hele OV-netwerk steeds integraal te beschouwen op de te verwachten effecten. Waar nodig moeten de effecten in beeld gebracht worden, al dan niet via een andere tafel.

Ontwikkelingen OV-hubs en Transit Oriented Development

Verschillende OV-knooppunten worden versterkt tot OV-hubs met verschillende functies. De belangrijkste locaties zijn Leidsche Rijn, Westraven, USP en Papendorp. De locatiekeuzes en realisatie van gebiedsontwikkeling is kneedbaar. Door in te blijven zetten op Transit Oriented Development (TOD) is meer OV en lager autogebruik en -bezit haalbaar. Die lijn moet worden doorgezet.

7 Conclusie & aanbevelingen

In de regio Utrecht is een grote vraag naar nieuwe woon- en werklocaties en een sterke toename in mobiliteit in, van/naar en door de regio. Door de toename in mobiliteit zullen op de korte en lange termijn bereikbaarheidsknelpunten ontstaan.

Dit heeft geleid tot de start van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Binnen deze MIRT-verkenning wordt gezocht naar oplossingen op het gebied van openbaar vervoer voor de volgende opgaven:

- het beter bereikbaar maken van USP (Utrecht Science Park - voorheen de Uithof);
- ontlasten van het multimodale knooppunt Utrecht Centraal (verwachte NMCA-knelpunt) en het centrum;
- de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties;
- de bouw van extra woningen mogelijk maken.

De studie in dit rapport richt zich op Zeef 0; de 'startfase' van elke MIRT-verkenning. In deze fase is het doel om de mogelijke oplossingsrichtingen in kaart te brengen. Het gaat om oplossingen op een strategisch niveau, die vooral richting moeten geven aan Zeef 1. Op basis van deze studie komen we tot verschillende conclusies en aanbevelingen:

We zien drie combinaties van oplossingsrichtingen die in Zeef 1 verder uitgewerkt moeten worden. De bundeling van oplossingsrichtingen helpt met structurering en behouden van overzicht. **De drie combinaties van oplossingsrichtingen zijn:**

- **Combinatie OV-verbindingen en knopen Oost - Zuid;**
- **Combinatie OV-verbindingen en knopen West;**
- **een snelle OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein.**

Bij het uitwerken van deze oplossingsrichtingen bevelen we het volgende aan:

- binnen de oplossingsrichtingen zijn **diverse varianten en maatregelen mogelijk**. De varianten beschreven in paragraaf 6.4 en de 'lange' longlist met meer concrete maatregelen biedt daarbij houvast (zie bijlage A bij dit rapport). Voorbeelden zijn: benodigde maatregelen in het USP gebied zelf, upgrade varianten voor station Lunetten-Koningsweg en de routing van verschillende verbindingen;
- de oplossingsrichtingen steeds beschouwen in samenhang met de **ontwikkeling van OV-hubs**.
- **Transit Oriented Development (TOD)** als leidraad voor gebiedsontwikkelingen;
- om de fasering in kaart te brengen, de urgentie is verschillend per oplossingsrichting. Echter het is wel goed om het eind beeld te ontwikkelen en vervolgens de stappen hoe naar dit eind beeld toe te werken.
- bij de uitwerking van de oplossingsrichtingen rekening houden met het **effect op het gehele mobiliteitssysteem**, zodat een beeld ontstaat van de effecten van de oplossingsrichtingen op elkaar alsook op het gehele Utrechtse mobiliteitssysteem. Is Utrecht CS goed ontlast en is USP goed bereikbaar geworden? Denk bijvoorbeeld aan de **binnenstadsas**. Steeds moet worden bekeken in hoeverre de binnenstad goed bereikbaar blijft en in hoeverre Utrecht CS wordt ontlast en USP beter bereikbaar wordt. Ook de verbinding naar Zeist hangt sterk samen met deze oplossingsrichting. Kijk daarbij ook naar de uitstraling in de rest van de regio;
- houd **rekening met raakvlakken**. In totaal zijn in Zeef 0 negen oplossingsrichtingen geïdentificeerd die op andere tafels liggen, maar die wel een raakvlak hebben met deze opgave. Voorbeelden hiervan zijn de thema's 'P+R' en 'de fiets'. Voor elk van deze oplossingsrichting is de aanbeveling om de raakvlakken met de MIRT-verkenning te identificeren. Deze oplossingsrichtingen moeten concreet gemaakt worden en de relevante andere partij moet geïdentificeerd worden. Vervolgens kunnen deze raakvlak bij de andere partij geagendeerd en verder uitgewerkt worden. Samen met de andere partij kan onderzocht worden waar meekoppelkansen voor deze MIRT-verkenning liggen;
- het project leeft onder de mensen en raakt aan de leefomgeving en reismogelijkheden van velen. Dit betekent dat **participatie belangrijk is**. Participatie moet integraal onderdeel zijn van het proces wanneer de oplossingsrichtingen verder uitgewerkt worden. Daarbij kan voortgebouwd worden op de manier van participatie die in deze studie is toegepast;
- om de **zorgen** uit de participatiebijeenkomsten, voor zover mogelijk, in het vervolgtraject als **aandachtspunt** mee te nemen.

Bijlage A Gesorteerde lange longlist

MIRT ov & wonen regio Utrecht zeef 0 - Longlist en oplossingsrichtingen uit allerhande bronnen

versie 6 - Bundeling oplossingsrichtingen en shortlist

Index	Korte beschrijving	Bron algemeen: P=part. bijkomst: B=Inbeeld; D=Documentenanalyse; I=interviews; E=via Email	Bundel #	Thema	Bundel omschrijving	Afweging
1	Versterking Lunetten/Koningsweg tot intercity station	D	2	Hubs	Station Lunetten-Koningsweg upgraden naar IC station	Door naar zeef 1
2	HOV-wiel van Leidsche Rijn via Westraven en Lunetten/Koningsweg naar USP; lightrailring (term regio)	D	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
3	SUNIJ-lijn tussen Nieuwegein en Lunetten/Koningsweg	D	10	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein	Door naar zeef 1
4	HOV-spaak richting Nieuwegein verbeteren	D	12	Verbindingen	HOV spaak Nieuwegein-Utrecht CS versterken/versnellen	Door naar zeef 1
5	Reistijdverkorten totale SUNIJ lijn	D	12	Verbindingen	HOV spaak Nieuwegein-Utrecht CS versterken/versnellen	Door naar zeef 1
6	Verleg SUNIJ lijn naar route via Europalaan. Eventueel aanvullend SUNIJ-lijn richting Kanaleneland verleggen en naar Papendorp leiden i.v.m. Reizigersaantallen.	D	12	Verbindingen	HOV spaak Nieuwegein-Utrecht CS versterken/versnellen	Door naar zeef 1
7	Eventueel aanvullend SUNIJ-lijn richting Kanaleneland verleggen en naar Papendorp leiden i.v.m. Reizigersaantallen.	D	12	Verbindingen	HOV spaak Nieuwegein-Utrecht CS versterken/versnellen	Door naar zeef 1
8	SUNIJ-lijn Nieuwegein/IJsselstein doorkoppelen over station naar Uithooflijn en verbinden met centrum Utrecht en Lunetten	I	14	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - Utrecht CS - USP (binnenstads)	Aanbevelingen
9	HOV via Waterlinieweg laten rijden	I	10	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein	Door naar zeef 1
10	Nieuw knooppunt Westraven door wiel-spaak concept (tevens gevolg van maatregelnummers 2 en 3)	D	6	Hubs	Ontwikkelen OV hubs in Utrecht west, zuid, noord en/of oost	Aanbevelingen
11	Aandacht voor fietsstromen richting treinstations (ketenmobiliteit)	D	94	Overig	fietsgebruik verbeteren en/of stimuleren	Op andere tafel
12	Grotere capaciteit bussen, i.c.m. verknopen van lijnen op stadsrandknopen / verder door laten rijden en verkorten reistijd.	D	96	Overig	Aanbeveling/denkrichting/ambitie	Aanbevelingen
13	Doortrekken SUNIJ lijn naar Zeist en Amersfoort, i.c.m. faciliteren parkeergelegenheden en verknoping bestaande buslijnen	D	9	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Amersfoort	Op andere tafel
14	Versterken station Overvecht als 'IC-poort' (extra IC-halteringen)	D	1	Hubs	Station Overvecht upgraden naar IC station	Op andere tafel
15	Versterken station Leidsche Rijn als 'IC-poort'	D	4	Hubs	Station Leidsche Rijn upgraden naar IC station	Door naar zeef 1
16	Versterken binnenstads: doortrekken van lijn 28 (eventueel veranderen in tram)	D	14	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - Utrecht CS - USP (binnenstads)	Aanbevelingen
17	Vraagbeïnvloeding en ketenmobiliteit	D	92	Overig	Smart mobility	Op andere tafel
18	Aandacht voor A12 en A2 zone	D	96	Overig	Aanbeveling/denkrichting/ambitie	Aanbevelingen
19	Ontwikkelen Rijnenburg	D	99	Overig	Overige maatregelen	Valt af
20	HOV-lijn Rijnenburg-Papendorp-Ut	D	11	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit Papendorp - Utrecht CS	Door naar zeef 1
21	HOV-lijn van Leidsche Rijn via Rijnenburg naar Nieuwegein.	D	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
22	Utrecht Centraal verder uitbreiden	D	99	Overig	Overige maatregelen	Valt af
23	Grotere 'ring' maken van OV stations om Utrecht Centraal	D	98	Overig	Regionale OV-verbindingen	Valt af
24	Maak een OV ring aan de noordzijde van Utrecht	D	15	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit Leidsche Rijn - Zuilen - Overvecht (HOV-wiel noord)	Valt af
25	OV-as langs USP (op A27 corridor) - in plaats van dwars door USP	D	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
26	Goede HOV-spaken	D	96	Overig	Aanbeveling/denkrichting/ambitie	Aanbevelingen
27	Zorg voor goede verknoping van HOV-corridors met onderliggend netwerk: concrete knooppunten: Uithof P+R, Westraven, Papendorp, Galgenwaard, Leidsche Rijn.	D	6	Hubs	Ontwikkelen OV hubs in Utrecht west, zuid, noord en/of oost	Aanbevelingen
28	Hogere frequentie op Randstadspoor sprinters i.c.m. realiseren (beperkt aantal) nieuwe stations	D	18	Verbindingen	Regionale sprinterverbindingen verbeteren	Toekomstbeeld OV
29	Bundel onderliggende OV net voor kansrijke HOV-corridors	D	16	Verbindingen	Bestaande verbindingen beter benutten (0+ variant)	Op andere tafel
30	Versterken van bestaande radialen: Het gaat om de busbundels over de Europaweg, de van Zijstweg, de Binnenstads, de Vleutenseweg en de Oudenoord en de tram over de Uithooflijn en de Laan der Verenigde Naties.	D	16	Verbindingen	Bestaande verbindingen beter benutten (0+ variant)	Op andere tafel
31	Maak gebruik van bestaande infrastructuur Papendorp - Leidsche Rijn	I	16	Verbindingen	Bestaande verbindingen beter benutten (0+ variant)	Op andere tafel
32	Alternatieven voor IC-stop bij Veenendaal de klomp. Bijvoorbeeld sprinter Sprinter i.p.v. IC of sluiten station Veenendaal de klomp	D	99	Overig	Overige maatregelen	Valt af
33	Ruimte voor innovatie op de first en last mile	D	92	Overig	Smart mobility	Op andere tafel
34	Kies voor (vertrambare) busbanen	D	96	Overig	Aanbeveling/denkrichting/ambitie	Aanbevelingen
35	Randstadspoor verbinden van Utrecht-Almere via Bijlmer (ipv Hilversum)	D	18	Verbindingen	Regionale sprinterverbindingen verbeteren	Op andere tafel
36	Park + Ride versterken	D	93	Overig	P+R	Op andere tafel
37	corridor Utrecht-Hilversum voorzien van extra stations t.b.v. P+R	D	18	Verbindingen	Regionale sprinterverbindingen verbeteren	Toekomstbeeld OV
38	P+R knooppunten, met voor- en natransport mogelijkheden per fiets	D	93	Overig	P+R	Op andere tafel
39	Multimodale regionale knopen op afstand van de Ring voor P+R	D	93	Overig	P+R	Op andere tafel
40	Ontlasten OV punten bij P&R door inzet op goede fietsverbindingen.	D	93	Overig	P+R	Op andere tafel
41	P+R op Lopikerwaard	I	93	Overig	P+R	Op andere tafel
42	Op langere termijn lightrail Hilversum-Utrecht	D	17	Verbindingen	Regionale lightrail als dragend vervoerssysteem	Valt af
43	Rail vanuit Hilversum langs A27 via USP/Rijnsweerd naar Centraal	D	18	Verbindingen	Regionale sprinterverbindingen verbeteren	Op andere tafel
44	Hogere frequentie op corridor Utrecht-Amsterdam (bijv. 8x/uur), in combinatie met verstedelijk	D	95	Overig	IC-verbindingen ri. Utrecht verbeteren/versnellen	Toekomstbeeld OV

45	Hogere frequentie op corridor Utrecht-Den Haag/Rotterdam (bijv. 8x/uur), in combinatie met verstedelijking: nieuwe stations (Woerden Oost en Woerden Molenvliet) en icm P+R	D	95	Overig	IC-verbindingen ri. Utrecht verbeteren/versnellen	Toekomstbeeld OV
46	Verhogen frequentie IC op corridor Utrecht - 's Hertogenbosch; eventueel bij marktvraag ook verhogen frequentie sprinter Houten Castellum. Beide met haltering op Lunetten	D	95	Overig	IC-verbindingen ri. Utrecht verbeteren/versnellen	Toekomstbeeld OV
47	Bij creëren viersporigheid Utrecht - Driebergen kan IC naar Frankfurt sneller en grotere frequentie van zowel IC's als sprinters op corridor Utrecht - Arnhem/Rhemen	D	95	Overig	IC-verbindingen ri. Utrecht verbeteren/versnellen	Toekomstbeeld OV
48	Volledig losliggend S-bahn concept als in Amsterdam	D	17	Verbindingen	Regionale lightrail als dragend vervoersysteem	Valt af
49	Extra haltering van IC bij Overvecht (corridor Utrecht-Amersfoort)	D	1	Hubs	Station Overvecht upgraden naar IC station	Valt af
50	Vraaggestuurd mobiliteitsconcept voor kwetsbare reizigers die niet per fiets het OV kunnen bereiken	D	92	Overig	Smart mobility	Op andere tafel
51	Bundelen USP en Rijsweerd tot 1 station aan de A27 in plaats van beide 'in het hart'	D	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
52	Verdicht rondom westelijke deel van Wiel; daar is voldoende OV capaciteit	D	19	Wonen	Wonen en werken nabij OV-hubs en stations	Aanbevelingen
53	Inzetten op vraaggestuurd OV en ontsluitende busroutes voor onderliggende wegennet om regionale kernen met elkaar te verbinden	D	16	Verbindingen	Bestaande verbindingen beter benutten (0+ variant)	Op andere tafel
54	Goede fietsverbindingen en faciliteiten bij alle OV-knoppen	D	94	Overig	fietsgebruik verbeteren en/of stimuleren	Op andere tafel
55	Veraangename knooppunten in stedelijke context (zoals Vredenburg of Woerden busstation)	D	96	Overig	Aanbeveling/denkrichting/ambitie	Aanbevelingen
56	Lagere snelheden op het wiel en de spaken	D	96	Overig	Aanbeveling/denkrichting/ambitie	Aanbevelingen
57	Verkennen corridor Oudewater-Montfoort-Utrecht als spaak	D	98	Overig	Regionale OV-verbindingen	Valt af
58	In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein.	D	18	Verbindingen	Regionale sprinterverbindingen verbeteren	Toekomstbeeld OV
59	Overkappen A12 (als deel van wiel)	D	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
60	Spaken hoogwaardige kwaliteit om meerwaarde te bieden met goede verknopingsystemen / overstapmogelijkheden.	I	12	Verbindingen	HOV spaak Nieuwegein-Utrecht CS versterken/versnellen	Door naar zeef 1
61	Spaken vanuit het zuiden (Gorinchem, etc.) verknopen op Vianen of Westraven. Niet naar Utrecht Centraal	I	6	Hubs	Ontwikkelen OV hubs in Utrecht west, zuid, noord en/of oost	Aanbevelingen
62	HOV via Mallebaan om USP goed met o.a. Overvecht te verbinden	I	13	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - station Overvecht	Valt af
63	Sluit de OV ring tussen Utrecht Zullen en Leidsche Rijn	I	15	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit Leidsche Rijn - Zullen - Overvecht (HOV-wiel noord)	Valt af
64	Maak van USP een treinstation	I	99	Overig	Overige maatregelen	Valt af
65	Spoorlijn naar museum in ere herstellen	I	99	Overig	Overige maatregelen	Valt af
66	Lightrail (SUNIJ lijn) vanuit Amersfoort doortrekken via Centraal-USP-Hilversum-Amersfoort om een rondje te krijgen. Winst: Utrecht Centraal is geen kopstop	I	9	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Amersfoort	Op andere tafel
67	Tweede HOV-as op USP nodig om reistijd te verkleinen	I	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
68	SUNIJ-lijn binnen ring leggen	I	12	Verbindingen	HOV spaak Nieuwegein-Utrecht CS versterken/versnellen	Door naar zeef 1
69	Verbeter stapsgewijs en prioriteer met gebiedsontwikkeling	I	96	Overig	Aanbeveling/denkrichting/ambitie	Aanbevelingen
70	Onderzoek het gebruik van bestaande infra tussen Leidsche Rijn en Papendorp	I	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
71	Spoorverbinding Houten-Harmelen	I	18	Verbindingen	Regionale sprinterverbindingen verbeteren	Op andere tafel
72	Maak van USP een knooppunt / hub	I	6	Hubs	Ontwikkelen OV hubs in Utrecht west, zuid, noord en/of oost	Aanbevelingen
73	Onderzoek ook verticaal (lees: meerlaagse OV-systemen indien nodig of metro)	I	96	Overig	Aanbeveling/denkrichting/ambitie	Aanbevelingen
74	Groeioppositie: 2 tramlijnen met wielvarianten	I	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
75	Zware transversale raillijn MW-of SUNIJ via Binnenstad naar Rijsweerd/USP	I	14	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - Utrecht CS - USP (binnenstadsas)	Aanbevelingen
76	Doorgroei U-Link-netwerk	I	16	Verbindingen	Bestaande verbindingen beter benutten (0+ variant)	Door naar zeef 1 (Faseringsmaatregel)
77	benutten beschikbare HOV/tramcapaciteit	I	16	Verbindingen	Bestaande verbindingen beter benutten (0+ variant)	Door naar zeef 1 (Faseringsmaatregel)
78	versterken van huidige gebruik van Waterlinies N-gein Centrum en nieuwe U-Link lijn 65 Rijnhuizen	I	10	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein	Door naar zeef 1
79	Extra Benutten Uithooflijn	I	16	Verbindingen	Bestaande verbindingen beter benutten (0+ variant)	Door naar zeef 1 (Faseringsmaatregel)
80	Ruimte voor innovatie in bustechniek	D	96	Overig	Aanbeveling/denkrichting/ambitie	Aanbevelingen
81	Samenhang met OV-netwerk, inclusief effect/voelingsanalyse met Noordelijk Wiel/Overvecht & LRC	D	96	Overig	Aanbeveling/denkrichting/ambitie	Aanbevelingen
82	P+R in Papendorp en snelle tram naar CS jaarbeurszijde	P	11	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit Papendorp - Utrecht CS	Door naar zeef 1
83	Aansluiting bus Wijk bij Duurstede bij station Koningsweg	P	98	Overig	Regionale OV-verbindingen	Aanbevelingen
84	Verbinding Nieuwegein en USP/Zeist	P	10	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein	Door naar zeef 1
85	Meer focus op OV i.p.v. op auto in Nieuwegein	P	96	Overig	Aanbeveling/denkrichting/ambitie	Aanbevelingen
86	Sneltram Nieuwegein - Utrecht Centraal versnellen	P	12	Verbindingen	HOV spaak Nieuwegein-Utrecht CS versterken/versnellen	Door naar zeef 1
87	Directe buslijn Nieuwegein (en IJsselstein) - USP	P	10	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein	Door naar zeef 1
88	Verbeteren aansluiting SUNIJ lijn met fiets en bus	P	10	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein	Door naar zeef 1
89	Meer gebruik maken van bestaande (water)infrastructuur en combineren met goederenvervoer	P	97	Overig	Vervoer over water	Valt af
90	Spitsram tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein	P	10	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein	Door naar zeef 1
91	Tram over dak van A27	P	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
92	Tram buiten woonwijk aanleggen	P	96	Overig	Aanbeveling/denkrichting/ambitie	Aanbevelingen
93	Papendorp ontsluiten via tram	P	11	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit Papendorp - Utrecht CS	Door naar zeef 1
94	Waterlinievariant van OV verbinding tussen USP - Lunetten-Koningsweg - Nieuwegein	P	10	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein	Door naar zeef 1
95	P+R en overstapmogelijkheden op station Lunetten	P	2	Hubs	Station Lunetten-Koningsweg upgraden naar IC station	Door naar zeef 1
96	Vraaggestuurd OV	P	92	Overig	Smart mobility	Aanbevelingen
97	Vervoer over water	P	97	Overig	Vervoer over water	Valt af
98	(Skj)lift	P	99	Overig	Overige maatregelen	Valt af
99	OV verbinding Driebergen Zeist - USP	P	8	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Zeist/Driebergen	Door naar zeef 1
100	Inzet op P+R op meerdere locaties aan rand van de stad	P	93	Overig	P+R	Op andere tafel
101	Verlengen HOV-wiel naar Overvecht	P	13	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - station Overvecht	Valt af
102	Vertrammen lijn 28 (Vleuten - USP)	P	14	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - Utrecht CS - USP (binnenstadsas)	Aanbevelingen

103	Het HOV-wiel rond maken	P	15	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit Leidsche Rijn – Zullen - Overvecht (HOV-wiel noord)	Valt af
104	Woningen in polder Rijnenburg	P	99	Wonen	Overige maatregelen	Op andere tafel
105	Intensiveren station Vaartsche Rijn	P	3	Hubs	Station Vaartsche Rijn upgraden naar IC station	Valt af
106	OV-verbinding Lunetten - USP	P	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
107	Extra halte bestaande tramlijn bij Lunetten	P	2	Hubs	Station Lunetten-Koningsweg upgraden naar IC station	Door naar zeef 1
108	Metronetwerk	P	17	Verbindingen	Regionale lightrail als dragend vervoersysteem	Valt af
109	OV-verbinding Overvecht - USP	P	13	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - station Overvecht	Valt af
110	Uitbreiding spoor vanuit Amersfoort richting USP	P	9	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Amersfoort	Op andere tafel
111	Investeren spoor Utrecht - Breda	P	95	Overig	IC-verbindingen r1. Utrecht verbeteren/versnellen	Valt af
112	Fietsverbindingen verbeteren, o.a. Zeist - Papendorp	P	94	Overig	fietsgebruik verbeteren en/of stimuleren	Op andere tafel
113	Extra halte achter station Lunetten	B	2	Hubs	Station Lunetten-Koningsweg upgraden naar IC station	Door naar zeef 1
114	Tramlijn Nieuwegein-LKW-USP via waterlinieweg	B	10	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein	Door naar zeef 1
115	Maak van station Utrecht Vaartsche Rijn IC-station	B	3	Hubs	Station Vaartsche Rijn upgraden naar IC station	Valt af
116	Vroeg en later busvervoer tussen Nieuwegein en Utrecht centraal	B	12	Verbindingen	HOV spaak Nieuwegein-Utrecht CS versterken/versnellen	Door naar zeef 1
117	Tram Nieuwegein-centraal geen haltes na Westraven	B	12	Verbindingen	HOV spaak Nieuwegein-Utrecht CS versterken/versnellen	Door naar zeef 1
118	Voormalige route 1 (Hoograven-Zuid - Smaragdplein-Utrecht CS) herstellen	B	16	Verbindingen	Bestaande verbindingen beter benutten (0+ variant)	Op andere tafel
119	Paralleltram europalaan-t'goylaan-LKW	B	10	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein	Door naar zeef 1
120	Tram USP-Zeist-Driebergen-Zeist	B	8	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Zeist/Driebergen	Door naar zeef 1
121	Paralleltram europalaan-t'goylaan-LKW	B	10	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein	Door naar zeef 1
122	Tram aftakking Papendorp - Leidsche Rijn	B	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
123	Tram aftakking Papendorp - Leidsche Rijn	B	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
124	Tram USP-Overvecht	B	13	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - station Overvecht	Op andere tafel
125	Gebruik randstadspoor intensiveren	B	18	Verbindingen	Regionale sprinterverbindingen verbeteren	Toekomstbeeld OV
126	Lekbrug voor langzaam rijdend verkeer	B	94	Overig	fietsgebruik verbeteren en/of stimuleren	Op andere tafel
127	OV-lijn naar Lunetten langs brennerbaan	B	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
128	Verbinding met Driebergen-Zuid	B	8	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Zeist/Driebergen	Door naar zeef 1
129	Tram via Brennerbaan, Steviobaan, Lunettenbaan, Goyplein, Waterlinieweg naar Westraven en/of Europaplein.	E	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
130	Voorkomen autoverkeer aantrekkende werking OV-knooppunt Lunetten-Koningsweg	E	2	Hubs	Station Lunetten-Koningsweg upgraden naar IC station	Door naar zeef 1
131	Samenhangend fietspakket	B	94	Overig	fietsgebruik verbeteren en/of stimuleren	Op andere tafel
132	HOV voor Leidsche Rijn	B	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
133	Tram Westraven-Papendorp via A12	B	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
134	Tram USP-Zeist	B	8	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Zeist/Driebergen	Door naar zeef 1
135	Nieuwe tramroute USP-LUKW	B	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
136	Tram op dak a27	B	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
137	Tram zuidelijk van Lunetten en A12	B	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
138	Onsluiten Papendorp	B	11	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit Papendorp - Utrecht CS	Door naar zeef 1
139	Verbreed Merwedekanaal voor vervoer over water	B	97	Overig	Vervoer over water	Valt af
140	Snelle tracé tussen P&R Westraven en USP via de Waterlinieweg en Herculesplein en parallel aan de bestaande trambaan	B	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
141	Vaarroute vanaf P&R Westraven naar de Rijnse vaart	B	97	Overig	Vervoer over water	Valt af
142	Wiel tram verbinding via Westraven-LKW-USP via ring Utrecht	B	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
143	Ondergrondse sporendriehoek LKW	B	2	Hubs	Station Lunetten-Koningsweg upgraden naar IC station	Door naar zeef 1
144	Focus sterke OV- en fiets-infrastructuur binnen de regio	E	94	Overig	fietsgebruik verbeteren en/of stimuleren	Op andere tafel
145	Creëren ruim OV ring om/door Utrecht	E	98	Overig	Regionale OV-verbindingen	Valt af
146	Creëren OV ring regio Utrecht Oost	E	98	Overig	Regionale OV-verbindingen	Valt af
147	Aanvullende verbindingen vanuit station Leidsche Rijn	E	18	Verbindingen	Regionale sprinterverbindingen verbeteren	Op andere tafel
148	Tramroute Westraven/Nieuwegein - LKW/USP via lunettenbaan	E	10	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein	Door naar zeef 1
149	Ontsluit Olympus (straat) met OV	E	10	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Nieuwegein	Door naar zeef 1
150	Meer OV verbindingen Lunetten	E	7	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit LSR - (Papendorp) - WRV - LKW - USP	Door naar zeef 1
151	Koningsweg station toegankelijk maken vanuit Lunetten	E	2	Hubs	Station Lunetten-Koningsweg upgraden naar IC station	Door naar zeef 1
152	Extra fietsbrug aan het einde van Olympus over snelweg	E	94	Overig	fietsgebruik verbeteren en/of stimuleren	Op andere tafel
153	IC station Bilthoven	D	9	Verbindingen	Versterken verbinding naar HOV-kwaliteit USP - Amersfoort	Op andere tafel

Bijlage B Documentenlijst

RELEVANTE DOCUMENTEN		
Titel	Auteur	Publicatie
Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030 [ter inzage tot 22/1/2021]	Gemeente Nieuwegein / Ecorys	dec-20
Vervoermarktanalyse 2023-2033, 2038 - prognose toekomstig bus- en tramgebruik van, naar en binnen de provincie Utrecht (technische rapportage) - CONCEPT	Goudappel Coffeng	dec-20
Wat als? Wat nu! Lunetten/Koningsweg als casus	Aorta	nov-20
Mobiliteitsplan 2040 gemeente Utrecht (samenvatting en hoofdrapport)	Gemeente Utrecht / APPM	nov-2020 (inspraakversie)
Quicksan Rijnenburg (rapport en nota aan gemeenteraad)	Gemeente Utrecht	nov-20
Verdieping Lunetten/Koningsweg	Goudappel Coffeng	nov-20
Notitie doorrekening Lunetten Koningsweg	U Ned	nov-20
Utrecht Nabij (perspectief tot 2040, doorkijk 2050)	U Ned	nov-20
Utrechts Aanbod	mix partijen in regio, Provincie penvoerder	nov-20
Doortrekken Uithoflijn naar Zeist en Amersfoort	Arcadis	okt-20
HOV Zeist-Amersfoort - raming opties (bijlage 4)	Arcadis	okt-20
studie HOV verbinding USP naar mooi Zeist - eindrapportage	Arcadis	okt-20
studie HOV verbinding USP naar mooi Zeist - technische documenten incl. beoordeling 11 varianten	Arcadis	okt-20
Projectplan U Ned	U Ned (uitvraag)	sep-20
Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest	Goudappel Coffeng (voor Gemeente Utrecht)	jul-20
Startbeslissing - MIRT verkenning OV en wonen in regio Utrecht	U Ned	jul-20
Quicksan HOV Zuidlob (samenvatting en achtergrondrapportage)	U Ned / Studio Bereikbaar	jul-20
A12 zone: ontwikkelprincipes	Urhahn	jan-20
Startdocument vervolg pre-verkenning	U Ned	nov-19
USP en Rijnsweer: aantrekkelijk bereikbaar	Goudappel Coffeng	jul-19
OV Toekomstbeeld Midden Nederland	Goudappel en Arcadis (voor Provincie Utrecht en Gemeente Utrecht)	jun-19
OV Toekomstbeeld - technische rapportage: toetsing binnenringvariant en buitenringvariant	Goudappel Coffeng (voor Provincie Utrecht)	apr-19
OV Toekomstbeeld - technische inzichten	Goudappel Coffeng	feb-19
Bus, Tram, Metro-netwerk Toekomstbeeld OV - uitwerking voor de middellange termijn	Goudappel Coffeng (voor stuurgroep Toekomstbeeld OV)	jan-19
Ambitiedocument USP	mix partijen in/bij USP, Universiteit Utrecht penvoerder	nov-18
Pré-verkenning Multimodale knoop Utrecht Centraal - USP	U Ned	nov-18

Afbeelding C.2 Wordcloud donderdag 14 januari, bijeenkomst belangenvertegenwoordigers



Tijdens de avond bleek ook dat er veel waardevolle vragen, suggesties en zorgen werden gedeeld die over andere zaken gingen dan het MIRT OV en Wonen. We vinden het belangrijk dat ook deze informatie een goede plek krijgt. Deze andere perspectieven worden in de uitwerking dan ook meegenomen en zoveel mogelijk gedeeld met de daarbij horende partijen.

De opbrengst van beide avonden en het digitale platform wordt komende weken verzameld en verwerkt. De oplossingsrichtingen worden op hoofdlijnen naast het beoordelingskader geplaatst, waardoor de meest onrealistische oplossingsrichtingen afvallen. Op dinsdag 16 februari 2021 vindt een terugkoppelavond plaats waarop de resultaten worden gedeeld.

Online bijeenkomst Utrecht OV en wonen

WELKOM

DE BIJEENKOMST START OM 19.30 UUR

Zet uw microfoon aub op stil

**Wachttip: neem alvast een kijkje op
<https://programma-uned.nl/ov-en-wonen>**



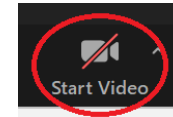
U Ned maakt gezonde groei bereikbaar



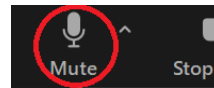
Welkom en spelregels

Wij vragen u om:

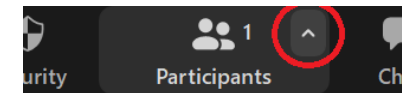
- bij voorkeur uw video in te schakelen via 'start video'



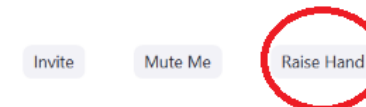
- uw microfoon te dempen via 'mute'



- wanneer u een vraag heeft steekt u digitaal uw hand op (via 1:



2:



Het plenaire deel van de bijeenkomst zal worden opgenomen, zodat achteraf de mogelijkheid bestaat om terug te kijken. Ook de Powerpoint presentatie wordt beschikbaar gesteld via de website van U Ned.

Wie is er vanavond aanwezig?

Ga naar **www.menti.com** en gebruik de code **53 66 45 8**

Doel van deze online bijeenkomst

Wij informeren u over de verkenning Utrecht OV en Wonen

Wij horen graag uw ideeën voor mogelijke oplossingsrichtingen

Wij geven u de ruimte om uw vragen te stellen

Wij schetsen de vervolgstappen en uw betrokkenheid daarbij

Programma

1. Toelichting op proces: welke partijen zijn bezig met welke opgave, wat is de planning en hoe raakt het aan andere zaken?
2. Toelichting op de inhoud: ophalen en beoordelen van oplossingsrichtingen
3. Digitale tafelgesprekken waarin wij uw ideeën over oplossingsrichtingen ophalen en bespreken
4. Afronding met een toelichting op het vervolg

De bijeenkomst eindigt om 21 uur, maar via programma-uned.nl/ov-en-wonen kunt u op de hoogte blijven en kunt u zich aanmelden voor de nieuwsbrief.



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

Toelichting proces en inhoud

Tom van Tilborg – projectmanager MIRT-verkenning OV en Wonen



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar



U Ned

- **Samenwerking tussen** Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en de U10
- **Ambitie:** Een gezonde groei van de regio Utrecht in balans met goede bereikbaarheid en leefbaarheid

U Ned en MIRT-verkenning

MIRT-verkenning is onderdeel van Programma U Ned

Grote opgaven, zoals wonen, werken en bereikbaarheid in Metropoolregio Utrecht moeten in samenhang worden aangepakt.

Daarvoor moeten keuzes gemaakt worden binnen U Ned.

Andere programmaliijnen

MIRT-verkenning OV en Wonen

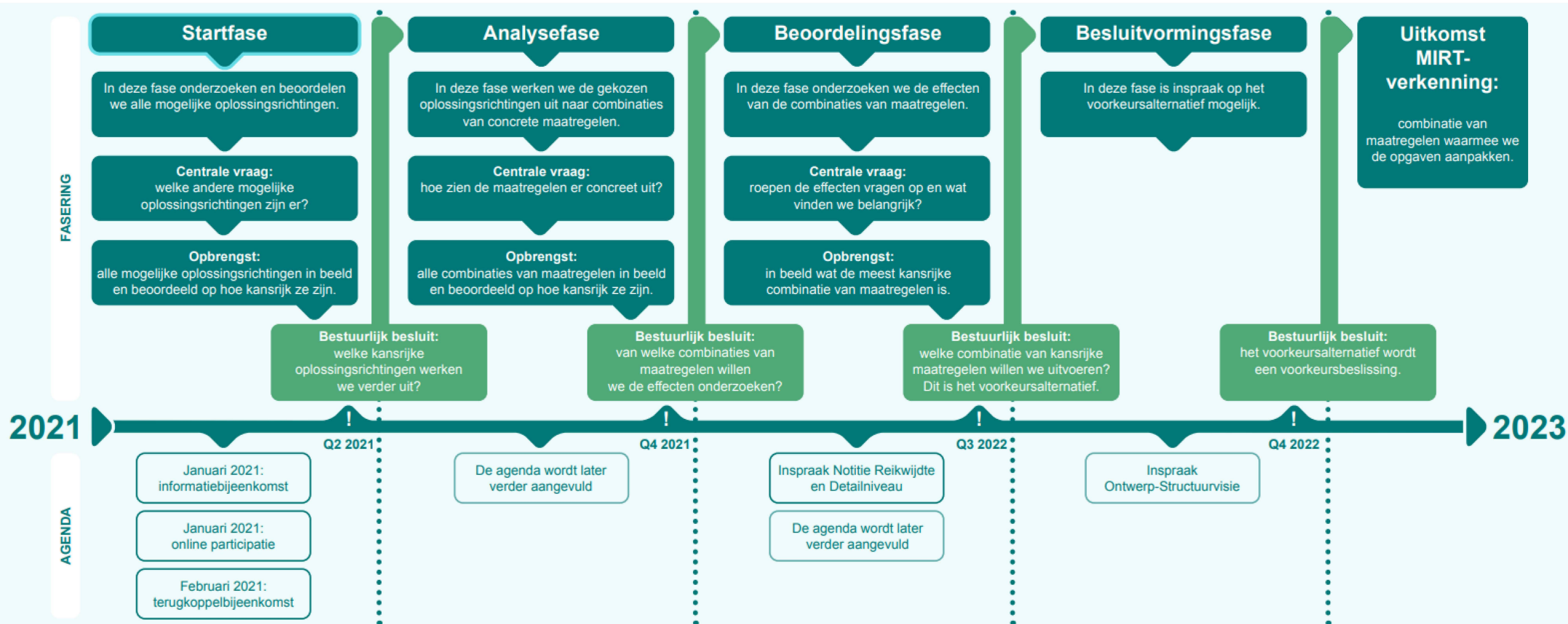
- Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
- In de MIRT-verkenning van U Ned worden **oplossingen** verkend die de **bereikbaarheid van de regio** verbeteren en **gebiedsontwikkeling mogelijk maken tussen Utrecht Centraal, de Merwedekanaalzone en Nieuwegein.**
- **Doel MIRT-verkenning:** Voorkeurspakket met maatregelen

MIRT-verkenning OV en Wonen

Voorafgaande activiteiten

- Gebiedsverkenning Utrecht Oost, najaar 2017
- Pre-Verkenning, juni 2018 – november 2018
- Vervolg Pre-Verkenning, november 2018 – november 2019
- Besluit in BO MIRT, najaar 2019

Tijdlijn MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht



De opgaven: 1. beter bereikbaar maken van Utrecht Science Park.
 2. druk op Utrecht Centraal en het centrum verlichten.
 3. zorgen dat nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein bereikbaar zijn en daarmee bouw van extra woningen mogelijk maken.

Op de hoogte blijven?
www.programma-uned.nl/ov-en-wonen

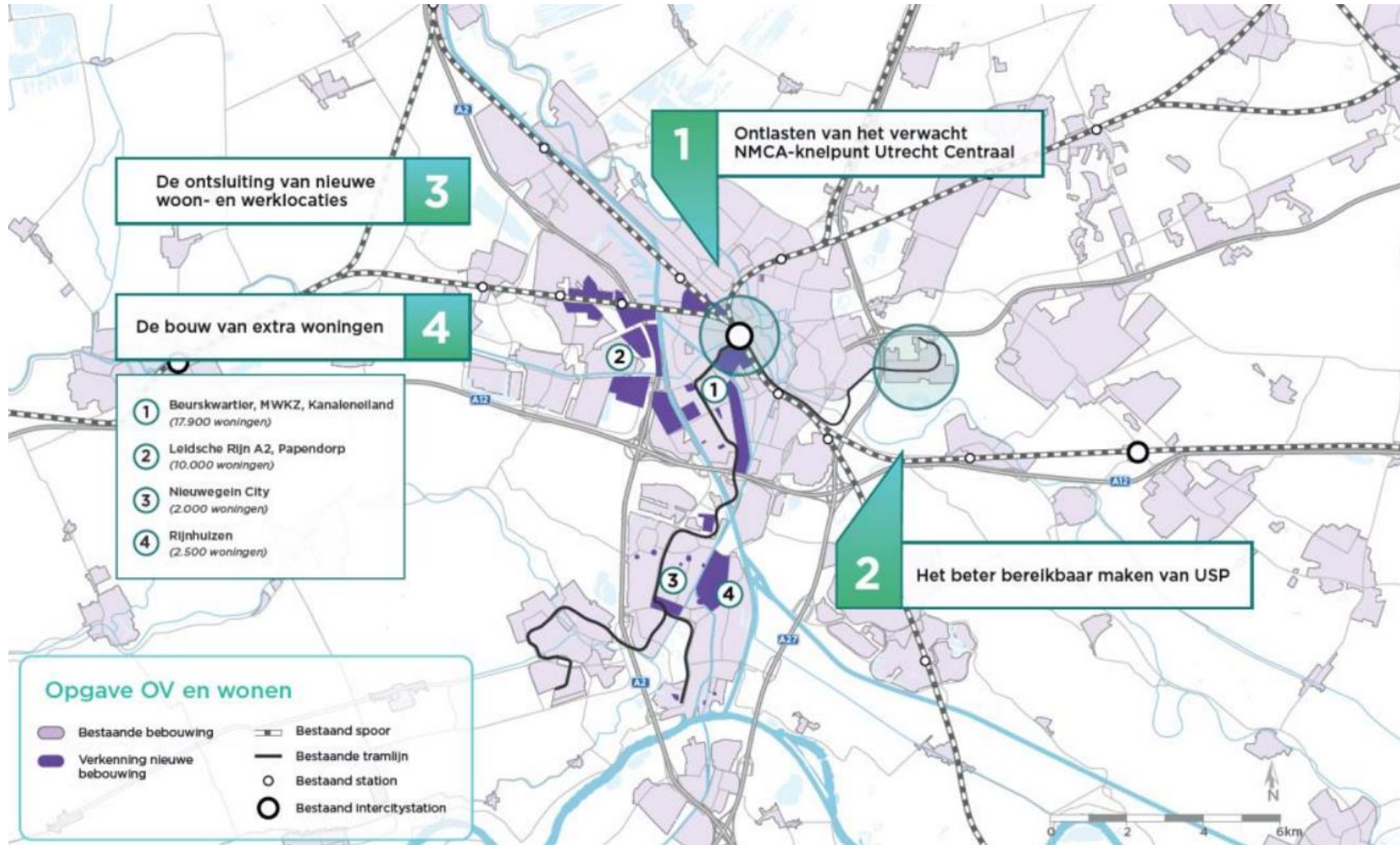


U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

Andere relevante beleidstrajecten

- Mobiliteitsplan 2040 gemeente Utrecht
- Netwerkperspectief OV provincie Utrecht
- Nationaal Groeifonds Rijksoverheid

Opgaven MIRT-verkenning OV en Wonen

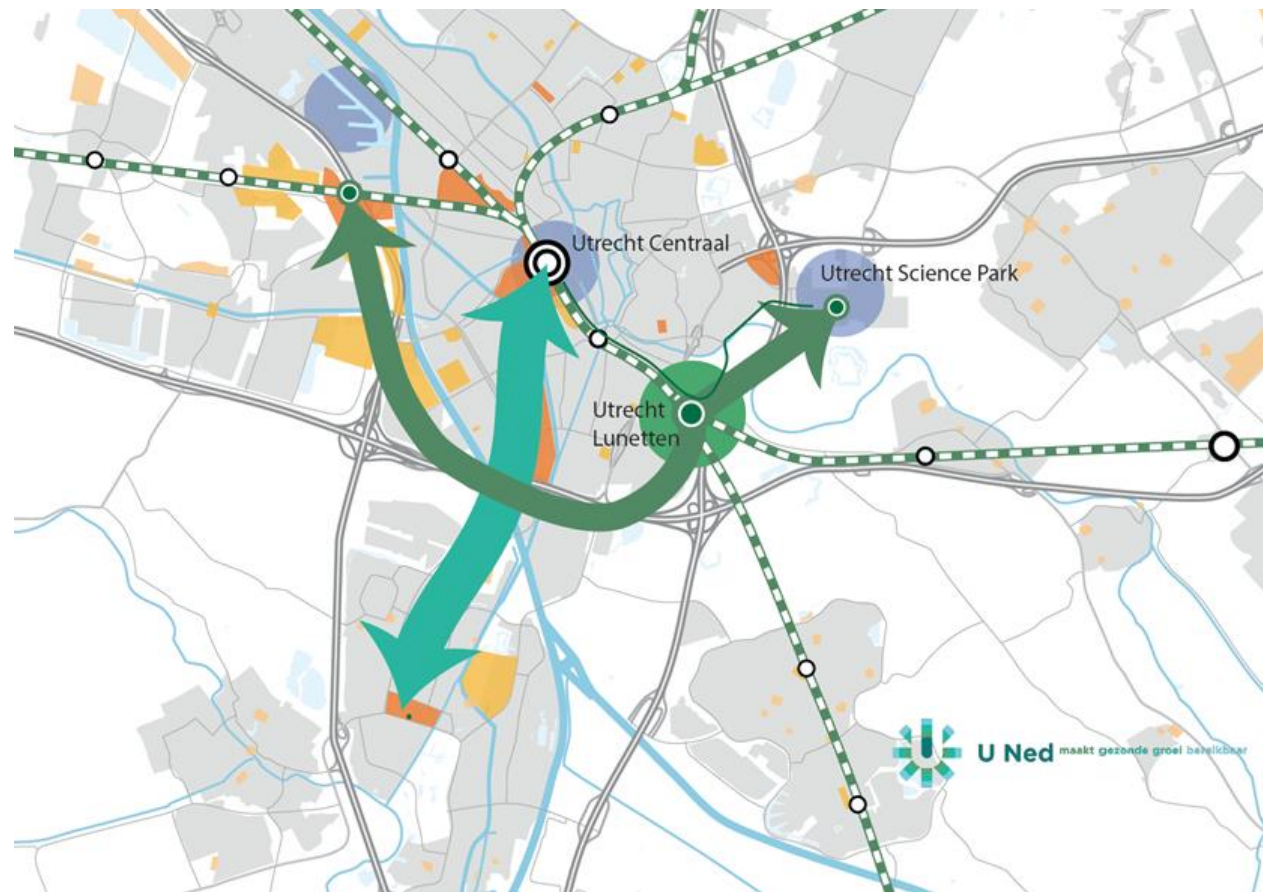


Op deze kaart zijn de centrale opgaven van de MIRT Verkenning OV en Wonen te vinden. Dit zijn 1) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht centraal, 2) het beter bereikbaar maken van het Utrecht Science Park, 3) de ontsluiting van nieuwe woon-werklocaties en 4) de bouw van extra woningen tot 2030. Onder de laatste categorie vallen beurskwartier, Merwedekanaalzone, Kanaleneiland, Leidsche Rijn A2, Papendorp, Nieuwegein City en Rijnhuizen. In totaal circa 32.000 woningen.

Bestaande oplossingsrichtingen

Oplossingsrichtingen uit Vervolg Pre-Verkenning

1. Versterkt station Lunetten-Koningsweg
2. Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding (“wiel”)
3. Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding (“spaaak Utrecht - Nieuwegein”)



Toelichting afwegingskader

Eric Holtrop – Onderzoeksteam MIRT-verkenning Utrecht OV en Wonen



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar



Afweegkader (1)

- Doelbereik: bereikbaarheid OV
- Bereikbaarheid Utrecht gehele mobiliteitssysteem
- Leefbaarheid en overige effecten
- Haalbaarheid

Afweegkader (2)

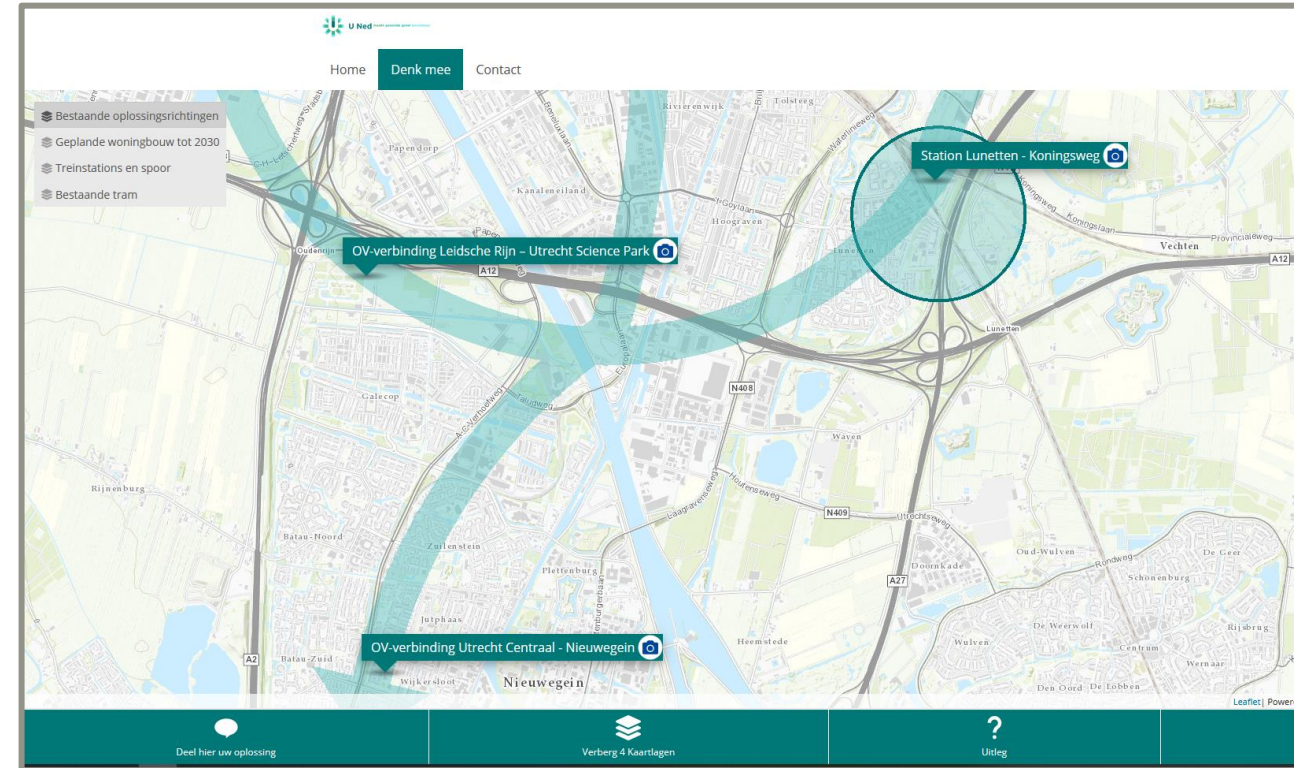
Beoordelingskader Zeef 0	
Criterium	
Doelbereik/ Bereikbaarheid OV	
Bereikbaarheid Utrecht gehele mobiliteitssysteem	
Leefbaarheid en overige externe effecten	Toename of afname van de leefbaarheidsaspecten, in de praktijk met name geluidshinder en luchtkwaliteit
Haalbaarheid	Financiële haalbaarheid
	Technische en juridische haalbaarheid
	Toekomstvastheid
	Draagvlak

Hoe nu verder?

- Deelsessies (break-out rooms): waarom en hoe?
 - In kleinere groepen zodat het gesprek beter kan plaatsvinden voor 30 minuten
 - Sessies onder leiding van procesbegeleider van het project
 - U wordt automatisch in een deelsessie geplaatst
- Ophalen en vastleggen oplossingsrichtingen:
 - Gespreksleider maakt aantekeningen
 - U plaatst opmerkingen via online platform 'InBeeld' (meer toelichting op volgende slide)
 - In deze fase op zoek naar belangrijke verbindingen, niet extra lokale bushaltes
- Afwegen met behulp van afweegkader
- We koppelen de afweging op dinsdag 16 februari 2021 terug

Oplossingsrichtingen via InBeeld

- Website InBeeld om oplossingsrichtingen te delen (tot 22 januari) - <https://utrechtovenwonen.inbeeld.app/>
- Beschrijf uw oplossingsrichting en geef het volgende aan:
 - **Type**
(zorg of suggestie)
 - **Thema**
(bus, trein, tram, knooppunt, anders)
 - **Oplossingsrichting en verwachte effect**
(impact op USP, Utrecht Centraal en/of bereikbaarheid nieuwe woon- en werkplekken)
- Let op: opmerkingen zijn direct zichtbaar.



Droombeeld Utrecht OV en Wonen 2030

Ga naar www.menti.com en gebruik de code **53 66 45 8**



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

Welkom terug!

Nu: korte terugkoppelronde door gespreksleiders

Daarna: toelichting op vervolgproces en afronding

Vervolg

Digitale terugkoppelbijeenkomst op 16 februari:

- Presentatie opbrengst van oplossingsrichtingen
- Toelichting op de beoordeling van oplossingsrichtingen

Vervolg

Bedankt voor uw aanwezigheid en bijdrage!

- Via programma-uned.nl/ov-en-wonen kunt u op de hoogte blijven en kunt u zich aanmelden voor de nieuwsbrief. Ook wordt hier de plenaire presentatie gedeeld.
- Via utrechtovenwonen.inbeeld.app kunt u t/m 22 januari oplossingsrichtingen met ons blijven delen.
- Omgevingsmanager U Ned Leonie van der Horn
- Contact: verkenningovwonen@programma-uned.nl

Bijlage D Zorgen en aandachtspunten

Overzicht aandachtspunten opgehaald tijdens participatie Verkenning MIRT Utrecht OV en Wonen

Datum: 5 maart 2021

De aandachtspunten worden in dit document onderverdeeld naar de volgende thema's:

- Inpassing
- Groen
- Ov-infra
- Ov-kwaliteit
- Ontsluitingsroutes
- Andere vervoersmiddelen
- Wonen
- Haalbaarheid
- Overig

Thema inpassing

	Aandachtspunt	Bron
1	<p>Let op, niet links van fietspad leggen, dan blokkeer je naast al andere problemen die benoemd heb, ook al die sportvelden, terwijl rechts nog wel ruimte (te maken) is.</p> <p>Fietstunnel is overigens niet stevig genoeg, daar is bij klankbordgroep Lunetten spoorverdubbeling al langsgekomen en op dat moment was niet nodig.</p> <p>Het kost dus ook veel minder om het zo te doen. Ook als er beperkt autoverkeer bij station moet komen is dit nog haalbaar.</p>	InBeeld
2	<p>Aan de zuidkant is makkelijker ruimte te creëren en bereid voor om tram flexibel op A27 snelweg of net naast links of recht te laten lopen.</p>	InBeeld
3	<p>Verbreed hier het Merwede kanaal of kanaal/ roeibaan parallel. Maak hier een centrum voor de Utrechtse roeiverenigingen . Hiermee maak je ruimte vrij voor vervoer over het water vanaf de A12 zone naar het centrum (jaarbeurs).</p>	InBeeld

4	Zorg dat de nieuwe Koningsweg verbinding op of aansluitend aan huidige fietspad en fietstunnels liggen. In voorbeeld schetsen leek het erop of andere kant wordt gekozen. Dat is om vele redenen zeer onverstandig. Waterbassin rondom, boerderij moet je niet willen pesten, het past niet in huidige station, zonde om het weer veel te duur moeten aanpassen, lopen moet je toch iets. En het is ook gewoon onnodig. Je loopt in 5 minuten naar de andere plek op het fietspad, doe het zelf vaker.	InBeeld
5	Eén inspreker geeft aan meer mensen in de wijk te willen motiveren de zorgen hierover duidelijk te maken. Waarom kan een snelle lijn niet over de Waterlinieweg?	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
5	Zorgpunt over verbinding door Lunetten, tracé door park de Koppel is onwenselijk én past niet in de omgevingsvisie Lunetten. De verbinding is het probleem niet, het gaat om de invulling van het tracé. Het kan bijvoorbeeld ook ten zuiden, of je laat het in de Noordkant (Brennerbaan-waterlinieweg) de wijk passeren. Ook werd de Waterlinievariant nog benoemd. (zijn als oplossingsrichting meegenomen)	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
6	Inpassen OV Westraven – Lunetten – USP is een belangrijke opgave.	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
2	Waar komen de P+R terreinen? Niet in Lunetten maar aan de rand graag, bijvoorbeeld Goyplein. Lunetten kan dan autoluwer worden, die wens is er ook in de wijk. Dus op termijn buiten de woonwijk parkeren.	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
7	Het aantal parkeerplaatsen in Papendorp is te klein: de P&R heeft een tijdelijk aantal plaatsen die ook voor bezoekers van Papendorp zijn. Deze worden ook gebruikt door bezoekers en werknemers van de Cromhoutkazerne. Dat kan er toe leiden dat er onvoldoende parkeerplaatsen zijn voor bezoekers van Papendorp zelf.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
8	Overkappen van busbanen en deze groen inpassen en zonnepanelen aanbrengen	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
9	Maak van Westraven een bredere hub met voorzieningen	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
10	Moet de OV-verbinding door of langs de woonwijk/het centrum? Dit is een lastig punt. Enerzijds wil je geen tram door het centrum, anderzijds moeten mensen die in het centrum wonen ook kunnen reizen. Als een vervoersmiddel buiten de wijk is, moet je soms ver lopen.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
11	Zorg voor goede balans tussen bereikbaarheid haltes en afstand in/tot de wijk.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
12	Nieuw station Lunetten/Koningsweg heeft aantrekkende werking op autoverkeer en verstedelijking. Belast de wijk Lunetten. Om daarop in te spelen kan het autoverkeer via de Koningsweg (noordkant) worden geleid. Verkeer wordt dan aangesloten op de Waterlinieweg.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
13	Bij het ontwerpen van het zuidelijke deel van het Wiel ook anticiperen op ontwikkelingen die na 2030 liggen, zoals de A12 zone.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021

14	Gaat het bij P+R om ver buiten Utrecht of binnen gemeentegrenzen? We zitten niet te wachten op een P+R in Lunetten.	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------

Thema groen

	Aandachtspunt	Bron
1	Het tramtracé mag zeker niet dáár park de koppel komen te liggen. Dit is de noodzakelijke groene buffer tussen onze woningen en de omliggende wegen. Zelfs bij de verbreding van de Ring Utrecht is uitgangspunt dat dit park gespaard blijft. Verzoek om deze optie niet verder te onderzoeken, en direct naar alternatieven te gaan kijken.	InBeeld
2	Een tram rond Lunetten gaat ten koste van park de Koppel, aangelegd als groene bufferzone tussen wijk en A27/A12. Een tram over de rondweg (Simplonbaan/Furkabaan/Brennerbaan) richting station Lunetten past niet op bestaande weg en zal leefbaarheid aanwonenden verslechteren, omdat groene bermen hiervoor opgeofferd zal moeten worden. daarbij vormt een tramlijn door de bestaande woonwijk een nieuwe barriere in een wijk die al omringd wordt door spoor/wegen	InBeeld
3	Uitbreiding van station Lunetten zal leiden tot minder groen, meer verkeer in de wijk (slechtere luchtkwaliteit, geluidsoverlast) hogere parkeerdruk in omgeving (invoering betaald parkeren wat niet is gewenst). Weer jaren bouwoverlast terwijl huidig station 5 jaar oud is.	InBeeld
4	Er is geen enkele reden om nog meer groen te verpesten door de aanleg van een tramlijn waar de wijk niets aan heeft. Verbeter bestaande verbindingen; frequent, begin om 05.30 en zorg voor aansluitingen.	InBeeld
5	Mijn zorg is dat de tram hier niets toevoegt, er komt geen halte voor de bewoners. Mijn zorg is nog groter dat een natuurgebied verloren gaat en dat een tram veel geluidsoverlast veroorzaakt. Ook lijkt een sneltram mij niet veilig voor kinderen en dieren. Electriche snelbussen kunnen over de bestaande wegen (a2/a27) rijden en voorkomen overlast.	InBeeld
6	(Zorg en suggestie) Blijft een groene buffer hier behouden met de mogelijke komst van een P+R? kan de verbinding IJsselstein-Nieuwegein mensvriendelijker worden? Een goede groene aansluiting op omliggende parken misschien? (Nedereindse plas- geluidswalpark- IJsselbos)	InBeeld
7	Als er een hoogwaardige OV lijn komt, dan heel graag langs de noordkant van Lunetten (brennerbaan). Zeker niet langs de Zuidoostkant omdat daar het groen gespaard moet worden en de huizen aan die kant al genoeg overlast van de snelweg (zullen(hebben	InBeeld
8	Tracés zijn nog niet duidelijk, binnen Lunetten leeft de zorg dat een tracé van de Waterlinielijn in de groene bufferzone tussen wijk en snelwegen wordt gesitueerd. Dat vergroot de geluidsbelasting en tast de natuurwaarden van het park ernstig aan.	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
9	Zorgen over hoe de tram door de wijk lunetten gaat lopen en de impact daarop op de publieke ruimte en groenvoorziening. Bij voorkeur volgt de tram bestaande straten	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021

10	Bewoner wil geen groen uit de wijk opofferen voor de tram, dient als belangrijke buffer voor de snelweg	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
11	Route van het OV, niet door of ten koste van het groen of park dat voor Lunetten waardevol is.	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
12	Geen OV door de parken, deze zijn een belangrijke waarde.	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
13	OV en fiets hebben de toekomst, maar mensen gaan / blijven ook meer thuiswerken. Is er wel voldoende aandacht voor natuurwaarden straks bij de inpassing van nieuwe tracés? Zijn die tracés wel echt nodig?	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
14	Rails gaat ten koste van landschap	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
15	Bewaak het groen, de landgoederen rond Utrecht	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
16	Route van OV verbinding door Lunetten zorgt ervoor dat mogelijk een park moet worden opgeofferd, dit kan niet de bedoeling zijn.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
17	Zorgen over groen en park in Lunetten. Groene buffer tussen snelweg en wijk moet behouden blijven.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
18	Probleem van tramlijnen en treinen is wel dat het landschap zo verdeeld wordt. We zien dat bijvoorbeeld Kanaleneiland. De leefbaarheid heeft daar onder te lijden, doordat er hekken geplaatst zijn.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
19	Er moet meer groen en natuur komen; de maatregelen mogen niet te koste gaan van het landschap	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
20	Groen langs spoor / OV lijnen zodat er groene verbindingen de stad in komen: groen voor dieren als bron voor ecologische ontwikkeling	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
21	Ruimte en groen zijn al schaars in en om Utrecht. Zorg dat maatregelen niet bestaand groen doorkruisen. Suggestie: Gebruik delen die al niet fraai zijn.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
22	Er moet zoveel mogelijk groene ruimte worden behouden. Nieuwe verbindingen zouden zoveel mogelijk in bestaande corridors moeten worden ingepast.	Mail
23	Tram is geweldig, alleen niet door bestaand groen en ten koste van Koppelsteede.	Mail
24	Is de te beschermen UNESCO-kwaliteit van de NWH ook nog een aandachtspunt?	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
25	Zorgen over de metropolisering van Utrecht m.b.t. groen en cultuurhistorie.	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021

Ov-infra

	Aandachtspunt	Bron
1	Het is natuurlijk kolder een extra tram aan te leggen van nieuwegein naar de uithof. Er ligt namelijk al een tram van nieuwegein naar de uithof door het centrum naar de uithof. Is echt Kolder. Tevens wonen er heel weinig studenten in nieuwegein.	InBeeld
2	Let op verminderde bereikbaarheid van Kanaleneiland Zuid bij verwijderen tramhalte, in potentie een zeer centraal gelegen en aantrekkelijke woonlocatie	InBeeld
3	Zorg dat tram aan de zuidkant rijdt op deze plek	InBeeld
4	De tram is voor inwoners van Nieuwegein en IJsselstein. Na halte Westraven dus zonder haltes naar het station. Merwedegedebied kan prima bediend worden door een buslijn.	InBeeld
5	Ik maak me zorgen over de toenemende drukte op de tramlijn. De onderwijs instellingen verwachten een grote groei de komende jaren. Studenten blijven langer thuis wonen, daarom zal Utrecht Centraal en de tramlijn van groot belang blijven. Hoe voorkomen we dat de tram er over 5 a 10 jaar niet net zo uitziet als bus 12 eruit zag?	InBeeld
6	Mijn zorg is dat de tram hier niets toevoegt, er komt geen halte voor de bewoners. Mijn zorg is nog groter dat een natuurgebied verloren gaat en dat een tram veel geluidsoverlast veroorzaakt. Ook lijkt een sneltram mij niet veilig voor kinderen en dieren. Electriche snelbussen kunnen over de bestaande wegen (a2/a27) rijden en voorkomen overlast.	InBeeld
7	Let op verminderde bereikbaarheid van Kanaleneiland Zuid bij verwijderen tramhalte, in potentie een zeer centraal gelegen en aantrekkelijke woonlocatie	InBeeld
8	De huidige fietstunnel onder Lunetten is te smal. Past hooguit één bus door, maar niet meer. Moet dan weer aangepast worden.	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
9	Hoe kan het OV worden verbeterd. Wat heeft Lunetten aan een goede OV verbinding? Is het ook voor mensen in Lunetten -meerdere haltes?- of gaan er alleen mensen door/langs Lunetten?	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
10	Kunnen we voor 2030 al HOV/tram aanleggen?	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
11	Let op dat we ons niet blindstaren op de tram. HOV kan ook met bussen	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
12	Kijk ook naar een breder kader; waar komen de mensen vandaan die in Utrecht werken? Bijv. Amersfoort/Arnhem/Den Bosch. Vanuit die verschillende richtingen nadenken over hoe mensen op verschillende werklocaties komen. Niet alleen het centrum, maar ook USP, Westraven, verschillende bedrijventerreinen.	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021

13	OV moet groei faciliteren vanuit banen en woningbouw, maar ook de gewenste mobiliteitstransitie => aandachtspunt.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
14	gebruik maken van bestaande OV-voorzieningen die er al zijn is een goed idee maar die worden al gebruikt in nationale netwerk. Missen parallelspoor voor regionale vervoer.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
15	Het 'wiel' betekent voor sommige mensen nou juist een omweg, vooral voor mensen die overstappen op de tram naar USP. Als ik het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht zie dan worden alle verbindingen van de binnenstadsas geschrapt waardoor veel mensen om moeten reizen. Er wordt verwacht dat mensen via het wiel gaan rijden, terwijl een rechtstreekse verbinding sneller is	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
16	Aandacht voor de binnenstadsas	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
17	Intercity van voorbij Amersfoort naar Amsterdam CS komt over paar jaar te vervallen. Dan reist de doorgaande reiziger naar Amsterdam CS via Utrecht CS en moet daar overstappen. Daarmee wordt station veel drukker (intern station)	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
18	Hebben jullie ook voldoende aandacht voor mensen met Utrecht Centraal als bestemming? Of moeten die ook via Lunetten-Koningsweg reizen?	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
19	Schoon is belangrijk. Dus vooral oplossingen die elektrisch zijn.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
20	Zorg voor voldoende dekking van de bushaltes binnen Papendorp: de huidige dekking van de haltes wordt al als onvoldoende / matig gezien, vooral omdat de haltes niet allemaal frequent bediend worden.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
21	Het afweegkader is erg op Utrecht gericht. Ingrepen kunnen ook consequenties hebben voor nationale en internationale verbindingen. Hoe worden deze bovenregionale vervoersstromen meegenomen in het proces?	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
22	Zorgen over de rechtstreekse busverbindingen. Bijv. tussen Zeist en de Bilt naar Utrecht. Utrecht wil af van de streekbussen. Er is geen spaak naar De Bilt en Zeist. Maar denk ook aan Doorn en verder.	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
23	RSU gedachte spoorlijn naar Bunnik om te leggen, zodanig dat hij afsplitst voorbij station Lunetten. Dat zou betekenen dat je maar 1 station nodig hebt.	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
24	Spoorlijn Utrecht Breda, suggestie van verschillende politieke partijen om hier na 2030 weer naar te kijken	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021

Ov-kwaliteit

1	Ik maak me zorgen over de toenemende drukte op de tramlijn. De onderwijs instellingen verwachten een grote groei de komende jaren. Studenten blijven langer thuis wonen, daarom zal Utrecht Centraal en de tramlijn van groot belang blijven.	InBeeld
---	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------

	Hoe voorkomen we dat de tram er over 5 a 10 jaar niet net zo uitziet als bus 12 eruit zag?	
2	Waarom mogen inwoners van Nieuwegein WEL om 06.00 op Utrecht Centraal aankomen terwijl de bussen uit de wijk dan pas beginnen te rijden? Zorg voor VROEG openbaar vervoer. En rijdt de dagelijkse frequentie door tot 19.00 uur	InBeeld
3	Rond Utrecht is Randstadspoor gerealiseerd, zodat o.a. tussen Leidse Rijn, Lunetten en Houten 12x per uur een sprinter kan rijden. Er rijden er nu maar 4 per uur, tussen Breukelen en Zeist nog minder. Zou het niet logisch zijn om met tariefintegratie, meer stations en goedkopere eenmansbediening het aantal treinen op die trajecten fors te vergroten zodat er echt een regionale metro ontstaat	InBeeld
4	Het gaat niet alleen om verbindingen, maar ook om de kwaliteit (snelheid en rijtijden, nu stopt de dienstregeling soms al na 8 uur 's avonds). Ook van belang richting de grote bedrijven die in shifts werken (dus niet alleen 9-17u).	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
5	Dienstregeling is ook van belang (niet alleen nieuwe verbindingen). Bijvoorbeeld in de spits ben je vanuit Gorinchem redelijk snel op de plaats van bestemming, buiten de spits duurt het vaak erg lang. Mogelijk wel te duur vanwege beperkte vraag.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
6	Een tram heeft veel voordelen als het meer voorrang krijgt maar dan moet veiligheid een aandachtspunt zijn. Dat speelt in Nieuwegein nu extra.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
7	De verbindingen met Papendorp moeten vooral sneller: nu komt 80% met de auto, ook omdat de (loop)afstanden naar de haltes op het park te groot zijn. Er is vooral behoefte aan verbindingen met Utrecht Science Park, Zeist, Vleuten en Leidsche Rijn / de Meern en Overvecht die veel langer duren dan met de auto (15 min per auto 45 min per ov).	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
8	Wordt er ook aandacht besteed aan de doorgaande treinreizigers, als meer stations IC worden. Dan kost dat 5-10 minuten extra tijd voor alle doorgaande reizigers.	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
9	Let bij haltes etc. welk vliegwieleffect je kunt bereiken door goede koppelingen met openbaar vervoer. Ze kunnen elkaar erg goed versterken.	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021

Ontsluitingsroutes

	Aandachtspunt	Bron
1	Een regionale onsluitingsweg voor de A12-zone, die die parallel loopt aan de A12 van De Meern naar Bunnik door Nieuwegein noord? Is dit een goed idee? Hoe zit het met mogelijk sluipverkeer?	InBeeld
2	Als station Lunetten Centraal moet ontlasten betekent dat een enorme belasting voor Lunetten en dat baart mij zorgen	InBeeld
3	Deelnemer maakte zich zorgen over een andere weg, de parallelweg A12 van Utrecht Nabij, die gaat door Nieuwegein Noord heen. Hoe zit dat met sluipverkeer?	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021

4	Er wordt veel over de hoofdstructuur nagedacht. Hoe zit het met de laag eronder, dus de verbindingen naar de hoofdstructuur? Door zware tramverbindingen komen andere delen te zitten zonder goede ov-bereikbaarheid.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
5	Zorgen om de toestroom en doorstroom van autoverkeer in Lunetten en naar het nieuwe station. De wegen in Lunetten staan nu in de spits al regelmatig vast en je komt er vanuit mijn straat, Olympus, niet tussen. Ook is oversteken van de Lunettenbaan altijd al gevaarlijk, maar dan helemaal. Een nieuw station, Koningsweg, vraagt echt om een route via andere zijde van Lunetten.	Mail
6	In de hub mis ik de rol voor station zeist. Zeker voor de oostkant van de stad kan die meer impact maken ook buiten de gemeentegrenzen van Utrecht	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
7	De uithoflijn moet niet een lijn worden waar alle verbindingen vanuit oost worden gebundeld.	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
8	Kijk ook naar wandelroutes in Utrecht, soms is net iets langer wandelen een manier van reizen.	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021

Andere vervoersmiddelen

1	De groene poort bij de Vianen- Lekbrug, een groene poort van wat? Daar is helemaal geen aantrekkelijke loop-fietsverbinding. Misschien is er een kans om de verwijderde brug nieuw leven in te blazen en daarop voort te bouwen.	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
2	Liesbosch-Noord kent veel vrachtverkeer en ook fiets verkeer Nieuwegein-Utrecht, situatie niet ideaal. Uitkijken dat er geen conflict vracht-fiets-OV komt. Let op veiligheid!	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
3	Alternatieven zoals fiets zijn interessant, maar zijn nu soms nog deels (sociaal) onveilig (voorbeeld van De Bilt naar Ravenswade) door geen/slechte verlichting en/of slechte bestrating.	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
4	Ook aandacht voor looproutes naar haltes. De route van de Kromhoutkazerne naar de halte is nu niet veilig.	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
5	Niet op één vervoersmodaliteit focussen. Je moet op meerdere focussen, zodat meerdere doelgroepen bediend worden.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
6	Kijk je wel naar alle soorten vervoer? Woon-werk verkeer (die gaan naar Utrecht centraal) of meer recreatief (die gaan naar andere punten)? (antwoord: we kijken naar alle)	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
7	Zorg voor veel mogelijkheden om een (vooral elektrische) fiets te huren. Elektrische fiets voorop stellen.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
8	De Waterlinieweg als stadsboulevard vind ik theorie geweldig. Ik maak me alleen zorgen om de doorstroom van het OV en de auto's. Beide staan nu al vaak vast op de Waterlinieweg en 't Goylaan. Persoonlijk vindt ik de herinrichting van het	Mail

	Goylaan een grote achteruitgang. De stoepen zijn fijn en breed, maar oversteken is echt lastig en eng. Zeker met de plannen om alle stoplichten uit te zetten. Ik kom nu bijna nooit meer in die richting, terwijl ik dat wel zou willen.	
9	Verbreden van de blik: kijk ook naar snelle fietsverbindingen, want veel afstanden zijn onder 15km.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
10	Capaciteitsgebrek in grote fietsenstallingen tegengaan door wisselfietsen te stimuleren: hierbij mag de fiets van iemand die per fiets naar het station gekomen is gebruikt door iemand die juist de andere kant op gaat.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
11	Gebruik e-bike en speed pedelec groeit sterk: prima alternatief voor regionaal OV en aanzienlijk goedkoper in aanleg en exploitatie	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
12	Kijk ook naar vaarwegoplossingen en liften	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
13	De focus ligt bij deze opgave op OV. Terwijl een doel van de opgave is ook het bereikbaar maken van woongebieden. Dit kun je multimodaal doen, dus niet alleen met OV maar ook met bijvoorbeeld deelauto's. Dit zag ik niet terug in de oplossingsrichtingen. Is daar ook over nagedacht?	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
14	In 2003, 2005 waren de huidige maatregelen not-done, maar nu is dat waar het om gaat. Wat maakt dat keuzes als varen e.d. zijn afgefallen?	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
15	Fiets is nu op een andere tafel terwijl het wel belangrijk is	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
16	Waarom wordt er gekozen voor een tramverbinding? Trams nemen veel ruimte in en rijden ook minder vaak omdat ze soms kapot gaan. Er zou dan toch wat moeten verdwijnen in de vorm van woningen en groen.	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021

Thema wonen

	Aandachtspunt	Bron
1	Nieuwe woningen west van Odijk ten zuiden van A12 goed aansluiten op OV	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
2	Nieuwe woningen in Nieuwegein in wijk Rijnhuizen slecht op OV aangesloten	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
3	Er worden te weinig woningen gebouwd t/m 2030. Aantal woningen is niet voldoende om tegemoet te komen aan de vraag. Ook is er een blijvend enorm tekort aan studentenwoningen.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
4	Is er kwantitatief een idee van hoeveel woningen en werkplekken in die A12 zone gaan komen? En is dit meegenomen in de doorrekeningen van de extra vervoersvraag in de toekomst? Het is riskant om te investeren wanneer er geen vraag is.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021

5	Wat betreft de nieuwe woningen die vlak langs de snelweg komen - is dat niet te vervuילend voor de mensen die daar gaan wonen? Is dit qua leefbaarheid wel acceptabel? Utrecht is één van de meest vervuilde omgevingen.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
6	Eerst OV infra aanleggen dan pas woningbouw, heb je geen inspraak nodig want dan is de OV infra er al. En dat verleidt mensen ook direct van OV gebruik te maken i.p.v. dat je ze eruit probeert te halen omdat ze al met de auto waren gaan rijden. Bv nu infra aanleggen naar Rijnenburg.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
7	Woningbouw realiseren bij bestaande (OV) infra en als nodig bestaande (OV)infra uitbreiden	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
8	let goed op het onderliggende wegennet en multimodaliteit bij het afwegen van de verschillende oplossingsrichtingen.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
9	Er moeten nog meer woningen worden gebouwd dan gepland, ook voor studenten. Rijnenburg is daarvoor een interessante optie. Over de wenselijkheid om grootschalig te verdichten bij Lunetten zijn de meningen wat verdeeld.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
10	Leefbaarheid gaat ook over gezondheid en gaat ook over klimaatbelasting en verdient daarmee een eerste plaats op de ranglijst van het afwegingkader. Voor het gehele beleid moet leefbaarheid, zoals hierboven gedefinieerd in gezondheid, ruimte, wonen en klimaat, voorop staan.	Mail
11	Je legt verbindingen aan, maar hoe zeker ben je dat de woningen gerealiseerd zijn? Hoe ver (en zeker) zijn de woonplannen?	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
12	Wat is de relatie met het groeifonds? Maakt dat het makkelijker, wat betekent dat?	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
13	In de matrix bij plusjes en minnetjes stond bij woningbouwlocaties een 0. Maar als er verstedelijkt wordt bij Lunetten Koningsweg, zorgt dit dan voor een plusje?	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021

Thema haalbaarheid

	Aandachtspunt	Bron
1	In verschillende documenten wordt de suggestie gedaan voor een HOV/tram tracé langs Park de Koppel. Mijn suggestie is om op voorhand hiervan af te zien. Niet alleen omdat er, met redenen, veel tegenstand onder bewoners van Lunetten is, ook omdat redelijk te voorzien is dat t.h.v. het Zwarte Woud alleen met gigantsiche ingrepen en hoge bouwkosten met risico's (folieploder) eventueel een tracé mogelijk is.	InBeeld
2	Dit betreft geen openbaar gebied. Het betreft een VvE. Als er een goed en veilig beleid wenselijk is dan dient de overheid de grond te vergaren en de VvE op te laten heffen. Alle eigenaren zijn niet toereikend om de (goede) plannen van de overheid te dragen. Voor overleg graag contact opnemen met tvanees@kristalrealestate.nl	InBeeld

3	Liesbosch-Noord is eigendom van Ballast Nedam. Moet overgedragen worden. Planvorming nodig om het gebied te verbeteren.	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
4	Ook economisch draagvlak nodig om het 'Wiel' aan te leggen: met alleen reizigers tussen USP en Zuid is dit niet exploitatief waarschijnlijk niet rendabel: optimum moet worden gezocht, ook met huidige reizigers (waterlinieweg) en bestaande bebouwing.	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
5	Wat zijn de kosten van de inpassing? Goed naar kijken!	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
6	Corona, effecten zijn waarschijnlijk deels blijvend (anders en minder reizen). Neem dit goed mee in de afweging van maatregelen.	Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
7	Er zijn veel plannen voor woningbouw en infra. Die worden besproken op allerlei tafels in verschillende gremia. Dat is een zorg voor de integraliteit en zorgvuldige besluitvorming	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
8	Het afweegkader is heel algemeen. Groei van woningen en arbeidsplaatsen is alleen mogelijk als wordt ingezet op fiets en OV anders loopt het vast.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
9	De economische locaties zijn nog onderbelicht. Naast woningen gaat het ook over arbeidsplaatsen. Die genereren ook mobiliteit.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
10	Werken aan betere verbinding Vleuten – Leidsche Rijn – Sciencepark is goed. Let echter goed op toegankelijkheid en betrek reizigers die ervaringsdeskundige zijn bij vormgeven en testen van verbindingen.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
11	Zorgen over afwegingscriteria; ondersteuning woonambities; bereikbaarheid en leefbaarheid. Het gevoel heerst nu dat leefbaarheid niet duidelijk is beschreven	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021

Overig

	Aandachtspunt	Bron
1	Is er rekening gehouden met de veranderende vervoerspatronen als gevolg van thuiswerken door corona? Klimaat en Corona hebben wellicht duidelijk gemaakt dat het enorme groeidenken moet worden omgebogen.	Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
2	Een mogelijke halte bij Stelviobaan: Echter is dit een vreselijk slecht toegankelijke halte en is dit een donkere nare plek waar laatst een vrouw door een aanrander het ziekenhuis is ingeslagen.	Mail
3	Is gebruik gemaakt van betrouwbare herkomst en bestemmingsdata. Een effectief plan moet worden gebaseerd op betrouwbare herkomst- en bestemmingsdata en anticiperen op nu bekende nieuwe woon- en werkgebieden in de regio.	Mail
4	Betrek organisaties voor specifiekere doelgroepen zoals oogvereniging, Nederlandse Vereniging voor Autisme etc zodat geen halve OV-oplossingen komen	Mail
5	Ik hoorde dat er een "veilige fietsroute" via het park aan de zuidkant van Utrecht loopt. Lijkt me persoonlijk niet handig.	Mail

6	Wat is de relatie met de provinciale omgevingsvisie die volgende week in de staten wordt behandeld?	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
7	Hoe gaan jullie om met de onzekerheden hoe de groei uit vervoersbewegingen eruit gaat zien in de wereld na corona? Verwachting dat meer mensen thuis blijven werken 1 a 2 dagen per week. Zijn de groeiscenario's nog realistisch?	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
8	Worden de scores van de afweging openbaar gemaakt? Ik vraag me af hoe het wiel Oost zo hoog kan scoren omdat het dwars door de wijk Lunetten loopt.	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
9	Dit soort planningstrajecten zijn lange processen, wat soms niet altijd duidelijk is voor niet-deskundigen. Er zijn namelijk erg veel inspraakmomenten voor de burger. Communiceer dit dus goed.	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
10	In hoeverre is ProRail betrokken? Het spoor speelt ook een grote rol in deze opgave.	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
11	Hier is de focus nu op zuid en zuidwesten van de regio Utrecht, wanneer kunnen we meedenken over de andere aansluitingen in de regio?	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
12	Is er onderzoek hoeveel studenten er in Nieuwegein wonen die naar USP gaan? Is die verbinding wel nodig?	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
13	Op welke wijze worden bewoners in het proces meegenomen? We willen graag 'meebegrijpen' hoe het zit. Met bijv. werkateliers, samen tekenen, een staffelijst afwerken is beeldend en geeft de bewoners dus een beeld. Kunnen dergelijke sessies worden georganiseerd, al dan niet digitaal?	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
14	Hoe kunnen wij inspreken en onze mening geven zodat hij door de programmaraad wordt meegenomen? Wie is het controle orgaan?	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
15	Verschillende manieren van participatie in vervolgtraject, vanuit Lunetten belangrijk onderwerp. Zijn er plannen bij specifieke uitwerking plannen om bredere participatie te doen? Nadruk dat er een zorgvuldig traject moet worden uitgestippeld. Denk ook aan omgevingsvisie Lunetten.	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021
16	Verzoek om stukken van tevoren ontvangen. Dan kun je je beter voorbereiden	Terugkoppelbijeenkomst 3 maart 2021

Bijlage E Tussenresultaat

Het is belangrijk te vermelden dat er door de organisaties in deze fase geen inhoudelijke analyse, uitwerking of verdieping heeft plaatsgevonden. De beoordeling betrof een globalere inschatting en beoordeling of deze oplossingsrichtingen zinvol zijn om af te wegen in de vervolgfase zeef 1. De resultaten van de beoordeling moeten dus als zodanig geïnterpreteerd worden.

De antwoorden in de scoresheets zijn vertaald naar een score van 1 tot 5, waarbij 'erg weinig' een 1 krijgt, en 'erg veel' een 5. De resultaten zijn ongewogen, dat wil zeggen dat alle criteria en elke organisatie hetzelfde gewicht krijgt. Het criterium 'technische en juridische haalbaarheid' was anders dan de andere criteria een 'ja/nee vraag'. Bij het antwoord 'ja' kreeg de oplossingsrichting 3 punten, bij een 'nee' 1 punt.

De onderstaande afbeelding laat de gemiddelde score per oplossingsrichting en criterium zien. De scores per oplossingsrichting zijn bij elkaar opgeteld om tot de eindscore te komen.

Afbeelding E.1 Gemiddelde score per oplossingsrichting en criterium

	Ontlasten Utrecht Centraal	Bereikbaarheid USP	Bereikbaarheid USP	Bijdrage woon- en werkkollias + bouw	Leefbaarheid en overige externe effecten	Financiële haalbaarheid	Technische en juridische haalbaarheid	Toekomstvastheid	Draagvlak	Interactie tussen maatregelen
IC Overvecht	1.6	1.6	1.4	1.7	1.8	1.5	2.7	2.4	1.8	2.4
IC Lunetten-Koningsweg	2.6	2.5	2.0	2.0	2.2	2.1	2.6	2.7	2.7	2.4
IC Vaartsche Rijn	1.2	1.0	1.3	1.1	1.1	1.1	1.7	1.5	1.5	1.0
IC Leidsche Rijn	1.8	1.2	2.6	2.0	2.2	2.1	2.7	2.8	2.2	3.6
Sprinterstation Lunetten Koningsweg	1.8	1.9	1.7	1.8	2.0	2.3	2.4	2.5	2.6	2.4
Ontwikkelen OV hubs	2.3	1.9	2.5	2.5	2.2	2.1	3	2.9	2.8	4.8
Versterken Leidsche Rijn - USP (wiel)	2.5	3.1	2.8	2.5	2.6	2.4	2.8	3.0	2.7	4.3
Versterken USP - Zeist/Driebergen	1.3	2.4	1.9	2.2	2.2	2.2	2.8	2.6	2.1	3.6
Versterken USP - Amersfoort	1.7	2.6	2.1	2.3	2.4	1.9	2.8	2.6	2.3	1.7
Versterken USP - Nieuwegein	2.0	2.6	2.4	2.3	2.2	2.5	2.8	2.2	2.6	3.6
Versterken Papendorp - Utrecht CS	1.0	1.2	2.2	1.8	1.8	1.8	2.5	2.5	1.8	1.5
Versterken Nieuwegein-Utrecht CS	1.0	1.6	3.0	2.4	2.4	2.4	3	2.7	3.0	1.0
Versterken USP - station Overvecht	1.3	2.4	1.8	2.1	2.1	2.1	3	2.6	2.4	3.8
Versterken binnenstadsas	1.0	2.1	1.8	1.8	1.8	1.6	2.5	2.0	1.7	2.6
Verbinding Leidsche Rijn - Overvecht	1.4	1.3	1.6	1.5	1.6	1.3	1.8	2.2	1.6	2.9
Bestaande verbindingen beter benutten	1.0	1.4	1.9	1.5	1.6	2.6	3	1.6	2.0	4.5
Regionale lightrail	2.0	2.5	2.9	2.7	2.2	1.9	2.7	3.2	2.2	1.5
Regionale sprinterverbindingen	1.7	1.8	2.3	2.5	2.4	2.1	2.7	2.5	2.7	4.1
Wonen en werken hubs	2.0	1.8	3.1	2.5	2.6	2.7	2.5	2.7	3.0	5.0

Door te kijken naar de variatie kunnen we ook inzicht krijgen in de meningsverschillen. Hoe hoger de variatie, hoe meer de meningen uiteenlopen. De onderstaande afbeelding laat de variatie in antwoorden zien. Bij de bespreking van de resultaten bleek dat de scores vooral daar uiteenliepen waar er sprake was van een verschil in interpretatie.

Afbeelding E.2 Gemiddelde score per oplossingsrichting en criterium

	Ontlasten Utrecht Centraal	Bereikbaarheid USP	Bereikbaar woon- en werklocaties + bouw	Bijdrage mobiliteitsysteem Utrecht	Leefbaarheid en overige externe effecten	Financiële haalbaarheid	Technische en juridische haalbaarheid	Toekomstvastheid	Draagvlak	Interactie tussen maatregelen
IC Overvecht	M	L	H	L	L	L	L	L	L	L
IC Lunetten-Koningsweg	L	L	L	M	M	L	L	L	L	L
IC Vaartsche Rijn	H	M	M	M	M	L	H	M	L	L
IC Leidsche Rijn	M	L	L	L	L	M	L	L	L	L
Sprinterstation Lunetten Koningsweg	L	L	L	M	L	L	L	M	L	L
Ontwikkelen OV hubs	H	M	H	H	L	L	L	M	L	L
Versterken Leidsche Rijn - USP (wiel)	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L
Versterken USP - Zeist/Driebergen	L	M	L	M	L	L	L	L	L	L
Versterken USP - Amersfoort	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L
Versterken USP - Nieuwegein	M	L	L	M	L	L	L	H	L	L
Versterken Papendorp - Utrecht CS	M	L	H	M	M	M	M	H	H	L
Versterken Nieuwegein-Utrecht CS	H	M	L	L	L	L	L	L	L	L
Versterken USP - station Overvecht	M	L	M	L	L	L	L	L	L	L
Versterken binnenstadsas	H	H	H	M	M	M	M	H	M	L
Verbinding Leidsche Rijn - Overvecht	M	H	H	H	H	M	H	L	H	L
Bestaande verbindingen beter benutten	M	M	H	H	M	L	L	H	M	L
Regionale lightrail	L	L	L	L	L	L	L	L	M	L
Regionale sprinterverbindingen	L	M	M	M	L	L	L	L	L	L
Wonen en werken hubs	M	M	L	L	L	L	L	L	L	L