

MIRT-VERKENNING OV & WONEN

PARTICIPATIERAPPORTAGE ANALYSEFASE (2021-2022)

5 oktober 2022



Inhoudsopgave

Inhoud

1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding.....	1
1.2 Visie en doel participatie.....	2
1.3 Leeswijzer	2
2 Procesbeschrijving	3
2.1 Doel en proces van de MIRT-verkenning	3
2.2 Opbrengst startfase	5
2.3 Analysefase	5
3 Participatieavond 1	8
3.1 Doel	8
3.2 Opzet.....	8
3.3 Beschrijving van de avond	8
3.4 Bijzonderheden	10
Aandachtspunten die zijn meegegeven vanuit de omgeving:	10
4 Participatiebijeenkomst 2	11
4.1 Doel	11
4.2 Opzet.....	11
4.3 Beschrijving van de avond	12
4.4 Bijzonderheden	12
5 Participatieavond 3	13
5.1 Doel.....	13
5.2 Opzet	13
5.3 Beschrijving van de avond inclusief resultaten participatiewebsite.....	14
5.4 Bijzonderheden	16
6 Participatieavond 4	17
7 Conclusie	18
8 Bijlagen	19
Colofon	20
Bijlage 1 Definities	21
Bijlage 2 Resultaten participatiewebsite september 2021	23
Bijlage 3 Resultaten participatiewebsite en emails september 2022	38
Bijlage 4 Reactie Fietsersbond	79

1 Inleiding

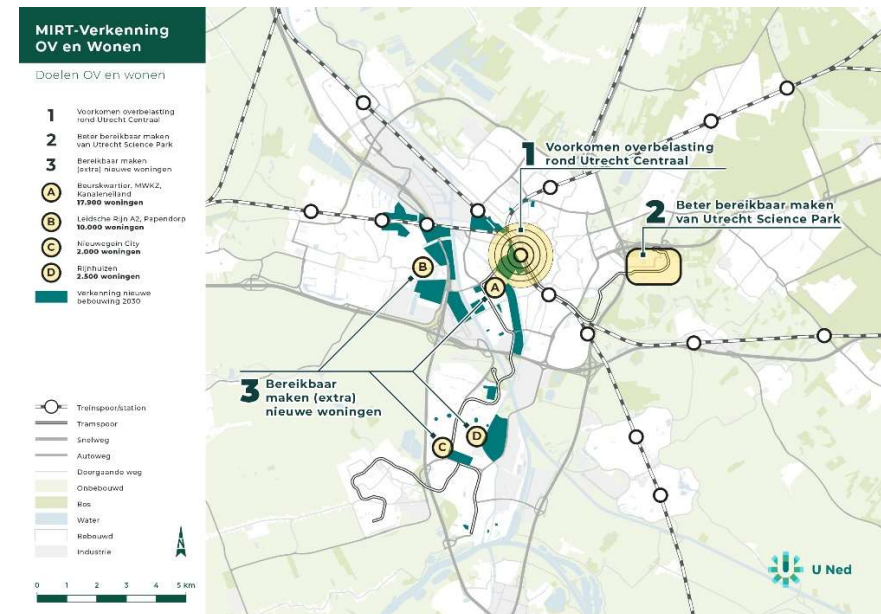
1.1 Aanleiding

Utrecht is in trek. Steeds meer mensen willen in de regio wonen, studeren, ondernemen, werken en recreëren. Dat heeft veel voordelen, bijvoorbeeld op het gebied van werkgelegenheid en cultureel aanbod. Tegelijkertijd is er behoefte aan meer woon- en werkruimte en neemt de drukte op de weg en in het openbaar vervoer toe. Dat betekent dat we verantwoord moeten omgaan met de ruimte die we hebben. Daarom heeft een aantal overheidsorganisaties onder de naam U Ned de handen ineengeslagen om een gezonde groei van Utrecht mogelijk te maken.

Eén van de projecten van U Ned is de MIRT-verkenning OV en Wonen. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Hieronder vallen alle investeringen die de Rijksoverheid samen met andere overheden doet aan wegen, het spoor en waterwegen. Het MIRT-proces is een manier van werken waarbij je begint met opgaven (wat je wilt oplossen) en in een aantal fases steeds verder toewerkt naar concrete oplossingen (wat je gaat doen). De verschillende fases die hiervoor bedacht zijn: MIRT-onderzoek, MIRT-verkenning, MIRT-planuitwerking en vervolgens realisatie en beheer. We zijn met de MIRT-verkenning OV en Wonen aan het einde van de eerste fase beland van de MIRT-verkenning. Dat betekent dat er een aantal oplossingen zijn die vervolgens verder worden uitgewerkt tot een meer concrete oplossing (zie ook 2.1)

Binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen zijn we op zoek naar oplossingen op het gebied van openbaar vervoer voor de volgende opgaven:

1. Overbelasting rond Utrecht Centraal en het centrum voorkomen;
2. Het beter bereikbaar maken van Utrecht Science Park (voorheen de Uithof);
3. Ervoor zorgen dat nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein bereikbaar zijn en daarmee ook de bouw van extra woningen mogelijk maken.



Vanaf 2020 zijn we aan de slag om tot een pakket aan concrete maatregelen te komen die hieraan bijdragen.

1.2 Visie en doel participatie

Het doel van de participatie is om de omgeving te betrekken bij het project en het project zoveel mogelijk aan te laten sluiten op de wensen vanuit de omgeving. Dit doen we door met betrokkenen in gesprek te gaan over de verschillende maatregelen en hun draagvlak. Deze informatie wordt vervolgens meegewogen bij het maken van beslissingen.

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage heeft twee doelen: ze helpt bestuurders bij besluitvorming door aan te geven wat de omgeving vindt van de oplossingen, en geeft participanten en andere betrokkenen inzicht in het besluitvormingsproces. Het proces en de inhoud wordt chronologisch beschreven. Hierin geven we aan hoe participatie per fase heeft plaatsgevonden. Vervolgens wordt er een beschrijving gegeven van de verschillende participatieavonden. Tot slot delen we conclusies en aanbevelingen.



2 Procesbeschrijving

2.1 Doel en proces van de MIRT-verkenning

Het doel van de MIRT-verkenning OV en Wonen is om Utrecht Centraal en het centrum te ontlasten, Utrecht Science Park (voorheen de Uithof) beter bereikbaar te maken met openbaar vervoer, en woningbouw mogelijk te maken tussen Utrecht Centraal, de Merwedekanaalzone en Nieuwegein. De geambieerde groei van de stad vraagt om een nog snellere transitie naar duurzame mobiliteit om de stad bereikbaar te houden. Zonder maatregelen aan het openbaar vervoer (ov) zijn groei van de stad en transitie naar duurzame mobiliteit niet mogelijk. De komende jaren gaan we dan ook op zoek naar concrete oplossingen voor het openbaar vervoer om de doelen rond 2030 te kunnen behalen.

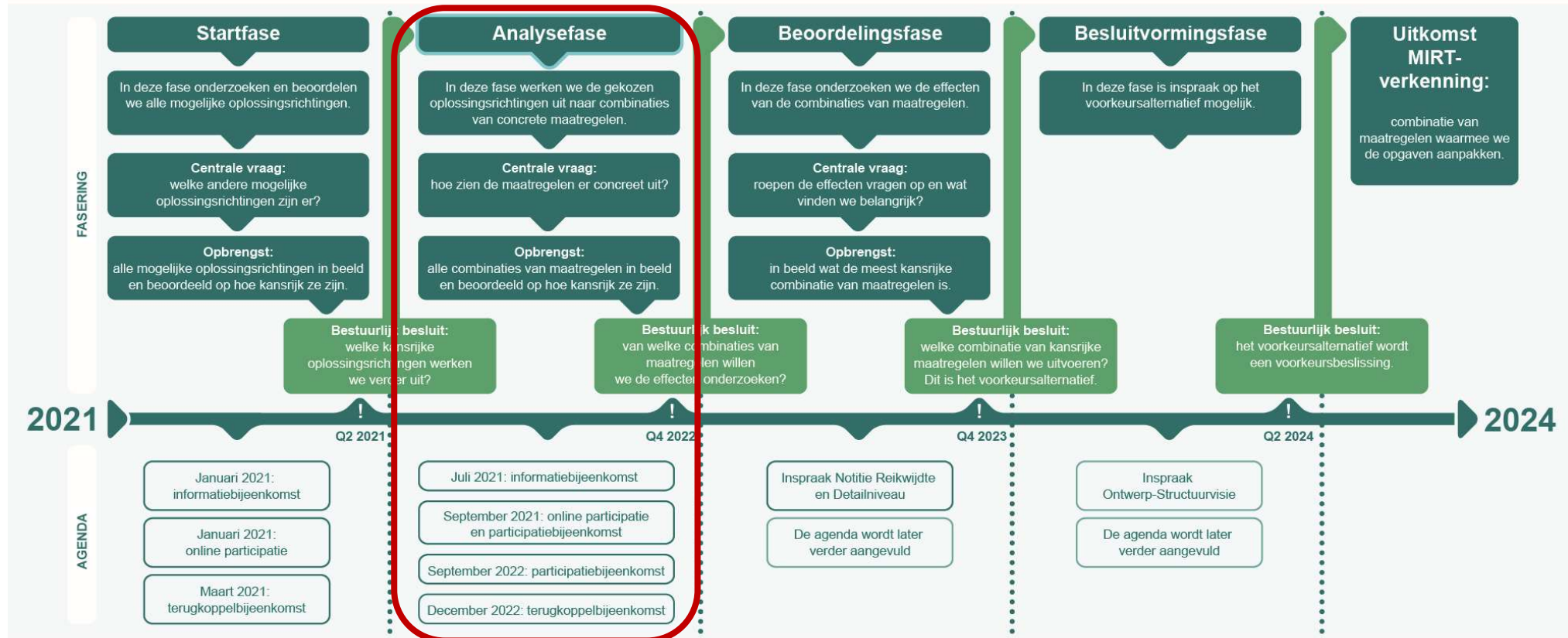
Dit doen we door een zogenaamde MIRT-verkenning. Grote ruimtelijke projecten zijn tegenwoordig zo ingewikkeld dat samenwerken noodzakelijk is. Een maatregel in een ruimtelijke omgeving raakt tenslotte altijd meerdere belangen en ruimte en geld zijn schaars. Nodig is om ambities, daadkracht, kennis en geld van partijen te bundelen.

De MIRT-verkenning bestaat uit meerdere fases, zoals beschreven in afbeelding 1 op de volgende pagina. In de startfase wordt breed begonnen met tal van oplossingsrichtingen en aandachtspunten. Deze worden in de analysefase verder onderzocht op onder meer effecten. Dit om uiteindelijk te komen tot een voorkeursalternatief. We werken hierin getrechterd, van algemeen naar steeds concreter.

Tijdens deze fases zijn we op diverse momenten in gesprek met de omgeving: om informatie te delen, aandachtspunten en ideeën op te halen en hen te laten meedenken over uitwerking van de oplossingsrichtingen. Deze rapportage zoomt in op de analysefase van de MIRT-verkenning.



Tijdslijn MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht



- De doelen:
1. Beter bereikbaar maken van Utrecht Science Park.
 2. Voorkomen overbelasting rond Utrecht Centraal.
 3. Bereikbaar maken van (extra) nieuwe woningen.

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

2.2 Opbrengst startfase

De eerste fase was de startfase. In deze fase hebben we onderzocht welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn en in de analysefase verder onderzocht en uitgewerkt worden. De oplossingsrichtingen die hieruit zijn voortgekomen, zijn:

- Combinatie West:
 - Een nieuwe, snelle ov-verbinding tussen Leidsche Rijn en Westraven;
 - Station Leidsche Rijn versterken (IC-station);
 - Een snelle ov-verbinding tussen Papendorp en Utrecht Centraal;
 - Een directe ov-verbinding van Nieuwegein naar Leidsche Rijn.
- Verbinding Utrecht Centraal en Nieuwegein:
 - 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.
- Combinatie Oost-Zuid:
 - 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 (ofwel wiel oost);

- Een directe ov- verbinding van Nieuwegein naar het Utrecht Science Park, bijvoorbeeld via Westraven en Lunetten.

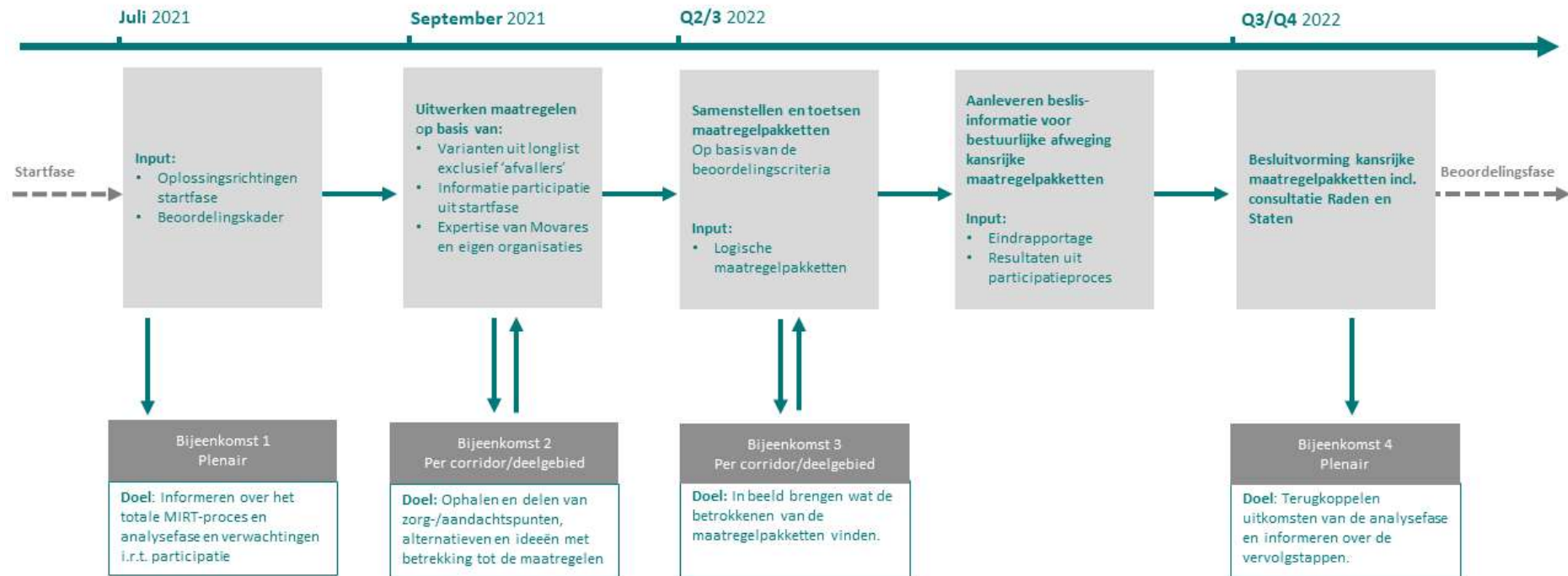
2.3 Analysefase

In de analysefase hebben we de oplossingsrichtingen die uit de startfase zijn gekomen, uitgewerkt in verschillende maatregelen; wordt het een bus of een tram, hoe lopen de ov-verbindingen en hoeveel woningen worden daarmee bediend?

De maatregelen hebben we samengebracht in zogeheten combinaties van maatregelen. Dat betekent dat meerdere maatregelen bij elkaar een logisch geheel vormen om de doelen van de MIRT-verkenning te behalen. We onderzoeken en beoordelen welke combinaties kansrijk zijn en welke minder of niet. Dit doen we aan de hand van een aantal criteria. Bijvoorbeeld op hoe effectief, veilig of duur ze zijn, en wat de omgeving ervan denkt. Op basis van al die informatie besluiten de bestuurders van U Ned, na consultatie van Raden en Staten, van welke combinaties van maatregelen we de effecten verder gaan onderzoeken in de volgende fase. De betrokkenen in de omgeving informeren en consulteren we via participatiebijeenkomsten.

Het totaal aan stappen in samenhang met de participatiebijeenkomsten is in de volgende afbeelding weergegeven:

Processtappen Analysefase



In de analysefase zijn vier participatiebijeenkomsten georganiseerd. In hoofdstuk 3 t/m 6 is per bijeenkomst een aparte beschrijving gegeven van het doel, opzet, verloop en opbrengst van de participatieavond. Tijdens de eerste twee participatiebijeenkomsten was er sprake van beperkingen door covid-19. Hierdoor zijn deze bijeenkomsten digitaal georganiseerd.

De opkomst van de eerste twee participatiebijeenkomsten was hierdoor beperkt. Ambitie van U Ned en betrokkenen was om een grotere opkomst en respons te krijgen. Daarom is na de participatiebijeenkomsten in 2021 ingezet op extra communicatie vanuit U Ned, provincie en gemeenten.

Zo is de website van U Ned - [MIRT-verkenning OV en Wonen - U Ned \(programma-uned.nl\)](#) – ingezet om te communiceren over de MIRT-verkenning en haar bijeenkomsten. Ook zijn nieuwsbrieven en sociale mediakanalen van U Ned's partners ingezet om bekendheid aan de participatiebijeenkomsten te geven. Tijdens de bijeenkomsten konden deelnemers aandachtspunten, ideeën en oplossingsrichtingen met U Ned delen. Dit kon ook via een kaart op een speciale participatiewebsite gekoppeld aan U Ned. Input vanuit de omgeving kon hier worden aangegeven op een digitale kaart en voorzien worden van een toelichting.

3 Participatieavond 1

3.1 Doel

Het doel van de bijeenkomst was **informer**. Dit hebben we gedaan door:

- Het schetsen van de gezamenlijke opgave;
- De samenwerking binnen U Ned toelichten;
- Uitleg te geven over een MIRT-proces;
- De stand van zaken te geven: wat is er tot nu toe gebeurd?
- Te vertellen wat en op welke manier betrokkenen zorgen en/of ideeën kunnen inbrengen;
- De participatiewebsite onder de aandacht te brengen.

3.2 Opzet

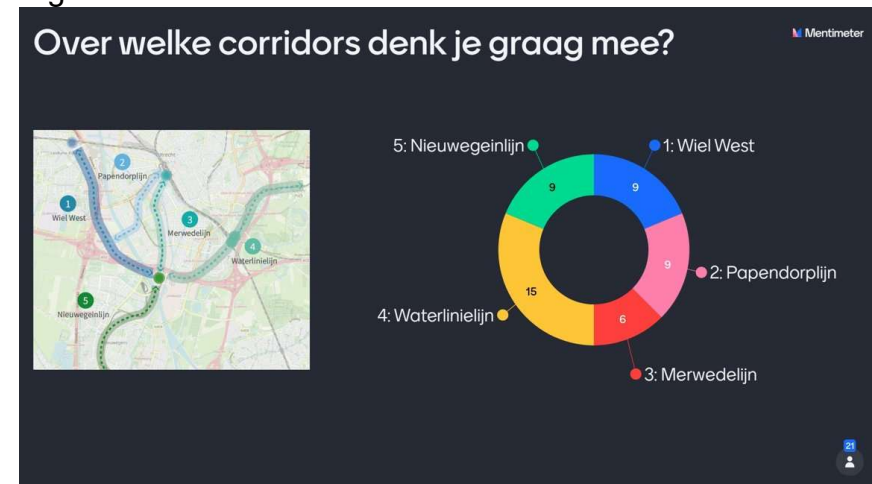
- De bijeenkomst heeft plaatsgevonden op 12 juli 2021. Deze was wegens covid-19 beperkingen digitaal en bestond uit zowel een gezamenlijk deel als een deel in groepjes:
 - o Digitale presentatie, waarin:
 - De projectmanagers en omgevingsmanager zich voorstellen aan de betrokkenen;
 - Kort wordt ingegaan op de aanleiding en het MIRT-proces;
 - Het algehele proces, inclusief doel van participatiebijeenkomsten en rolverdeling wordt toegelicht;
 - De verwachtingen op het gebied van participatie worden gedeeld.
 - o Een actief deel – vragenronde/ signaleren:

- Deelnemers krijgen de kans vragen te stellen over het afgelopen en het komende proces;
- Naderhand worden veel gestelde vragen gedeeld via de website.

3.3 Beschrijving van de avond

Vooraf waren er 62 aanmeldingen voor de participatieavond. Op de avond zelf waren er uiteindelijk 46 deelnemers aanwezig. Daarvan hebben tussen de 20 en 25 mensen meegedaan aan de Mentimeter. Zowel vertegenwoordigers van belangenorganisaties als individuele omwonenden waren aanwezig. Uit de groep die mee heeft gedaan met de Mentimeter was grofweg 65% bewoner en 18% was lid van een belangenorganisatie. De overige 17% is niet gespecificeerd.

De groep was verdeeld over de verschillende regio's:



Het gesprek ging al snel over de vele onderzoeken die er lopen of liepen in de regio Utrecht. De visie Utrecht Nabij

werd genoemd evenals het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP).

Gevraagd werd hoe die beleidsdocumenten zich verhouden tot de MIRT-verkenning. Deze documenten hebben veel overlap met elkaar. Het verschil zit in de opstellers: Utrecht Nabij is opgesteld door alle U Ned partijen en het Integraal Ruimtelijk Perspectief alleen door de gemeenten in de regio, dus niet door de provincie Utrecht en de drie ministeries (Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties en Economische Zaken en Klimaat).

Ook vroeg men zich af in hoeverre de opgave al vaststond en hoe meegedacht kon worden in de MIRT-verkenning OV en Wonen. Hier is het proces geschetst zoals ook te lezen is in hoofdstuk 2 van deze rapportage.

De MIRT-verkenning had op dat moment onder meer raakvlakken met:

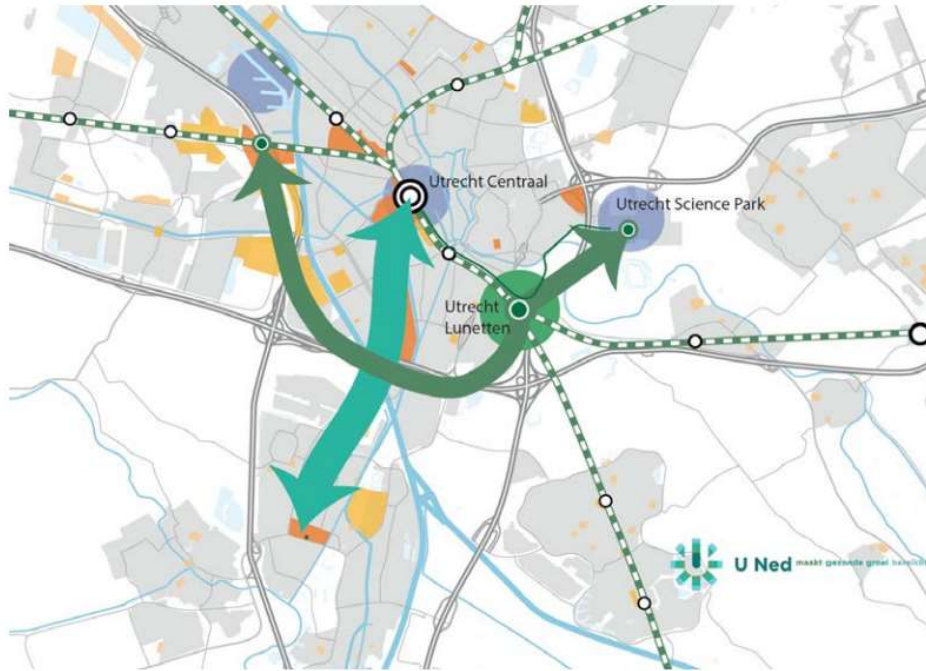
- Utrecht Nabij, een visie tot 2040 die is opgesteld binnen U Ned en waarin staat hoe de regio Utrecht groei opvangt en bereikbaar blijft;
- De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Die geeft aan hoe de gemeente Utrecht de stad de komende 20 jaar wil inrichten op het gebied van wonen, werken recreëren, ontmoeten en verplaatsen;
- Het Mobiliteitsplan 2040 beschrijft de visie op mobiliteit van de gemeente Utrecht. Het geldt als uitgangspunt bij alle nieuwe verkeersprojecten en planologische besluiten van de gemeente;
- Het Nationaal Groeifonds. Het kabinet trekt de komende 5 jaar € 20 miljard uit voor investeringen die bijdragen aan economische groei. Overheden en bedrijven kunnen een voorstel indienen om gebruik te maken van het Nationaal Groeifonds. De regio Utrecht wil aanspraak

maken op het fonds om twee nieuwe tramlijnen en een nieuw treinstation Lunetten-Koningsweg aan de zuidoostkant van de stad bouwen.

Vanuit de omgeving is aangegeven dat er meer behoefte was aan concrete onderdelen zoals de effecten op het gebied van geluid. Op iedere corridor, een lijnverbinding tussen knooppunten, hebben we meerdere mogelijke maatregelen in beeld gebracht. Zoals een snellere buslijn of een tramlijn in plaats van een bestaande busverbinding. In verschillende combinaties van maatregelen worden deze maatregelen geanalyseerd en beoordeeld. Dit is in de analysefase nog op globaal niveau; in de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning (zie 2.1) wordt dit gedetailleerder onderzocht.

Ook kwam de behoefte naar voren om de tramverbinding verder zuidelijk door te trekken in de richting van Houten, meer focus op ov in omliggende gemeenten, en minder faciliteren van de auto's. Ook in Houten worden veel woningen bijgebouwd en wordt naar mening van omwonenden te weinig met het ov gedaan. Daarbij werd aangegeven dat niets doen ook een keuze kan zijn. Houten valt buiten de scope van de MIRT-verkenning. In de voorfase is gebleken dat het te ver weg ligt van het scopegebied waardoor maatregelen hier minder kansrijk zijn om de doelen van de MIRT-verkenning te bereiken.

Weergave van kansrijke oplossingsrichtingen uit het voortraject:



Ook is verzocht om duidelijk uitleg te geven van definities in de rapportages. Dit doen we via een bijlage met definities in de rapportages.

De presentatie van deze bijeenkomst is [hier](#) te vinden.

3.4 Bijzonderheden

Aandachtspunten die zijn meegegeven vanuit de omgeving:

- Context en samenhang andere lopende trajecten is niet altijd helemaal duidelijk;
- Scope van de MIRT-verkenning is niet voor iedereen duidelijk;
- Er mag meer aandacht naar de fiets aangezien dit een belangrijk vervoermiddel is voor of na gebruik van het ov is (ook wel voor- en natransport genoemd);
- Vanuit omgeving wordt door enkelen aangegeven dat zij van mening zijn dat de scope van de MIRT-verkenning "te klein" is. 125.000 woningen in het hele gebied, vraagt om meer ov-maatregelen en een grotere scope. Verzoek om meer naar het grotere plaatje kijken;
- De visie "Utrecht Nabij" heeft geen inspraak gehad;
- In het vervolg ook behoefte aan digitale bijeenkomsten (resultaten Mentimeter).

4 Participatiebijeenkomst 2

4.1 Doel

Het doel van de bijeenkomst is **informer en meedenken**:

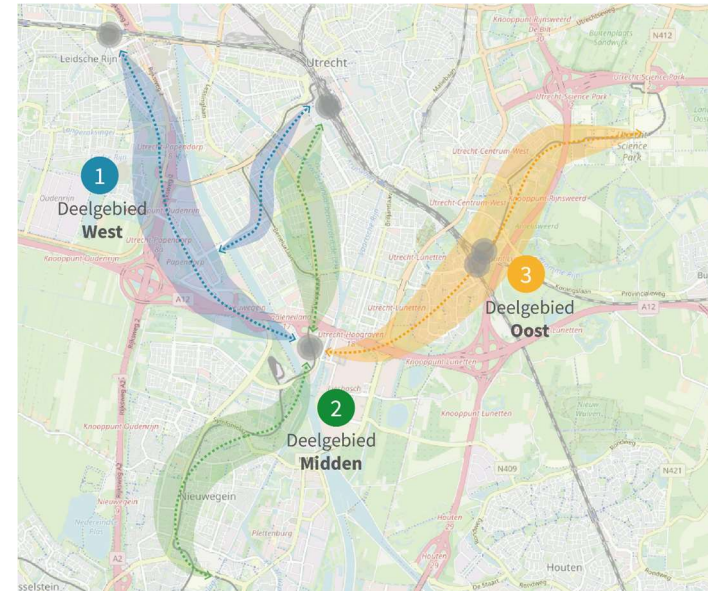
- Mensen meenemen in het proces: wat hebben we gedaan en waar staan we nu;
- Ophalen van onder andere nieuwe maatregelen, zorgpunten, ideeën;
- Duidelijkheid bieden over wat we wel en niet mee kunnen nemen;
- Delen van hoe we de diverse ov-maatregelen in het onderzoek beoordelen;
- Vertellen op welke manier betrokkenen hun zorgen/ideeën kunnen inbrengen en attenderen hen op de participatiewebsite;
- Verwijzen naar de presentatie van de eerste participatiebijeenkomst op de website: schets van de gezamenlijke opgave, context, MIRT-proces, wat hebben we gedaan in de startfase en duiding van eerdere participatiemomenten.

4.2 Opzet

De bijeenkomst bestond uit 2 avonden die hebben plaatsgevonden op 8 en 9 september 2021. Deze was wegens covid-19 beperkingen wederom digitaal. De inhoud van de bijeenkomst was als volgt:

- Plenaire opening:
 - Terugblik 12 juli 2021;
 - Doel van de avond;
 - Aanleiding en opgave MIRT Verkenning;

- Zoekrichting oplossingen.
- Uiteen in groepen:
 - Verdeling in drie deelgebieden:



- Er is een participatiewebsite gemaakt (een digitale kaart) met daarop de verschillende locaties die moeten worden verbonden. Daarbij zijn al enkele mogelijke maatregelen ingetekend. We hebben aan de hand daarvan gevraagd welke ideeën of zorgen hierbij bestaan en welke maatregelen en alternatieven betrokkenen zelf hebben;
- Op de avonden zelf zijn diverse ideeën ingebracht en direct ingetekend op de participatiewebsite. De week erna stond de participatiewebsite nog open voor iedereen om (aanvullende) input in te vullen.

4.3 Beschrijving van de avond

De avond is bezocht door een aantal zeer trouw betrokken stakeholders. In totaal zijn er verdeeld over twee avonden 26 betrokkenen geweest. Waarvan 14 betrokkenen op de eerste bijeenkomst en 12 betrokkenen op de tweede bijeenkomst. Doel is om deze groep betrokken stakeholders uit te breiden.

Er zijn diverse aandachtspunten en ideeën ingebracht voor ov-routes, onder meer:

- Omwonenden willen geen ov-maatregel die ruimte van het Koppelpark en/of Amelisweerd kosten;
- Zorgen over het geluid van trams in bochten;
- Veiligheid en oversteekbaarheid verbeteren door meer ongelijkvloerse kruisingen (bv. aanleg van tunnels);
- Meenemen van ondergrondse (of evt. hoger gelegen) oplossingen;
- Ook A27, A12 en A2 in de oplossingen betrekken (bus/tram/snelweghaltes);
- Zorgen over ruimtegebruik op veel plaatsen (past een busbaan überhaupt?);
- Isolatie en leefbaarheid van wijken door barrière werking;
- Lunetten krijgt vooral lasten en geen lusten;
- Op de Waterlinieweg is ruimte voor inpassing van een tram of bus;
- Aandacht om mensen uit de auto te halen.

Zie verder de uitgebreide lijst met alle inbreng via de participatiewebsite: Resultaten participatiewebsite september 2021 – bijlage 2

De presentatie van deze bijeenkomst is [hier](#) te vinden.

4.4 Bijzonderheden

Algemeen:

- In de gemeenteraad van Utrecht is een amendement aangenomen dat men geen trams in het groen wil en juist de ambitie heeft voor aaneengesloten natuurgebieden en parken;
- Omwonenden willen onder geen beding een variant die ruimte claimt van het Koppelpark.

Bijzonderheden na de 2^e bijeenkomst:

- Na de participatieavonden in september 2021 heeft het analyseproces langere tijd in beslag genomen dan van tevoren gepland was. De situatie, uitgangspunten en analyse van verkeersmodellen kostte meer tijd. De eerder geplande participatiebijeenkomst van 8 juni 2022 is daarom verzet naar 12 september 2022.

5 Participatieavond 3

5.1 Doel

Het doel van de bijeenkomst is **informer en meedenken**

- **Informer:**
 - Wat is er tot nu toe met inbreng gedaan, wat is er wel of niet meegenomen en waarom;
 - Probleemanalyse en beoordelingskader worden gedeeld;
 - Combinaties van maatregelen worden gedeeld;
 - Schets van de gezamenlijke opgave, context, MIRT-proces, wat hebben we gedaan in de startfase en duiding van eerdere participatiemomenten.
- **Meedenken:**
 - Ophalen van inbreng: zorgpunten en standpunten over (combinaties van) maatregelen;
 - Wat moet er gebeuren om een pakket te optimaliseren, wanneer is er wel draagvlak, wat is daarvoor nodig?

5.2 Opzet

De bijeenkomst heeft plaatsgevonden op 12 september 2022 in het stads kantoor van de gemeente Utrecht. Vooraf aan de informatiemarkt is een kort filmpje gedeeld die informatie en toelichting geeft op algemene aanleiding en context MIRT-verkenning (vanaf 5 september 2022 beschikbaar). Het filmpje is [hier](#) te vinden.

De inhoud van de bijeenkomst was als volgt:

- Doel: nadere uitleg en toelichting op vragen en ophalen hoe de omgeving er tegen aan kijkt;
- Resultaat: kwalitatieve beschrijving van draagvlak;
- Basisvragen voor tijdens de avond:
 - Heeft u een goed beeld van de maatregelen en de combinaties van maatregelen? Heeft u hier nog vragen over?
 - Wat vindt u ervan?
 - Wat maakt dat u ze goed / niet goed vindt?
 - Wat ziet u wel als positief in de maatregelen/combinatie ervan?
 - Wat is ervoor nodig om een maatregel(pakket) wel mogelijk/acceptabel te maken?
- Fysieke bijeenkomst op het stads kantoor gemeente Utrecht in de vorm van een informatiemarkt (geen plenaire presentatie);
- Ingetekende combinaties van maatregelen inzichtelijk op participatiewebsite;
- Geven van toelichting, één-op-één gesprekken en ophalen van zorgpunten en standpunten;
- Toelichting op probleemanalyse, beoordeling en effecten;
- Inzet van participatiewebsite en ophalen standpunt aanwezig;
- Zes panelen op corridorniveau;
- Een paneel met informatie over de varianten voor station Lunetten-Koningsweg;

5.3 Beschrijving van de avond inclusief resultaten participatiewebsite

De avond is bezocht door ca. 75 personen, onder meer omwonenden, Fietsersbond, Rocov, Solgu, Bewonersoverleg Lunetten (BOL), staten- en raadsleden. Daarnaast is er de gelegenheid geboden om via een speciaal daarvoor ingerichte participatiewebsite reacties in te dienen. Deze reacties zijn integraal verwerkt in de opmerkingen hieronder.

Wat hebben we opgehaald - algemeen:

- Positief over 'de auto de stad uit' en de inzet op fiets en het ov mag nog intensiever en sneller;
- Meer en beter ov zorgt voor meer en beter gebruik van het ov;
- Een groot pleidooi voor de fiets (soms sneller dan het ov, duurzaam), als alternatief voor ov, maar óók aanvullend op ov (voor- én natransport); Er mag veel meer aandacht komen voor de fiets;
- Groene gebieden minimaal behouden en liever nog versterken; er is geen draagvlak voor maatregelen die het groen en/of leefomgeving aantasten of tot hinder leiden (bijv. aantasting van het Koppelpark);
- Barrièrewerking zoveel mogelijk verminderen;
- Kruisingen zoveel mogelijk ongelijkvloers (snelheid en veiligheid);
- Meer aandacht en koppeling leggen met andere onderdelen van U Ned, zoals de gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsstrategie;
- Naast woningbouwopgave als argument voor de ov maatregelen geldt ook de klimaatopgave als urgentie om te komen tot hoogwaardig ov. Pas met een zeer

goed ov kan de mobiliteitstransitie waar gemaakt worden;

- Onvoldoende aandacht voor de noordkant van het wiel (buiten de scope van de MIRT-verkenning);
- Een deel van de mensen is voor meer haltes en betere ontsluiting van autoluwe nieuwbouwgebieden;
- In tegenstelling tot de vorige bullet is ook een deel van de mensen voorstander voor minder haltes, aangezien het stoppen op haltes de meeste tijd kost;
- Een deel van de mensen is groot voorstander van de bus, een ander deel is groot voorstander van de tram. Dit is een dilemma wat reeds geruime tijd speelt. Volgens voorstanders van de tram biedt deze meer comfort en kortere reistijd, volgens voorstanders van de bus zijn deze goedkoper in aanleg, onderhoud en bieden deze haltes dicht bij huis en meer flexibiliteit in inzet en systeem;
- Internationale treinen niet door Utrecht heen maar bijv. Arnhem als in- en uitvoerpunt gebruiken;
- Niet alle IC's meer laten stoppen op Utrecht Centraal, maar creëren van nieuwe IC-stations (lange termijn);
- Toegankelijkheid en bereikbaarheid van mensen met een beperking (haltes, vluchtroutes, perrons).

Wat hebben we opgehaald – op corridor niveau

Merwedelijjn

- Veelal draagvlak voor het verdiept / ondergronds aanleggen van de Merwedelijjn (betere oversteekbaarheid dan op straatniveau, sociaal-maatschappelijk, snelheid, veiligheid, meer ruimte voor andere ov verbindingen waaronder bus);

- De vraag wordt meermaals gesteld voor welke reizigers een snelle ondergrondse tram het meeste biedt; vooral voor Nieuwegein of ook voor de Merwedekanaalzone? Of gaan die vooral fietsen?
- De binnenstadsas (Oost-West verbinding) ontbreekt in het onderzoek, terwijl dit koppelkansen biedt met de Merwedelijn en tot een betere afweging leidt, en een beter bereikbaar USP;
- Volgens diverse betrokkenen is een geboorde tunnel op de Merwedelijn het meest toekomstvast, aangezien in een volgende fase ook onder de binnenstadsas een dergelijke ondergrondse lijn (relatief goedkoper) kan worden aangelegd;
- Hoe gaan de bussen vanuit Nieuwegein naar Centraal rijden als Merwedelijn wordt aangelegd?
- Het is een veiligheidsregel in tunnels dat de tram pas kan vertrekken als de volgende halte vrij is; minder haltes betekent dan langere wachttijd en pleit mogelijk voor juist meer haltes (kortere wachttijd).

Papendorplijn

- Bij aanleg Merwedelijn is volgens enkele betrokkenen de tram Papendorp – Utrecht CS niet nodig omdat er dan meer ruimte is op de bestaande busbaan.

SUNIJ-lijn

- Zeer raadzaam volgens enkele betrokkenen is het verbinden van de SUNIJ-lijn aan de Merwede- en Waterlinielijn als voorsortering op een regionaal knooppunt bij Westraven;
- Wat gebeurt er met de SUNIJ-lijn als de Merwedelijn wordt aangelegd? Voor Kanaleneiland is die verbinding belangrijk;

- Huidige tramverbinding tussen Westraven en de Jaarbeurs heeft een belangrijke functie bij beurzen ed.

Uithoflijn naar Zeist

- Een aantal mensen pleit voor uitbreiding Uithoflijn naar Zeist zodat studenten uit dat gebied ook worden ontsloten met de tram en Utrecht Centraal wordt ontlast, terwijl anderen de tram tot aan Zeist niet nodig achten vanwege het negatieve effect op fietsroutes en auto.

IC-stations

- Veel vraagtekens bij gebied Lunetten-Koningsweg; Is dit wel de juiste plek is voor IC-stations?
- Bussen vanuit zuidelijke richting naar Papendorp door Nieuwegein laten rijden over busbaan op A.C. Verhoevenweg;
- IC station bij de Waterlinielijn heeft enkel zin als de sporen naar elkaar toe getrokken worden (geen driehoek) i.v.m. hoogwaardige functionaliteit en slechte overstekbaarheid.

Waterlinielijn

- Er is geen draagvlak voor de maatregelen aan de Waterlinielijn die de leefomgeving, historische landgoederen en natuurwaarde aan tasten, zoals het Zwarte Woud en park de Koppel;
- Bepaalde busmaatregelen Waterlinielijn leiden regiobussen om de binnenstad wat het USP beter bereikbaar maakt.

Zie verder de uitgebreide lijst Resultaten participatiewebsite / e-mail september 2022 in bijlage 3.

De panelen die te zien waren op deze bijeenkomst zijn [hier](#) te vinden.

5.4 Bijzonderheden

- Weer fysieke bijeenkomst mogelijk en als zeer prettig ervaren door de bezoekers;
- Input opgehaald via gesprekken tijdens de participatieavond, via participatiewebsite, e-mail en/of brief;
- Een goede vertegenwoordiging van zowel jong als oud;
- Veelal constructieve en deskundige inbreng door de aanwezigen, die ook onderling in gesprek kwamen;
- Grote opkomst en betrokkenheid vanuit Nieuwegein;
- Er is behoefte aan een informatiebijeenkomst over de mobiliteitsstrategie en gebiedsonderzoeken.



6 Participatieavond 4

We hebben onderzocht welke maatregelen bijdragen aan de opgaven. De beoordeling doen we op basis van verschillende criteria en ook draagvlak van de maatregelen in de omgeving vormt hier onderdeel van. Op basis van deze gegevens hebben we een beeld van welke kansrijk zijn en welke minder. De programmaraad (hierin zitten bestuurders van de samenwerkende partijen) van U Ned weegt alle informatie af en doet op basis hiervan een voorstel welke maatregelen ze verder willen onderzoeken in de volgende fase (beoordelingsfase) en welke niet. Hierover neemt de Minister van I en W, Ministerie van BZK, provincie en gemeente definitief een besluit bij het BO-MIRT in november.

De omgeving wordt hiervan op de hoogte gehouden via de nieuwsbrief.

In december wordt een vierde participatiebijeenkomst georganiseerd waarin we vertellen welk besluit er is genomen en waarom. Ook lichten we toe hoe het proces verder zal gaan en hoe we de omgeving hierbij wordt betrokken.

7 Conclusie

Het beeld op draagvlak dat we hebben opgehaald vanuit de participatieavonden is divers.

Op een aantal onderdelen staan de standpunten haaks tegenover elkaar en laat een dilemma in het maatschappelijk draagvlak zien. Dit speelt bij twee onderdelen:

- Tram versus bus;
- Meer haltes versus grotere snelheid.

Algehele conclusie is dat er draagvlak is voor:

- De mobiliteitstransitie en inzet op maatregelen voor meer en beter ov in de regio;
- Maatregelen die barrièrewerking verminderen en oversteekbaarheid en veiligheid verbeteren;
- Versnelling van transitie naar duurzame mobiliteit.

Er is geen draagvlak voor:

- Maatregelen die het groen en/of leefomgeving aantasten of tot hinder leiden;
- Maatregelen die veiligheid en oversteekbaarheid verminderen.

Ten aanzien van de corridors zien we dat de meningen behoorlijk uiteenlopen. Naar aanleiding van de reacties en standpunten is het beeld dat de meerderheid:

- Een ondergrondse **Merwedelijn** als kansrijk ziet (mede door mogelijke toekomstige koppeling met **Binnenstadas Oost – West**); noot daarbij is dat er soms ook wel kritische kanttekeningen bij zijn gemaakt;

- De **SUNIJ-lijn** heeft een belangrijke functie voor Kanaleneiland, daar moet bij een Merwedelijn goed naar gekeken worden;
- De **Papendorplijn** functioneert in huidige situatie al goed; verbeteringen zijn lastig;
- **Wiel West**: er is begrip dat het potentieel op deze relatie te beperkt is om grootschalige investeringen in trams te gaan doen;
- Bij de **Waterlinielijn** enkel busmaatregelen richting USP als kansrijk; de overige maatregelen worden niet kansrijk geacht en hebben ook geen draagvlak, met name die groen en leefomgeving aantasten (bijv. Park De Koppel);
- **Stations**: extra IC-stations ontlasten Utrecht Centraal; de inpassing bij Lunetten – Koningweg roept veel zorgen op (sociale veiligheid, ruimtelijk en functioneel). Beste oplossing is de sporen te bundelen en daar het station te situeren.

Aandachtspunten voor vervolg

- Van mening is dat verder onderzoek naar inpassing, optimalisatie van haltes en meer nadruk op koppeling met het fietsnetwerk noodzakelijk is;
- Bereikbaarheid Kanaleneiland moet onderzocht worden bij eventueel opheffen van SUNIJ-lijn;
- Optimalisaties van maatregelen die groen en/of leefomgeving aantasten;
- Veiligheid en oversteekbaarheid moet gewaarborgd blijven.

8 Bijlagen

1. Definities
2. Resultaten participatiewebsite september 2021
3. Resultaten participatiewebsite en emails september 2022
4. Reactie Fietsersbond

Colofon

Opdrachtgever	U Ned
Uitgave	Movares Nederland B.V.
Ondertekenaar	Fons van Reisen
Projectteam Movares Nederland B.V.	Fons van Reisen Niels van den Berg Astrid van 't Hof Nicole van der Waart Remco van der Wösten Fabian Wegewijs Henk Bakkenes
Projectnummer Movares Nederland B.V.	MN002718
Versie	1.0
Datum	5 oktober 2022

© 2022, Movares Nederland B.V.

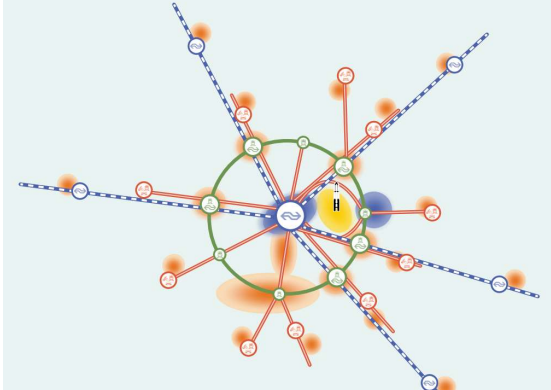
Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

Bijlage 1 Definities

U Ned	<p>In het programma U Ned werken verschillende partijen samen aan een gezonde groei van de regio Utrecht in balans met goede bereikbaarheid en leefbaarheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • U 10 gemeenten: Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist • Provincie Utrecht • Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) • Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) • Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) • Rijkswaterstaat • ProRail • NS
MIRT-verkenning	<p>MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Hieronder vallen alle investeringen die de Rijksoverheid samen met andere overheden doet aan wegen, het spoor en waterwegen. Een MIRT-verkenning is een manier van werken waarbij je begint met opgaven (wat je wil oplossen) en in een aantal fases steeds verder toewerkt naar concrete oplossingen (wat je gaat doen). Aan het einde van een MIRT-traject ligt er een pakket aan maatregelen. Een MIRT-Verkenning bestaat uit de volgende 4 fases: startfase, analysefase, beoordelingsfase en besluitvormingsfase.</p>

Participatie	Inspraak en invloed op een proces bedoeld om te komen tot oplossingen en maatregelen voor maatschappelijke problemen
Draagvlak	De mate waarin mensen een bepaald beleid of plan steunen
Leefbaarheid	Hoe aantrekkelijk en/of geschikt een gebied of gemeenschap is om er te wonen, of te werken. Aspecten die hierin een belangrijke rol spelen zijn onder meer aanwezigheid van voldoende voorzieningen (scholen, winkels, etc), groen, openbaar vervoer, (sociale) veiligheid, milieu, hinder, gezondheid en (ruimtelijke) kwaliteit van de openbare ruimte
Startfase	In deze fase onderzoeken en beoordelen we alle mogelijke oplossingsrichtingen
Analysefase	In de analysefase werken we de meest kansrijke oplossingsrichtingen uit tot concrete maatregelen, die we samenbrengen in verschillende combinaties. We besluiten van welke combinaties van maatregelen we de effecten uitgebreid gaan onderzoeken.
Beoordelingsfase	In de beoordelingsfase onderzoeken we de effecten van de combinaties van maatregelen (bijvoorbeeld effectiviteit en impact op het milieu) en bepalen we de voorkeursvariant.
Besluitvormingsfase	In de besluitvormingsfase wordt op basis van de effecten besloten welke combinatie van maatregelen de voorkeur heeft. Dit noemen we de voorkeursbeslissing
Voorkeursalternatief	In de verkenning worden verschillende oplossingsrichtingen onderzocht en beoordeeld. Bijvoorbeeld op wat ze kosten, opleveren en hoe veilig ze zijn. Het voorkeursalternatief is de oplossingsrichting die de voorkeur heeft boven alle andere alternatieven.
Corridor	Verbinding van personenvervoer tussen kerngebieden zoals Utrecht Centraal Station, Utrecht Science Park (Uithof), Nieuwegein.

	 <p>In de MIRT-verkenning zitten de volgende corridors:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Merwedelijn • Papendorplijn • Uithoflijn • Waterlinielijn • Wiel West • SUNIJ-lijn
Wiel met spaken	<p>Dit is een ov-ring waarmee iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel kan reizen. En waarmee reizen via Utrecht Centraal niet meer altijd nodig is. Op de plekken waar het wiel en de spaken samen komen ontstaat een knooppunt.</p> <p>De scope van de MIRT-verkenning omvat het halve wiel aan de zuidkant van Utrecht en drie à vier 'spaken' (radialen).</p>

	
Hub	<p>Een knooppunt waar verschillende vervoerinfrastructuren samenkomen waardoor er overstapmogelijkheden tussen de verschillende vervoerswijzen ontstaan. Deze is vaak gelegen aan de rand van een stad om de parkeerdruk van het stadscentrum en de files op de wegen naar de stad te verminderen</p>
Hub XL	<p>Een knooppunt met een groot aantal parkeerplaatsen, waar automobilisten hun auto kunnen parkeren en kunnen overstappen op deelfietsen, -auto's en andere mobiliteitsdiensten.</p> <p>In Utrecht is een Hub XL gepland in Papendorp. De Hub XL wordt voorzien van ca 2000 parkeerplaatsen in een parkeergarage en is bedoeld om omwonenden en bezoekers van autovrije wijken te laten overstappen op een duurzame vervoerswijze.</p>
Kansrijke oplossing	<p>Een zinvolle oplossing om verder te onderzoeken in de volgende fase</p>
Voor- en natransport	<p>De reis voor en na het gebruik van het ov. Dit wordt vaak met de fiets of lopend gedaan.</p>

Bijlage 2 Resultaten participatiewebsite september 2021

ID	Bron	Detail	Beschrijving	Wat is er met input gedaan?
1	Bewoners-avond	Midden West	Spoorboog om rechtstreeks Gouda - Amersfoort te verbinden, met verbinding naar huidig CS.	Niet meegenomen, buiten scope onderzoek.
2	Bewoners-avond	Midden West	Betere bereikbaarheid van het knooppunt per fiets, met name van/naar Utrecht, maar ook van/naar Nieuwegein.	Effecten op fietsintensiteiten zijn in kaart gebracht, maar maatregelen voor fiets maakten geen onderdeel uit van scope onderzoek.
3	Bewoners-avond	Midden West	Ongelijkvloerse kruising voor OV of delen van het andere verkeer.	In verschillende combinaties van maatregelen is gekeken naar ongelijkvloerse oplossingen op het Europaplein.
4	Bewoners-avond	Midden West	Waarom de 'oude' plannen voor vertramming niet meenemen?	Oude plannen sluiten niet aan bij scope onderzoek.
5	Bewoners-avond	Midden West	IC station goed idee, niet meer via UC reizen.	In verschillende combinaties van maatregelen meegenomen.
6	Bewoners-avond	Midden West	Wiel voor verbinding IC Koningsweg/Lunetten voor bestemming Arnhem/Eindhoven	In verschillende combinaties van maatregelen meegenomen.
7	Bewoners-avond	Midden West	Overstappunt voor reizigers uit IJsselstein/Nieuwegein naar West (R'Dam via wiel west) en Arnhem (Wiel Oost)	In verschillende combinaties van maatregelen meegenomen.
8	Bewoners-avond	Midden West	Denk ook aan goederenverbindingen over de nieuwe toe te passen verbindingen	Goederenvervoer is geen scope van het onderzoek.
9	Bewoners-avond	Midden West	Goede aansluiting via LRC IC station voor bestemming Den Haag/Rotterdam	In verschillende combinaties van maatregelen meegenomen.
1	Bewoners-avond	Oost	is het een optie om deze hoog te leggen??	Ivm uitzicht bebouwing niet haalbaar geacht, daarom route via Brennerbaan en Koppelpark onderzocht.
2	Bewoners-avond	Oost	of ondergronds	Onder bebouwing tunnels kan alleen met boren. Door hoge kosten boormachine, alleen haalbaar bij langere tunnels. Daarom niet meegenomen.

3	Bewoners-avond	Oost	naar Hoograven hier rijden regelmatig auto's over busbaan	Geen onderdeel van dit onderzoek geweest.
4	Bewoners-avond	Oost	let op. deze buurt wordt steeds geïsoleerder te liggen	Onderdeel van de afweging.
5	Bewoners-avond	Oost	Oversteekbaarheid Brennerbaan is slecht (in de spits)	In aantal combinaties van maatregelen wordt hier een bus-verbinding naar een IC-station Lunetten/Koningsweg onderzocht, in vervolgfase nader inpassing en oversteekbaarheid bekijken.
6	Bewoners-avond	Oost	lastig oversteekbaar bij texel	In aantal combinaties van maatregelen wordt hier een bus-verbinding naar een IC-station Lunetten/Koningsweg onderzocht, in vervolgfase nader inpassing en oversteekbaarheid bekijken.
7	Bewoners-avond	Oost	groene poort van de wijk	Hier wordt in een aantal varianten een busroute geïntensiveerd om van/naar IC-station Lunetten/Koningsweg te rijden.
8	Bewoners-avond	Oost	geen ruimte voor aparte busbaan	Wordt meegenomen bij inpassing, route alleen hoogfrequent nodig bij IC-station Lunetten/Koningsweg, waarvoor nader onderzoek nodig is ivm impact spoor.
9	Bewoners-avond	Oost	bogen niet geschikt voor tram (geluid)	Alhier geen tram onderzocht.
10	Bewoners-avond	Oost	dit gebouw wordt gesloopt	Wordt meegenomen bij eventuele inpassing infrastructuur.
11	Bewoners-avond	Oost	belofte (Schultz) geen aantasting park de koppel	We zijn ons bewust van de weerstand tegen aantasting Koppelpark, maar tramvarianten waren essentieel in dit onderzoek en de route Koppelpark de enige optie.
12	Bewoners-avond	Oost	aantasting Amelisweerd	Probleem speelt niet in een van de varianten.
13	Bewoners-avond	Oost	let op het waterkerend vlies	In deze fase onderzoek nog niet relevant, in de uitwerking nemen we dit mee.

14	Bewoners-avond	Oost	gedeeld eigenaar, tot sloot is RWS / binnen sloot is Gemeente	Grondeigendom is pas later relevant, eerst belangrijk om te weten of een dergelijke verbinding voldoende vervoerwaarde heeft en inpasbaar is.
15	Bewoners-avond	Oost	'lunetten : wel de lasten niet de lusten	In alle combinaties waarin maatregelen in Lunetten worden genomen, wordt ook de bereikbaarheid van Lunetten zelf verbeterd.
16	Bewoners-avond	Oost	op WL weg is ruimte. Hier kan je een tram / bus makkelijker inpassen	Waterlinieweg is als busroute in meerdere varianten opgenomen.
17	Bewoners-avond	Oost	misschien interessant rechtdoor te gaan hier over 't Goylaan?	De afweging lijn 34 via 't Goylaan of via A12 is meegenomen in deze studie, alsmede frequentieverhoging lijn 10.
18	Bewoners-avond	Oost	misschien helemaal buitenom via bunnik?	Korte rijtijden bleken al snel essentieel voor de verbindingen, waardoor varianten 'buitenom' niet zijn opgenomen.
19	Bewoners-avond	Oost	in de wijk (zelfs op gras) wordt geparkeerd	Geen onderdeel van de scope van dit onderzoek.
20	Bewoners-avond	Oost	gebruik asfalt van A27	Gebruikmaken van de snelweginfrastructuur is qua veiligheid en inpassing niet mogelijk.
21	Bewoners-avond	Oost	maar hier moet ook de AUB lijn	De verbinding Almere - Utrecht - Breda is geen uitgangspunt in deze notitie, er ligt immers geen besluit om deze verbinding aan te leggen. Er is wel een besluit om de busverbinding via de A27 te verbeteren, waarvoor een snelwegaansluiting op de A2 bij Papendorp is meegenomen.
22	Bewoners-avond	Oost	nieuw station USP - Rijnsweerd	Niet meegenomen, buiten scope onderzoek.
25	Bewoners-avond	Oost	hier een afslag maken voor de bus naar koningsweg?	Door omrijbeweging niet meegenomen in een van de combinaties van maatregelen, korte rijtijd bleek al snel essentieel voor het vervoerssysteem.

26	Bewoners-avond	Oost	kan je de tram combineren met de ring??	Op dezelfde rijbaan is niet mogelijk, er is afstand tot de snelweginfra nodig, waardoor tram altijd deels in het koppelpark zou komen.
27	Bewoners-avond	Oost	tram ipv ring verbreding??	De verbreding van de ring loopt in een geheel ander proces. Uitvoering hiervan is een uitgangspunt voor dit onderzoek.
28	Bewoners-avond	Oost	a27 ondertunnelen, tram er op? of tram in tunnel	Deze maatregel is vanuit kostenperspectief niet haalbaar.
29	Bewoners-avond	Oost	als rijenburg er komt is dit niet meegenomen	Rijenburg is geen deel van de scope.
30	Bewoners-avond	Oost	brennerbaan is alleen mogelijk met medegebruik	Wordt meegenomen bij inpassing, route alleen hoogfrequent nodig bij IC-station Lunetten/Koningsweg, waarvoor nader onderzoek nodig is ivm impact spoor.
31	Bewoners-avond	Oost	kan deze evt. ondertunneld worden?	Ondertunneling door bebouwd gebied is alleen middels boren mogelijk, en dat is door de hoge kosten van de boormachine alleen haalbaar bij grote afstanden. Daarom niet meegenomen.
32	Bewoners-avond	Oost	bij verbinding ondergronds, halte bij begin van de wijk	Als ondergrondse variant niet haalbaar geacht en daarom niet meegenomen in combinaties van maatregelen.
33	Bewoners-avond	Oost	uitnutten als goede ov-locatie als voorpost universiteit	Lijkt zeer kansrijk, maar ook ingrijpend in omgeving én spoorinfra/dienstregeling, waardoor meer onderzoek vereist is.
34	Bewoners-avond	Oost	goed idee hier tram te maken	Tram via Europalaan komt alleen goed uit de bus bij een zeer hoge snelheid (40 km/h +), want dan weegt het op tegen eindigen van buslijnen uit Nieuwegein bij Westraven (waardoor mensen verder willen fietsen naar haltes, niet overstappen).

35	Bewoners-avond	Oost	beide trams denkbaar, europalaan en bnl baan	Halte Vasco Da Gamalaan wordt in verschillende varianten overgeslagen, of tram hier opgeheven, voor reistijdwinst van/naar Nieuwegein. Omgeving van deze halte is dan aandachtspunt.
36	Bewoners-avond	Oost	geen fijne plek om over te stappen, vanwege oversteek	Als dit een belangrijker overstappunt zou worden, is 'compacter' maken erg belangrijk, maar belang van oversteek lijkt niet groter te worden (bij snellere tram, gaan mensen niet overstappen, maar verder fietsen naar tramhalte)
37	Bewoners-avond	Oost	vooral voor minder mobiele mens overstap lastig	Bij snellere tram, gaan mensen niet overstappen, maar verder fietsen naar tramhalte, de minder mobiele reizigers zijn dan aandachtspunt. Overstap bus-tram kan helpen, maar hoeft niet per se hier plaats te vinden (Wijkersloot en/of City kunnen ook).
38	Bewoners-avond	Oost	hoe haal je mensen uit de auto's	Dat was inderdaad nadrukkelijk een vraag in dit onderzoek. Volgens het verkeersmodel is alleen goed OV nog niet voldoende, maar zijn ook maatregelen aan de auto-zijde noodzakelijk.
39	Bewoners-avond	Oost	zorgpunt: bussen uit Zeist/ de Bilt. Als deze eindigen op USP is er geen directe verbinding met utrecht cs / centrum	Zeist/De Bilt waren geen onderdeel van dit onderzoek, maar het blijkt op de andere corridors inderdaad dat rechtstreekse verbindingen erg belangrijk zijn, de weerstand van reizigers tegen overstappen is groot. Dat geldt ook voor reizen van/naar het centrum.
40	Bewoners-avond	Oost	autoverkeer ondertunnelen	Voor het Europaplein is juist ongelijkvloers maken van OV noord-zuid onderzocht, omdat dit de enige mogelijkheid is om OV volledig conflict vrij te maken.
407	Participatie website	Website	Hier lag de oude onderdoorgang voor naar treinen. Prima plek ivm ruimte in de driehoek om daar busonderdoorgang te maken indien nodig.	Dat detailniveau wordt eventueel in een later stadium onderzocht.

408	Participatie website	Website	Slechte locatie, niet mogelijk. Links van de huidige onderdoorgang niets doen, dat kan helemaal niet. Boerderij die er zit, wil echt niet weg, drassige grond, natuurterrein, past niet in landschap ter plekke enz. Leg het gewoon aan de oostkant van de fietspad aan naar de overkant.	Al wat u benoemd zal uiteindelijk meegenomen moeten worden bij een afweging, maar zijn geen definitief obstakel voor verder onderzoek.
409	Participatie website	Website	Ongeschikt voor trambaan. Ongeschikt voor busbaan, want lokaal autoverkeer is daar nodig.	Uitgaande van een volledige herinrichting, is ook hier heel veel mogelijk.
410	Participatie website	Website	Station Lunetten(-Koningsweg) is ongeschikt als intercity station. Raar idee. Het kan wel soort Sloterdijk worden.	Vervoerwaarde Lunetten/Koningsweg wordt in verschillende combinaties van maatregelen meegenomen, als overstappunt tussen IC-treinen van/naar USP en van/naar Nieuwegein.
411	Participatie website	Website	Hier tramstation Koningsweg maken en dat is bijna bij treinstation Koningsweg. Busbaan helemaal niet nodig dan, verder extras ook niet, hooguit fietsbaan nog wandelpad naast leggen! Heel goedkope oplossing.	In verschillende combinaties van maatregelen onderzocht.
412	Participatie website	Website	Aanname is dat duizenden huizen gebouwd kunnen worden. Dat kan hier helemaal niet. Je hebt ook allerlei sportfaciliteiten en is al bijna vol.	Is onderdeel van het onderzoek.
413	Participatie website	Website	Enige toegangsweg, dus niet geschikt voor tram of exclusieve busbanen	Uitgaande van een volledige herinrichting, is ook hier heel veel mogelijk.
414	Participatie website	Website	In combinatie met een slimme opzet van Galecopperzoom is een halte hier uitstekend geschikt voor zowel Galecop als Galecopperzoom	Dank voor suggestie, zal meegenomen moeten worden in uitwerking Galecopperzoom
415	Participatie website	Website	Met een aparte HOV-baan naast Galecopperlaan hoeft bus niet via rotonde te rijden en is zo sneller en aantrekkelijker	Dank voor suggestie, zal meegenomen moeten worden in uitwerking Galecopperzoom
416	Participatie website	Website	Met een halte hier wordt zowel Galecopperzoom als Galecop zeer goed bediend met een snelle verbinding met Utrecht CS	Dank voor suggestie, zal meegenomen moeten worden in uitwerking Galecopperzoom

417	Participatie website	Website	Een halte hier zorgt voor een ideale ontsluiting van zowel Galecopperzoom als Galecop	Dank voor suggestie, zal meegenomen moeten worden in uitwerking Galecopperzoom
418	Participatie website	Website	HOV-baan Galecopperlaan kan aansluiten op een tracereservering om op een later moment ook Rijnenburg zeer snel met Utrecht CS en Westraven te verbinden. Een verbinding over of onder A2 is hiervoor wel nodig	Rijnenburg is geen deel van de scope.
419	Participatie website	Website	Een snelle halte op Waterlinieweg-Hoog voor o.a. lijn 34 zorgt voor een verbetering van ontsluiting Herculesplein en omgeving	Geen onderdeel van de scope, maar wel een punt dat nader onderzocht wordt.
420	Participatie website	Website	Er zitten veel verkeersbewegingen tussen deze voorsteden. Gebruik deze bypass met een (snelle, directe) bus om het oostelijke wiel tussen Westraven en Lunetten te ontlasten en mensen uit de auto te krijgen.	Vervoerspanne tussen plaatsen rondom Utrecht is niet groot. Op een deel van de getekende route rijden reeds (laagfrequente) buslijnen. Andere verbindingen zijn met overstap bereikbaar. Uitbreiding is geen onderdeel van de projectscope, maar kan ingediend worden bij vervoerplan vervoerder / Provincie Utrecht.
421	Participatie website	Website	Een bushalte op de A27 met loopverbinding met kruising Blommendaal zorgt voor een enorme verbetering van OV-bereikbaarheid van Meerkerk-Dorp, waardoor een modal-split wijziging op zal treden	Geen onderdeel van de scope.
422	Participatie website	Website	Versnelling Bentz-Berg voor Bus plus knip waardoor Vianen - Lexmond alleen met bus direct bereikbaar is zorgt voor een aantrekkelijker OV-product	Geen onderdeel van de scope.
423	Participatie website	Website	Een snelweghalte op de A2 zorgt voor een snellere verbinding Nieuwegein - Vianen - verder richting het zuiden	Geen onderdeel van de scope.
424	Participatie website	Website	Noord-Zuidverbinding OV kruist met regulier verkeer. Een vrije kruising (bijvoorbeeld door op de tunnel aan te sluiten) leidt tot een verkorting van de rijtijd	Zowel ongelijkvloerse tram als ongelijkvloerse bus is onderzocht.

425	Participatie website	Website	Ondertunneling van de Noord-Zuidbusverbinding zorgt voor een flinke afname van de reistijd tussen Nieuwegein, de Merwedekanaalzone en Utrecht CS	Zowel ongelijkvloerse tram als ongelijkvloerse bus is onderzocht.
426	Participatie website	Website	In plaats van sporen heel duur en complex dichterbij elkaar leggen, kan er misschien zo'n lopende band gebruikt worden zoals in sommige metrostations. (bv Châtelet-les Halles) Dat is misschien ook wat minder invasief in het landschap hier.	Dergelijke kwaliteitsverbeteringen passen niet bij deze fase van het onderzoek, maar voor latere fasen zeker interessant.
807	Participatie website	Website	De volkstuin en de vier witte woningen zijn verplaatsbaar; hier zou eventueel een entree kunnen worden gemaakt die op fietsers gericht is	Door het de ligging van het Beatrixpark en de Lunetten, is het niet mogelijk hier een bus- of tramroute naartoe te leggen.
808	Participatie website	Website	Hier alleen uitbreiden als er dan ook een betere geluidswal komt	Geluidsoverlast en maatregelen zijn in de uitwerking belangrijke principes, die zeker meegenomen zullen worden.
1207	Participatie website	Website	Geen trace door Park de Koppel conform motie gemeenteraad Utrecht	Voor onderzochte tramvarianten, was dit essentiële route, maar vervoerwaarde lijkt op dit moment onvoldoende om hier een tram te verantwoorden.
1607	Participatie website	Website	geen bus of tram door park. dat is besloten door gemeente raad, Haal deze optie eruit!!!!	Voor onderzochte tramvarianten, was dit essentiële route, maar vervoerwaarde lijkt op dit moment onvoldoende om hier een tram te verantwoorden.
1608	Participatie website	Website	deze weg is ongeschikt voor nog meer bus of tram verkeer. Is enige in en uitgang van lunetten en tevens gevaarlijk punt door het grote benzinstation en kinderdagverblijf.	Uitgaande van een volledige herinrichting, is ook hier heel veel mogelijk.
1609	Participatie website	Website	lunetten is al ingeklemd door meerdere snelwegen en heeft al zeer veel geluidsoverlast van verkeer. Dus meer verkeer is onacceptabel en zal moeten leiden tot aanpassing van de geluidswallen.	Geluidsoverlast en maatregelen zijn in de uitwerking belangrijke principes, die zeker meegenomen zullen worden.

1610	Participatie website	Website	Een infrastructuur met veel en snel verkeer vind ik erg onveilig in een woonwijk als Lunetten. Er wonen veel kinderen en huisdieren, het risico dat die onder een tram/bus terecht komen is groot.	Veiligheid is zeker een belangrijk aandachtspunt, in de uitwerking zullen daartoe dan ook altijd maatregelen worden meegenomen.
2007	Participatie website	Website	Geen trambaan door bestaand groen, conform de aangenomen motie. Lunetten is al ingesloten door (snel)wegen. Mijn advies: ontwikkel de tramlijn nabij bestaande wegen en verbeter de geluidswal.	Voor onderzochte tramvarianten, was dit essentiële route, maar vervoerwaarde lijkt op dit moment onvoldoende om hier een tram te verantwoorden.
2008	Participatie website	Website	Indien de tram wordt verlegd naar de MWKZ, zorg ervoor dat de loop en fietsverbindingen vanuit K'eiland-zuid richting halte Europaplein (of opvolger) van hele goede kwaliteit is. Slecht de barrière van de Beneluxlaan, anders raakt deze wijk te geïsoleerd. Zorg tevens vanuit hier voor voldoende verbindingen naar winkelcentrum Kanaleneiland.	Bij tram via Europalaan, is bereikbaarheid Kanaleneiland zeker een punt van aandacht.
2407	Participatie website	Website	Je zou op de rotonde Lunetten/Hoograven nog een ingreep kunnen doen en daar een bushalte creëren voor de snelbus naar USP. Dit kan door de rotonde iets meer ovaal te maken zodat er een extra buitenste baan kan ontstaan met halte. Aan de Lunettense kant zou dit aan de middenberm kunnen.	Dergelijke uitwerking voor nu te gedetailleerd geweest.
2408	Participatie website	Website	Ik wil absoluut niet een tram door Lunetten via de Brennerbaan (tip: als je dat wilt zou ik maar gauw Portaal vragen om op hun kantoor daar geen huizen te bouwen, maar om een onderdoorgang naar Lunetten Koningsweg te maken).	Een tram door Lunetten is niet onderzocht, wel een frequentere busverbinding.
2409	Participatie website	Website	Een bundeling van een tram met A12 en A27 is natuurlijk aantrekkelijk voor verkeersplanners maar dat zou ten koste gaan van park de koppel en dat willen we ook niet.	We zijn ons bewust van de weerstand tegen aantasting Koppelpark, maar tramvarianten waren essentieel in dit onderzoek en de route Koppelpark de enige optie.

2807	Participatie website	Website	Goede verbindingen voor de wijk Lunetten met tram en aangrenzende wijken en gemeentes. Speciaal ook aansluiting op de Lunettenbaan. Zorgen over het (toenemen) van gemotoriseerd verkeer. Lunetten en de Lunettenbaan staan nu al steeds vast.	In een volgende stadium, is het inderdaad zaak te onderzoeken of ook Lunetten zelf voldoende profiteert van maatregelen die Lunetten treffen. Voor dit onderzoek lag de nadruk op de nieuwbouwlocaties.
2808	Participatie website	Website	Buslijn 10 maken tot een volwaardige lijn, vaker laten rijden ook in avond en weekend, lijn verlengen naar bijvoorbeeld Diakonessenhuis.	In verschillende varianten is een frequentie-verhoging van lijn 10 opgenomen, vooral kansrijk i.c.m. IC-stop.
2809	Participatie website	Website	Een spinnenweb met als centraal punt station Utrecht en de belangrijkste geconstrueerde bevolkingswijken aangesloten wordt door een monorail Anders een ster waarin station Utrecht het centrum is en de belangrijkste geconstrueerde bevolkingswijken aangesloten wordt door een monorail.	Monorail is niet onderzocht, deze techniek is niet realistisch. De opzet van het netwerk zoals omschreven is onderzocht met bus en/of tram.
1	Bewoners-avond	Midden West	Tramverbinding van UC naar LRC	Was onderdeel van pakket B, maar onvoldoende vervoerwaarde op westelijke deel om tram te rechtvaardigen.
2	Bewoners-avond	Midden West	Verbinding Papendorp Westraven via Bestaande tunnel A12	Voor verbinding Papendorp - Westraven ligt tunnel ongunstig, verbinding lijkt ook beperkte meerwaarde te hebben, maar tunnel kan mogelijk wel dienen bij ontwikkeling Galecop voor verbinding Papendorp - Nieuwegein.
3	Bewoners-avond	Midden West	Verbinding Papendorp Westraven	Verbinding lijkt ook beperkte meerwaarde te hebben, maar weegt niet op tegen omrijden Papendorp - Nieuwegein.
4	Bewoners-avond	Midden West	Gestreckte verbinding	Versnellen van lijn 48 via betere infra en/of strekken via A.C. Verhoeffweg was onderdeel van meerdere combinaties van maatregelen.

5	Bewoners-avond	Midden West	Busbaan Westraven en Papendorp	Verbinding Westraven - Papendorp is onderdeel geweest van verschillende combinaties van maatregelen, maar omrijden van andere relaties (bijv. Papendorp - Nieuwegein) om deze mogelijk te maken, weegt niet op. Voor tram onvoldoende vervoerwaarde.
6	Bewoners-avond	Midden West	Bestaande infra gebruiken voor busbaan	Versnellen van lijn 48 via betere infra en/of strekken via A.C. Verhoeffweg was onderdeel van meerdere combinaties van maatregelen.
7	Bewoners-avond	Midden West	Bestaande busbaan gebruiken	In zowel bus- als tramvarianten op wiel west wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur.
1	Bewoners-avond	Oost	busbaan brennerbaan	Wordt meegenomen in de afweging, en ook maatregelen om overlast te voorkomen kunnen later worden onderzocht.
2	Bewoners-avond	Oost	hier eindigt de tram	Aparte tramverbinding USP - Lunetten/Koningsweg als zijtak van UHL is meegenomen in verschillende combinaties van maatregelen. Vervoerwaarde heel sterk afhankelijk van IC-stop op Lunetten/Koningsweg, wat nader onderzoek vereist ivm impact op infrastructuur / dienstregeling spoor.
3	Bewoners-avond	Oost	nieuw treinverbinding	Nieuwe spoorverbindingen zijn buiten de scope van dit onderzoek.
4	Bewoners-avond	Oost	Tram door Lunetten past lastig	Voor Lunetten is alleen een tram door het Koppelpark opgenomen als variant, niet dwars door de bebouwing. Daarbij waren we bewust van de afkeer tegen infrastructuur door het park, maar voor het onderzoek waren deze varianten essentieel.
5	Bewoners-avond	Oost	Maak gebruik van bestaande fietsstructuur	De fietstunnels zijn momenteel niet hoog genoeg voor busverkeer, voor OV moet daarom sowieso nieuwe infra aangelegd worden.

6	Bewoners-avond	Oost	Deze route in plaats van route door Lunetten	De Waterlinieweg is als route in referentie en verschillende combinaties van maatregelen meegenomen, maar om een eventueel station Lunetten/Koningsweg aan te kunnen doen, lijkt een route door Lunetten essentieel. Zonder IC-station Lunetten/Koningsweg heeft dit geen meerwaarde.
7	Bewoners-avond	Oost	tunnel voor autoverkeer oost-west	Bij Europaplein is juist ongelijkvloers brengen van noord-zuid OV meegenomen, omdat dat de enige manier is om OV volledig conflictvrij te maken op deze relatie.
8	Bewoners-avond	Oost	Tram parallel aan A27?	Gebruikmaken van de snelweginfrastructuur is qua veiligheid en inpassing niet mogelijk.
402	Participatie website	Website	Dit is ook een mogelijkheid voor de bustraject naar Koningsweg station	Dit is een te grote omrijbeweging voor aantrekkelijk OV, korte rijtijd is van groot belang.
403	Participatie website	Website	Nieuwe treinverbinding, lightrail of anders tram, ontsluit je USP veel beter	Voor de onderzoeksgebieden uit deze studie, heeft gesuggereerde lijn op kaart weinig voordeel.
404	Participatie website	Website	Beter ontsluiting Leidsche Rijn, trek het door vanaf Centrum, waarom stopt het daar überhaupt? En doortrek optie naar Rijnenburg daarmee	Ontsluiting van Leidsche Rijn op deze manier was geen onderdeel van de scope. Belang van ontsluiting centrum (en verder) is tijdens studie groot gebleken, en moet in vervolg daarom een plek krijgen.
405	Participatie website	Website	Het kan ook zonder aftakking naar Koningsweg. En als bus is beide opties, afhankelijk van de frequentie. Reden is dat al tram loopt vanaf koningsweg, hoeft alleen nog een halte te maken.	Als zodanig of vergelijkbaar meegenomen in een of meerdere combinaties van maatregelen.
406	Participatie website	Website	Bus over snelweg, supersnel op locatie bij USP!	Snelwegbussen zijn in meerdere combinaties van maatregelen meegenomen, en uiteraard ook al belangrijk onderdeel van het huidige netwerk.
407	Participatie website	Website	Ontsluiting maken vanaf station Houten	Geen onderdeel van de scope.

408	Participatie website	Website	Uitbouw bestaande lijn 77 als hoofdontsluiter van Galecopperzoom. Met HOV-baan ten noorden van Galecopperlaan. Gelijk vanaf dag 1 hoogwaardig OV Galecopperzoom en ontsluiting Galecop blijft ook goed	Meegenomen in een van de combinaties van maatregelen.
409	Participatie website	Website	Uitbreidingsmogelijk HOV-as Galecopperlaan om zeer snel Rijnenburg met Utrecht CS te verbinden	Rijnenburg is geen deel van de scope.
410	Participatie website	Website	Relatief eenvoudige manier om route HOV-lijn 77 met 30 seconden te versnellen	Versnellen van de bussen is niet meegenomen, daar juist de hoeveelheid bussen potentieel problematisch wordt.
411	Participatie website	Website	Bestaande routevoering HOV lijn 77 is essentieel voor een voldoende ontsluiting van Galecop Noord-West	Meegenomen in een van de combinaties van maatregelen.
412	Participatie website	Website	Grote zuidelijke bypass van de stad	Vervoerspanne tussen plaatsen rondom Utrecht is niet groot. Op een deel van de getekende route rijden reeds (laagfrequente) buslijnen. Andere verbindingen zijn met overstap bereikbaar. Uitbreiding is geen onderdeel van de projectscope, maar kan ingediend worden bij vervoerplan vervoerder / Provincie Utrecht.

802	Participatie website	Website	Voor de Tram Nieuwegein Zuid- CS en IJsselstein- CS: Die doet er nu heel lang over (IJsselstein bv 40 min). In plaats van haltes te schrappen op het traject, kunnen er wellicht ook 'express trams' gebruikt worden. Deze stoppen alleen op de haltes Nieuwegein Zuid, Stadscentrum, P+R Westraven en CS voor tram 60 en op IJsselstein Zuid, IJ'stein Binnenstad, Stadscentrum, Westraven en CS voor 61. Er hoeven dan geen haltes geschrapt te worden, waar veel mensen van afhankelijk zijn. Reizigers kunnen tevens veel sneller naar CS komen in tegen stelling tot de 'quasi-snelle tram' zoals beoogd. Doordat reizigers uit het ('verre') zuiden minder ruimte bezetten in de normale tram, wordt de capaciteit dichterbij Utrecht groter. (Vroeger reed er een 'spitstram' op lijn 60, maar dat mislukte door de inzet van ongeschikt materieel.)	Een snel-sneltram is meegenomen in een van de combinaties van maatregelen.
1202	Participatie website	Website	Via waterlinieweg en fly-over op bestaande uithoflijn aansluiten. Tramhalte Koningsweg in huidige bocht voor aansluiting op IC station Lunetten/Koningsweg.	Meegenomen in een van de combinaties van maatregelen.
1602	Participatie website	Website	Alternatieve lijn om Nieuwegein en IJsselstein te verbinden aan het Science Park, en nieuwe gebieden te ontsluiten. Inpassing van HOV vanaf P&R Papendorp, over A12, via Lunetten kent grote inpassingsproblemen. Alternatieve route sluit aan bij doelstellingen wat betreft bereikbaarheid Nieuwegein en ontlasten Utrecht Centraal. Tevens goede aansluiting op Waterlinieweg voor route richting USP.	Getekende route is een bestaande lijn (31 + 202) en in meerdere varianten versterkt door snelheidsmaatregelen en/of hogere frequentie. Die leidt tot meer reizigers.
1603	Participatie website	Website	Mijn uitgangspunt is in eerste instantie het OV-reizigers vervoer wordt gefaciliteerd. Het gaat om reizigers van omliggende plaatsen of landelijk. Inwoners van de stad Utrecht zijn niet de (hoofd)doelgroep. In tweede instantie het personenvervoer per auto. Deze laatste komen vooral daar vandaan waarvoor het komen met de intercitytrein, of vanuit omliggende dorpen OV (nog) niet adequaat is. Het autoverkeer met bestemming Utrecht of direct	Deze visie sluit redelijk goed aan bij de visie van de gemeente.

			<p>aansluitende woonkernen wil je aan de rand van de Ring Utrecht opvangen en verder laten reizen via lopen, fiets of OV. De locaties van 'opvangen' autoverkeer en locaties van bestemming wil je met elkaar verbinden met de korts mogelijke reistijd en meest comfortabel vervoer, waarbij autoverkeer uitsluit en je voor OV een goede verbinding wilt hebben met landelijk en regionaal OV. Het aantal tussenstations is het minimaal nodig voor het doel van deze verbinding. Dus enkel daar waar treinverkeer wordt gekruist. Deze route wil je binnen niet al te lange tijd aanleggen om spoedig actief te kunnen gebruiken. Het gebruik van een route aan de buitenzijden van het knooppunt Lunetten biedt hiervoor mogelijkheden. Hier is ruimte (zelfs binnen de grenzen van het nu bestaande asfalt). Voorbij het knooppunt kan het tracé langs het spoor al kruizen en parallel hieraan terug richting A27, hieraan parallel aan de oostzijde naar de Koningsweg, bij de Koningsweg A27 kruizen en aansluiten op de bestaande tramlijn. Wanneer het spoor Utrecht-Arnhem verlegd kan worden zodat dit spoor nog voor het kruizen van de A27 parallel loopt aan het spoor Utrecht-Den Bosch, kan voordat de A27 wordt gekruist al een overstapstation worden gebouwd. Voor beide spoorlijnen en de HOV-lijn. Want die liggen over een x-afstand parallel aan elkaar. Dit tracé is goed inpasbaar in de omgeving.</p>	
2002	Participatie website	Website	<p>Ik ben het eens met de tekenaar die een bus laat rijden over de Waterlinie weg en het station vervolgens vanuit het noorden benadert ipv dwars door Lunetten. Ik wil absoluut niet een tram door Lunetten via de Brennerbaan (tip: als je dat wilt zou ik maar gauw Portaal vragen om op hun kantoor daar geen huizen te bouwen, maar om een onderdoorgang naar Lunetten Koningsweg te maken).</p>	<p>Een tram door Lunetten is niet onderzocht, wel een frequentere busverbinding.</p>

Bijlage 3 Resultaten participatiewebsite en emails september 2022

Hieronder ziet u een overzicht van de ingediende reacties op de participatiebijeenkomst van september 2022. Deze input is gebundeld in de participatierapportage. De bestuurders hebben zowel de rapportage als alle losse reacties ontvangen. De meeste reacties hebben we dus als input meegenomen, dat was voor niet alle reacties (volledig) mogelijk, deze hebben we van een antwoord voorzien. Enkele reacties zijn namelijk meer van toepassing op de vervolgfase en zullen we mee daarnaartoe nemen. Andere reacties vallen buiten het gebied waarop deze verkenning zich richt, maar kunnen relevant zijn voor andere programmaonderdelen binnen U Ned. Tot slot bevatten sommige reacties een concrete verdiepende vraag in plaats van een standpunt.

OBJECTID	Corridor	Omschrijving	Antwoord
805	SUNIJ-lijn	tram in dit gebied? Als er meer woningen hier worden gebouwd, zou de bussen heel druk zijn, en nu is het nog steeds sneller naar utrecht te fietsen dan ov	
809	Merwedelijn	Is dit wel zo urgent? Zijn verbindingen naar Utrecht centraal allemaal nodig? Dan zou de waterlinielijn zinvoller zijn (plus daar is meer ruimte)	
810	Waterlinielijn	Dit vind ik een goed alternatief	
811	Uithoflijn	Het zou onaanvaardbaar zijn als de buslijn tussen de bilt en utrecht centraal over via de Utrechtseweg en de Biltstraat weg gaat. Dit maakt het gebruik van het OV zo onaantrekkelijk. Ook weinig focus op de ontwikkeling van OV in noordoosten van Utrecht. Deze tramlijn hoeft niet verlengd te worden.	Deze reactie is niet van toepassing op het gebied waarop deze verkenning zich richt, we zullen uw reactie meegeven aan andere relevante projecten binnen U Ned.
812	Uithoflijn	Uithoflijn moet niet doorlopen naar Zeist. Dit is nergens voor nodig!! Niet voor bewoners en ook niet voor studenten.	Deze reactie is niet van toepassing op het gebied waarop deze verkenning zich richt, we zullen uw reactie meegeven aan andere relevante projecten binnen U Ned.
813	Uithoflijn	Tramlijnen van Zeist naar Utrecht zijn niet nodig. De buslijnen met hoge frequentie moeten zo blijven.	Deze reactie is niet van toepassing op het gebied waarop deze verkenning zich richt, we zullen uw reactie meegeven aan andere relevante projecten binnen U Ned.
814	SUNIJ-lijn	Op deze plek is in dit onderzoek	
815	SUNIJ-lijn	Deze halte is niet meegenomen in het trace onderzoek. Op dit moment is dit namelijk een halte.	
817	Uithoflijn	Uitbreiding van Uithoflijn verslechtert fietsroutes en autoroutes vanuit Zeist naar Utrecht stad	

818	Papendorplijn	Binnenkort wordt hier een nieuwe woonwijk gerealiseerd. Dit is het project 'Ravellaan Noord' waarover de gemeente en startbeslissing heeft genomen. Dit wordt een autoluwe wijk. Op dit moment wordt buurt Welgelegen slecht ontsloten door het OV (halve halte lijn 7). Een halte nieuwe (of verplaatsen van) ter hoogte of over de brug bij de Overste den ouden laan, zou helpen bij het duurzaam bereikbaar maken van extra nieuwe woning die hier gerealiseerd worden en helpen bij het beter bereikbaar maken van Welgelegen. Deze opmerking betreft zowel (op varianten van) de SUNIJlijn, Merweedelijlijn als Papendorplijn.	Deze reactie is te gedetailleerd voor deze fase, we zullen uw reactie meenemen in ons vervolgonderzoek waarbij waar mogelijk aansluiten bij woningbouw inderdaad belangrijk is.
820	Merwedelijlijn	Hoe gaan bussen dien u nog vanuit Nieuwegein naar Centraal gaan in de toekomst rijden? Het is wel uiterst belangrijk dat deze buslijnen blijven bestaan en op een of andere manier naar een treinstation blijven rijden.	
821	SUNIJ-lijn	Bij de maatregel van het opheffen van de kruising bij de Overste den Oudenlaan, dient ook rekening gehouden te worden met het plan van de gemeente om rondje stadeiland te creëren waarbij de onderdoorgang bij de kanaalweg ook opgeheven wordt. Buurt Welgelegen dient hierbij goed ontsloten te voor auto's worden aangezien er weinig ontsluitingen zijn in deze wijk.	Deze reactie is te gedetailleerd voor deze fase, we zullen uw reactie meenemen in ons vervolgonderzoek en daarbij de collega's van rondje stadseiland betrekken.
822	Waterlinielijn	Vooraf voor de toekomst is het erg belangrijk dat er IC treinen komen die niet stoppen op CS. En komt van een nieuw station en het maken van IC stations is ondanks dat het in eerste instantie niet voor een snelle oplossing zorgt het wel op de lange loop voor een oplossing.	
823	Wiel West	Er werd gesteld dat een trambaan noch een busverbetering niet nodig is, door te kijken naar reizigers aantallen. Maar als ov ergens komt zullen mensen ook overwegen om wel het ov te nemen. En vooral als men vanuit Den Haag/Rotterdam naar Papendorp moeten komen.	
824	Merwedelijlijn	Waarom is de Binnenstadsas/binnenstadsas niet meegenomen in dit onderzoek? Dit biedt namelijk koppelkansen met de Merwedelijlijn. Een integraal onderzoek bevordert een betere afweging. Dit draagt bij aan het doel om Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken.	Bij de start van de MIRT Verkenning is de keuze gemaakt om de Binnenstadsas als oplossingsrichting niet mee te nemen. Uit eerder onderzoek bleken andere oplossingsrichtingen meer passend bij de doelen van de MIRT Verkenning. In de MIRT Verkenning besteden we wel aandacht aan de Binnenstadsas door bijvoorbeeld mee te wegen hoe de Merwedelijlijn in de

			toekomst op de Binnenstadas kan aansluiten.
825	Merwedelij	Toegankelijkheid perrons voor mensen met een beperking: midden perrons met liften aan weerszijden geven altijd een vluchtroute en als één van de liften het begeeft is er altijd nog een alternatieve route. Is in Amsterdam al de standaard, zou hier ook moeten gebeuren.	Toegankelijkheid is inderdaad een belangrijk aandachtspunt. Voor deze fase is dat nog wat te gedetailleerd maar we zullen hier in ons vervolgonderzoek aandacht aan besteden.
826	Merwedelij	Bereikbaarheid van de haltes voor mensen met een mobiliteitsbeperking moet meegerekend worden: voldoende haltes die goed bereikbaar zijn. Geldt ook voor SUNIJ-lijn. Dit moet goed afgewogen worden met de snelheid van de lijn: als er voor snelheid wordt gekozen, moet er een goed toegankelijk alternatief zijn voor mensen met een beperking.	Bereikbaarheid van de haltes is inderdaad een belangrijk aandachtspunt. Voor deze fase is dat nog wat te gedetailleerd maar we zullen hier in ons vervolgonderzoek aandacht aan besteden.
827	Papendorplijn	Is het een idee om bussen vanuit zuidelijke richting naar Papendorp door Nieuwegein te laten rijden over een busbaan over de A.C. Verhoevenweg? Dan kun je de files op de A2 vermijden en hoef je geen ingewikkelde busbanen in te passen langs de snelweg en langs knooppunt Oudenrijn. De snelheid op de A.C. Verhoevenweg is hoog (70 km/u), dus tijdverlies op rustigere momenten lijkt me beperkt. Als je dan nog een paar haltes toevoegt, bijvoorbeeld bij de kruising met de Zuidstedeweg (is vlakbij het busstation van Nieuwegein), ergens ter hoogte van de Nedereindseweg of Muntplein en ergens ter hoogte van Galecop, kun je Nieuwegein ook een aanzienlijk betere verbinding geven met Papendorp. Daarnaast krijg je als voordeel dat Nieuwegein beter kan profiteren van deze busverbindingen naar het zuiden, want Nieuwegein heeft nu nog vrij weinig verbindingen in zuidelijke richting.	Deze suggestie zou beperkt extra reistijd opleveren, terwijl de doelstelling voor de A2/A27-bussen juist is om reistijd te verkorten om zo meer reizigers te trekken.
828	Merwedelij	Mijn advies, doe de cut en cover variant, dan liggen de haltes ondieper en kan je wellicht makkelijker passeer sporen maken voor snellere trams uit Nieuwegein. Ondertussen kunnen er ruim haltes voor bewoners in de MWKZ komen :)	
829	Waterlinielijn	Lastige puzzel inderdaad. Wellicht kunnen internationale treinen termineren bij Arnhem (Presikhaaf), klinkt misschien raar dat de treinen niet naar Amsterdam rijden, maar wordt in bijv. Zwitserland gedaan bij Basel of bij Lille. Een belangrijk grensstation waar mensen overstappen op nationaal vervoer wat wellicht beter in te passen is.	

830	Merwedelij	Let op dat jullie de kracht van de huidige tramverbinding tussen Westraven en de Jaarbeurs niet verliezen. Een halte vlakbij een entree van de Jaarbeurs zal zonder twijfel essentieel blijven om te voorkomen dat het verkeer in de stad compleet vastloopt bij een grote beurs.	We beseffen ons dat een halte bij de Jaarbeurs waardevol is, we zullen in onze vervolgfase gedetailleerder naar haltes kijken en uw reactie daarin meenemen.
1203	Waterlinielijn	Bezwaar trace	
1205	Waterlinielijn	In dit gebied liggen veel historische landgoederen en belangrijke natuur. In de huidige plannen is de invloed daarvan op de kansrijkheid niet meegenomen. Het zal zeer lastig worden om hier te bouwen aangezien er veel belangen spelen en actieve actiegroepen zijn.	
1206		In het 'wiel met spaken' ontbreekt een belangrijke spaak in de huidige plannen. Namelijk een oost-west verbinding. Met een geboorde tramtunnel onder de binnenstad kan deze spaak gerealiseerd worden. Deze verbinding kan deels met de Merwedelij lopen vanaf het rangeerterrein in Westraven t/m voorbij het WKZ, met haltes op de Uithof, Rijsweerd (kantoren), Binnenstad en Utrecht Centraal. Wellicht kan de lijn nog doorgetrokken naar Bilthoven en/of Zeist en gekoppeld worden aan Leidsche Rijn. De Utrechtse bodem is zeer geschikt voor boren, en als je op een diepte onder fundering en archeologische waarden boort hoeven er geen leidingen te worden omgelegd, het centrum verandert rondom de route dus niet in een grote bouwplaats. En er hoeven bovengronds geen ingewikkelde ingrepen te worden gepleegd. De expertise is er in NL, er zijn al 9 van dit soort tunnels in het land. Tunnel kan ingedeeld worden zoals lijn 9 in Barcelona, met één tunnelschat die opgedeeld is in vier delen. Twee spoorlijnen boven elkaar, waar de andere twee delen als haltes gebruikt kunnen worden. Zo kunnen er later ook nog makkelijk haltes worden toegevoegd en zijn er geen bouwputten nodig. Deze haltes bedienen met een groot aantal liften voor de toegankelijkheid. Deze ingreep hoeft helemaal niet zo duur te zijn, als je gewoon gaat boren onder de grond, en wellicht kan er financiering komen van pensioenfondsen.	Deze reactie is niet van toepassing op het gebied waarop deze verkenning zich richt, we zullen uw reactie meegeven aan andere relevante projecten binnen U Ned. Overigens worden de eventuele mogelijkheden die nieuwe verbindingen bieden voor de toekomst meegewogen in ons onderzoek.
1207	Merwedelij	Frequentie bepaalt de dienstregeling (zie Amsterdam). Het is al een veiligheidsregel dat de tram pas kan vertrekken wanneer de volgende halte vrij is. Hou daar rekening mee bij de planning van haltes. Wanneer haltes verder uit elkaar liggen, zullen trams langer moeten wachten voor de volgende halte vrij is. Dus meerdere haltes kan daar een voordeel zijn voor de dienstregeling.	We zullen in de vervolgfase aandacht besteden aan de haltes en zullen daarin ook de veiligheidsregels en hun impact op de dienstregeling meenemen.

1208	Merwedelij	Gebruik niet te veel haltes, stoppen kost doorgaans de meeste tijd. 2 haltes tussen Utrecht CS en P+R Westraven moet voldoende kunnen zijn. En kijk ook of in Nieuwegein kruisingen deels ondertunneld kunnen worden, zoals in Amstelveen is gebeurd met de ombouw van de Amstelveenselij.	We zullen in de vervolgfase aandacht besteden aan de haltes, we zullen uw reactie daarin meenemen.
1210	Merwedelij	Voor de toekomstvastheid is een geboorde tunnel het handigste. Dan zou er in een tweede fase ook onder de binnenstadsas een tweede fase van deze lijn kunnen worden aangelegd. Als die boor eenmaal in de grond zit zijn de kosten om een paar kilometer verder te boren immers relatief laag.	
1212	Waterlinielijn	Biedt een mooie kans om regiobussen om de binnenstad te leiden, bijvoorbeeld voor lijn 74 die tussen Zeist en Nieuwegein rijdt maar alsnog via de binnenstad van Utrecht doet. Ook erg nuttig voor bereikbaarheid van USP.	
1213	SUNIJ-lijn	Kruising tram en Sweelincklaan verdiept aanleggen, zoals in Amstelveen is gebeurd. Maakt botsingen onmogelijk en zorgt ervoor dat de tram sneller kan rijden.	In de vervolgfase zullen we aan dit soort detailleringen meer aandacht besteden.
1214	Papendorplijn	Ondanks dat je niet perse een tram nodig hebt om woningbouw hier te bevorderen lijkt het mij juist toch erg gewenst dit te doen. Papendorp ligt erg dicht bij uitvalssnelwegen wat het erg aantrekkelijk maakt voor mensen om de auto te gebruiken in dit gebied. Om dit te voorkomen moet je ook een alternatief bieden wat erg aantrekkelijk is en minder op geld letten. Als je heur bussen gaat aanleggen resulteert dat in een lager comfort en langere reistijden waardoor de verleiding de auto te pakken groter is. Daarbij focust dit onderzoek zich vooral op de woningbouw opgaven maar als we de klimaat opgaven meenemen is het ook erg gewenst heel veel hoogwaardig OV aan te leggen. Nu word vaak uitgegaan van de gorei maar om de klimaat transitie te bewerkstelligen zullen er heel veel mensen, liefst iedereen die dat kan in een stad, de auto moeten laten staan. Dit doet men pas als er een hardstikke goede verbinding ligt. Dus ook om te voorkomen dat men de auto pakt vanuit het klimaat perspectief zou ik hier een tram aanleggen. Daarbij loopt een van de voorgestelde routes langs Kanaleneiland winkelcentrum. Ik zou deze route aandragen omdat dit gebied is aangemerkt rondom eht winkelcentrum waar nog verdicht mag gaan worden in de omgevingsvisie van Kanaleneiland in Urecht. Zo maak je meer mensen blij, heb je meer vraag, meer opbrengsten, kan meer mensen accomoderen die geen auto nodig hebben.	

1216	Waterlinielijn	<p>Als hier een IC station komt heeft het alleen maar zin om de sporen naar elkaar toe te trekken. Wanneer je dat neit doet en een driehoek laat bestaan creëer je dezelfde problemen als waar Utrecht nu weer leeft. Het spoor vormt namelijk een grote barriere in Utrecht zowel fysiek als maatschappelijk. Hieraan word nu met man en macht gewerkt om dit probleem/verschil te reduceren. Als je de sporen in een 3 hoek laat liggen dus uitelkaar heb je 2 barrieres ipv een. Daarbij vormen tunnels of bruggen hoe goed je ze ook designed altijd plekken die meestal minder veilig worden ondervonden of zijn. Het doel meot dus zijn deze plekken zoveel als kan te voorkomen. Ook zou een burg/tunnel tussen 2 uiteenliggende locaties van 1 station om de sporen niet te hoeven te verlengen zorgen voor een saaie niet levendige plek aantrekkelijk voor mensen om te hangen waar mensen in het donker niet iwllen zijn of willen komen. Misschien qua design zelfs het nieuwe HC van de jaren 20. Dus met het oog op sociale en maatschappelijke veiligheid en het ontwikkelen van een levendig en gewenst gebied is de enige optie hier om de sporen te verleggen naar elkaar toe als er een IC station komt. Ook al kost het meer geld. Anders kost het veel op andere gebieden wat uiteindelijk juist meer geld kan gaan kosten om dei problemen allemaal op te lossen.</p>	
1217	Papendorplijn	<p>Als de merwedelijin wordt aangelegd zouden er minder bussen uit Nieuwegein rijden, waardoor er meer capaciteit is voor bussen vanuit papendorp. In dat geval is een tram niet nodig, en het zou zonde zijn van de al aangelegde busbaan tussen Papendorp en Utrecht CS</p>	
1218	Uithoflijn	<p>De Uithoflijn of merwedelijin moet doorlopen naar Zeist via de warande naar driebergen-zeist station of een aftakking in beide richtigen. Dit zodat studenten een betere verbinding krijgen met de uni vanuit deze gebieden maar ook dat Utrecht centraal kan worden ontlast. Treinen uit oost Nederland kunnen dan in driebergen zeist uitstappen en de tram pakken. Daarbij zou dit kunnen zorgen dat er langs de tramlijn in/rondom zeist verdicht kan worden voor zowel gewone inwoners maar ook voor studenten. Hierdoor kan de regio meehelpen aan de groei van Utrecht. Deze tram moet dan ook in de nacht rijden zodat het voor studenten aantrekkelijker word in Zeist te wonen en van Utrechtse services gebruik te maken. Dit gebied word dan aantrekkelijker te wonen voor mensen en is het niet meer dat mensen die minder geld hebben of studenten met minder geld die in zeist moeten wonen terwijl ze dat eigenlijk niet willen. Op deze manier krijgen deze mensen ook een goede verbinding met Utrecht wat ze verdienen en zal het minder</p>	

		een verdom hoekje worden voor de minder bedeelde om het zo te noemen.	
1219	Merwedelij	Deze lijn moet verdiept of ondergronds aangelegd worden. In andere gevallen creer je hier bij een wijk waar zoveel mensen komen te wonen hetzelfde probleem als in de binnenstad. Je vormt een flinke barriere voor mensen tussen de twee gebieden. Dit is neit goed voor de maatschappelijke ontwikkeling zoals we bij het spoor zien maar zeker in een gebied als kanaleiland waar het belangrijk is dat het mengen van mensen met verschillende achtergronden en inkomensgroepen belangrijk is. Als de lijn een fysieke barriere vormt zal er ook minder vermenging tussen de twee groepen plaatsvinden wat niet gewenst is vanuit een maatschappelijk oog punt. Daarbij als de tram zovaak meot gaan rijden voor al deze mensen is het ook bloed irritant voor mensen om er langs te komen en gaat ten koste van het woongenot. Grote kans dat het dus gewoon uitstel van executie is. Met beperkte mankracht/midelen/en geld is het daarom gewens tmet het oog op de toekomst iets meer te investeren waardoor de verbinding iets meer kan ipv van elke 5 of 10 jaar de boel weer te moethe gaan proberen te wijzigen/upgraden.	

1220	SUNIJ-lijn	Het verbinden van de SUNIJ lijn aan de merwedelij en waterlinie lijn is hier gewenst. Zo kunnen mensen ind e spits zonder overstappen naar de Uithof van Nieuwegein en IJselstijn wat het aantrekkelijker maakt daar te wonen. En altijd snel naar Utrecht centrum en CS die meer voorzieningen heeft dan Nieuwegein en IJstelstijn of overstappen op het nationaal net. Zeker methet oog op mogelijke verdichting en ontwikkeling van een subcentrum zoals in Utrecht nabij staat is het gewenst hier alvast voor te sorteren op een knooppunt in eht reigonaal vervoer. Ook ondergronds aanleggen van merwedelij zal de capaciteit verhogen wat het mogelijk maakt bij westraven veel meer te verdichten dan wanneer deze lijn bovengronds loopt.	
1601	Waterlinielijn	Aantasting leefomgeving	
1602	Waterlinielijn	We maken ernstig bezwaar tegen de route van het tracé van de Waterlinielijn langs de woonbuurt het Zwarte Woud en door het park de Koppel in Lunetten. In de pre-verkenning hebben we dit ook al laten weten. We zien ter hoogte van het zwarte woud niet genoeg ruimte om de tramlijn op een goede manier in te passen. Verder hechten we veel aan het bestaande groen in onze wijk. De gemeente heeft in de omgevingsvisie Lunetten aangegeven dat "de randvoorwaarde bij (her)ontwikkelingen is dat deze niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil de groene gebieden minimaal behouden en het liefst versterken". We zien dit niet terug in uw verkenning.	
2002	Merwedelij	De rechtstreekse busverbinding naar Utrecht CS is top en moet blijven. Overstappen op de Merwedelij halverwege zorgt voor een slecht product en minder OV gebruik	
2004	Merwedelij	Zonder overstap naar Utrecht CS ook in de toekomst	
2005	Merwedelij	Hier is nu een mooie buslijn 74 waarmee ik snel naar Janskerkhof kan reizen. Rechtstreeks en zonder overstap. Overstappen tussen tram en bus is slecht en maakt de reis slechter dan het nu is	
2007	Merwedelij	Behoud de rechtstreekse bus naar Utrecht CS en Utrecht-Centrum. Zonder overstap. Dat maakt het OV-gebruik hier alleen maar lager.	
2023	Merwedelij	Als er hier een tunnel staat, zou het moeilijker zijn om naar Van Zijstweg af te slaan	
2024	Merwedelij	Een tunnel kan de stad beter verbinden dan een brug	

2026		<p>Er wordt erg eenzijdig gekeken naar de OV ontwikkelingen en bereikbaarheid van het Zuiden van Utrecht . . . gebieden ten oosten van het centrum, waar OOK veel mensen wonen die werken in Utrecht komen er bekaaid van af (alweer/nogsteeds) . . Het Sciencepark in Bilthoven moet het doen met een bus verbinding die nergens op aansluit . . . Het Science Park in Bilthoven (oud RIVM terrein) is onderdeel van Utrecht Science Park en verdient daardoor ook een goede aansluiting uit Utrecht/Nieuwegein/ZeistTerug</p>	<p>Deze reactie is niet van toepassing op het gebied waarop deze verkenning zich richt, we zullen uw reactie meegeven aan andere relevante projecten binnen U Ned. Wilt u hier meer over weten dan kunt u zich op onze website www.programma-uned.nl abonneren op de algemene nieuwsbrief. Daarmee blijft u ook op de hoogte van de andere onderzoeken die binnen programma U Ned plaatsvinden.</p>
2027	Merwedelijijn	<p>De 17 km lange tramlijn Utrecht-IJsselstein zal uitsluitend op 3 km tussen Centraal en transferi-um Westraven ondergronds worden en niet meer via Kanaleneiland gaan maar via de autoluwe Merwedekanaalzone. Daarom zal de Merwedelijijn meer passagiers vervoeren dan de huidige Nieuwegeinlijn en Uithoflijn samen. De overige 14 kilometer tussen Westraven en IJsselstein Zuid blijft bovengronds. Daar wil men ±4 haltes opheffen om de gemiddelde snelheid 'op te voeren', maar dan worden de reistijden per saldo juist langer. Omwonenden moeten immers tot zo'n 10 minuten langer lopen naar een volgende halte, terwijl de rit ±anderhalve minuut korter wordt. Ook Kanaleneilanders die richting Kanaleneiland Zuid (en verder) willen krijgen langere reistijden, inclusief overstap op Centraal. Aangezien weinig Merwedekanaalzonebewo-ners richting Nieuwegein zullen reizen zal slechts 3 van de 17 kilometer goed gebruikt worden. Dit is uiterst inefficiënt. De metro veroorzaakt echter zelfs voor mensen die in het midden van de Merwedekanaalzone vlakbij een metrohalte wonen langere reistijden. Als ze bijvoorbeeld tegenover park Transwijk wonen en naar stationshal Utrecht Centraal willen moeten ze eerst van woning naar metro-ingang lopen, inchecken, afdalen en als alles meezit 4 minuten later in een sneltram stappen. De metrorit duurt 4 minuten, dan uitstappen, in 1 minuut naar boven en uitchecken. De ondergrond zit daar echter vol met garages en funderingen zodat de wethou-der eufemistisch stelde dat dit metrostation "in de meest ideale situatie binnen het stationsge-bied komt". Dus nog minstens 5 minuten lopen naar de stationshal. Bij elkaar bijna een kwar-tier, terwijl de meerderheid verder van een metrohalte woont en nõg langer onderweg is. Per fiets, e-step of bus zijn ze er eerder. Er zullen echter talloze buslijnen</p>	

		<p>verdwijnen, zoals eerder gebeurde met de Nieuwegeinlijn en de Uithoflijn om mensen in die langere en peperdure voer-tuigen te dwingen. Maar dwang werkt niet. Niet voor niets gingen tot vlak voor de coronacrisis volgens de Utrechtse “Monitor Mobiliteitsplan” nog maar 4 van de 100 verplaatsingen in de stad per stedelijk OV. Dit was eind vorige eeuw nog 12%. Mensen in metro dwingen door au-to-parkeren terug te dringen zal ook niet werken. Veel stadsbewoners zullen dan verhuizen naar plattelandsgemeenten waar het parkeren gratis is en de snelweg snel te bereiken en dan wordt de OV-bereikbaarheid nog veel slechter. Iedere volksvertegenwoordiger die vóór dit metroplan stemt, promoot (onbewust en ongewild) het autoverkeer. Wetenschappelijk is vast-gesteld dat reistijd -van huis tot bestemming- het belangrijkste is bij de keuze van het vervoer-middel (naast prijs en cultuur). Om bewustzijn en verdere verslechtingen te voorkomen deze vraag: Bent u bereid om reistijdberekeningen te laten maken vóórdát onomkeerbare besluiten worden genomen zodat tijdig duidelijk wordt wat de OV-reistijden worden, inclusief lopen van huis naar voertuig en overstappen?</p>	
2030	Merwedelijn	<p>Prognoseberekeningen voorspellen ten onrechte fors meer passagiers. De 3 km tussen Utrecht Centraal en transferium Westraven zal weliswaar niet meer via Kanaleneiland gaan maar via de autoluwe Merwedekanaalzone en grotendeels ondergronds worden. Toch zal de metro per saldo langere reistijden veroorzaken, terwijl wetenschappelijk is vastgesteld dat reistijd -van huis tot bestemming- het belangrijkste is bij de keuze van het vervoermiddel (naast prijs en cultuur). Waren ze overigens wel juist dan zou slechts 3 van de 17 km lange lijn goed gebruikt worden, wat uiterst inefficiënt is. De 14 kilometer tussen Westraven en IJsselstein blijft bovengronds en daar verdwijnen haltes om rijtijden korter te maken. De reistijden van mensen worden dan echter langer. Zij moeten immers tot zo'n 10 minuten langer lopen naar een volgende halte, terwijl de rit slechts ±anderhalve minuut korter wordt. De metro veroorzaakt ook langere reistijden voor Kanaleneilanders die richting Kanaleneiland Zuid (en verder) willen en zelfs voor mensen die vlakbij een metrohalte wonen in het midden van de Merwedekanaalzone. Als ze bijvoorbeeld naar stationshal Utrecht Centraal willen moeten ze eerst van woning naar metro-ingang lopen, inchecken, afdalen en als alles meezit kunnen ze 4 minuten later in een metro stappen. Na 4 minuten rijden uitstappen, in 1 minuut naar boven en weer uitchecken. De ondergrond in het stationsgebied zit vol met garages en funderingen. Daarom zei de wethouder eufemistisch dat dit</p>	

		<p>metrostation “in de meest ideale situatie binnen het stationsgebied komt”. Dus nog minstens 5 minuten lopen naar de stationshal. Bij elkaar bijna een kwartier vanaf huis, terwijl de meeste Merwedekanaalzonebewoners nog verder moeten lopen naar een metrohalte. Allen zijn per fiets, e-step en zelfs huidige bus eerder in de stationshal. Er zullen echter talloze buslijnen verdwijnen om mensen in die langere en peperdure voertuigen te dwingen, zoals eerder gebeurde met de Nieuwegeinlijn en de Uithoflijn. Maar dwang werkt niet. Niet voor niets gingen tot vlak voor de coronacrisis volgens de Utrechtse “Monitor Mobiliteitsplan” nog maar 4 van de 100 verplaatsingen in de stad per stedelijk OV. Dit was eind vorige eeuw nog 12%. Mensen in metro dwingen door auto-parkeren terug te dringen zal ook niet werken. Veel stadsbewoners zullen dan verhuizen naar plattelandsgemeenten waar het parkeren gratis is en de snelweg snel te bereiken en dan wordt de OV-bereikbaarheid nog veel slechter. Iedere volksvertegenwoordiger die vóór dit metroplan stemt, promoot (onbewust en ongewild) het autoverkeer. Om bewustzijn en verdere verslechtingen te voorkomen deze vraag: Bent u bereid om reistijdberekeningen te laten maken vóórdat onomkeerbare besluiten worden genomen zodat tijdig duidelijk wordt wat de OV-reistijden worden, inclusief lopen van huis naar voertuig en overstappen?</p>	
2032	Waterlinielijn	<p>De parken rondom Lunetten zijn aangelegd om de bewoners te beschermen tegen de overlast van de snelwegen. Door het aanleggen van de Waterlinielijn wordt niet alleen die groene buffer kleiner maar komt er ook geluidsoverlast bij door de trambewegingen. Zeker als er ook nog een busbaan langs zou komen.....</p>	
2033	Waterlinielijn	<p>Het park heeft een hoge ecologische waarde, is zeer soortenrijk. Het is een belangrijke verbinding tussen verschillende groene zones in de regio. Vleermuizen maken van de corridor gebruik, vossen, zelfs reeën zijn hier gezien. Deze soortenrijkdom zal beduidend afnemen als er een tramlijn wordt aangelegd. De diversiteit in Nederland staat al onder druk, door het aanleggen van deze lijn gaat er weer een stuk natuur onherroepelijk verloren.</p>	
2034	Waterlinielijn	<p>Een tramlijn door het park is ongewenst omdat er daarvoor weer bomen zullen sneuvelen.</p>	
2035	Waterlinielijn	<p>Bezwaar tegen tramlijn door park De Koppel, dit tast het landschap aan en ik voorzie een grote mate van geluidsoverlast. Er zijn betere alternatieven denkbaar!</p>	

2036	Waterlinielijn	In Lunetten kunnen we echt geen bomen en andere natuur missen. We zijn al omringd door snelwegen en we hebben als wijk onze bijdrage aan de mobiliteit wel geleverd. Een tram of bus door het park gaat ten koste van het groen, de luchtkwaliteit en het geluk van vele bewoners die in het park wandelen.	
2037	Uithoflijn	een halte voor de tram naar de Uithof zou fijn zijn, zowel voor mensen die naar het UMCU willen als naar de universiteit	
2038	Uithoflijn	station voor de stoptrein richting Rhenen Arnhem is fijn. IC-station is hier helemaal niet nodig.	
2039	Waterlinielijn	Zolang er een half lege standaard bus rijdt tussen Westraven en de Uithof in beide richtingen, is een tram totaal overbodig. Er is geen probleem wat opgelost moet worden. Er reden stampvolle bussen op lijn 12, dus was een tram een beter vervoermiddel. Dat is hier absoluut niet het geval (en het park MOET een park blijven!!)	
2040	Wiel West	De mogelijke IC-status van station Leidsche Rijn is onbegrijpelijk. De beperkte reistijdwinst die dit oplevert voor een paar duizend reizigers, weegt niet op tegen het reistijdverlies van de veelvoud aan reizigers die iedere dag tussen Utrecht en Den Haag/Rotterdam reizen. Bovendien kan je Terwijde dan ook beter sluiten. Dit begrijp ik totaal niet en komt ook niet overeen met de S-bahn visie. Graag loslaten.	
2041	Uithoflijn	Station Koningsweg/Lunetten lijkt juist alleen te kunnen werken met een IC-status omdat deze reizigers moet afvangen van een veel grotere afstand ('s-Hertogenbosch/Arnhem en Veenendaal. De vraag is wat dit gaat doen voor de IC-status van Driebergen. Daarnaast is het ook echt de vraag hoeveel reizigers dit station in de richting van de Uithof kan faciliteren. Misschien is het de moeite niet waard. Voor de inrichting van het station lijkt het verleggen van de sporen wenselijk, maar ik schrik enorm van de kosten. Is daar niet een suboptimale tussenvariant (zonder 4-sporigheid naar Driebergen) te ontwerpen?)	
2042	Wiel West	Maatregel 13 bij afrit A2 lijkt een behoorlijke quick win. Kan deze ook op zichzelf worden gerealiseerd? Goed voor de concurrentiepositie van de huidige buslijnen!	De regionale partijen bekijken mogelijkheden deze investering eerder te realiseren; dus buiten het vervolg van de MIRT Verkenning om.
2043	Papendorplijn	Zou je de Papendorp lijn niet willen doortrekken naar de Meern? Daar zit zowel woningbouw als bedrijvigheid. Gecombineerde bestemming kan zorgen voor een aantrekkelijke exploitatie en daarmee krijgt de Meern een nog betere ov-verbinding met de stad.	In de volgende fase zal verder gekeken worden naar de meest efficiënte toepassing van het huidige tracé van de SUNIJ-lijn en een eventuele omvorming naar de Papendorplijn. Daar zal ook aandacht

			besteed worden aan wat de meest geschikte eindbestemming is voor de Papendorplijn.
2044	Uithoflijn	Een paar algemene opmerkingen: bevorderen binnenstedelijke bereikbaarheid wordt niet gegeven als een doelstelling. Wat eigenlijk gek is, zodoende dienen de ontworpen ov-oplossingen met name inwoners van buiten Utrecht (stad). Fiets is niet voor iedere Utrechter de passende oplossing. Er wordt een netwerk gepresenteerd, maar de maatregelen worden op zichzelf gepresenteerd - onduidelijk hoe de samenhang is. In het algemeen lijken de meeste maatregelen een zeer eenzijdige reisrichting te kennen. Moet er niet meer ingezet worden op multifunctionele ontwikkeling van Westraven, Papendorp en Science Park? Het toevoegen van andere woningbouw in Science Park zou daar veel functies naar toe kunnen trekken die vooralsnog achter blijven. Tot slot vraag ik mij af of binnen het totale netwerk de binnenstad tram geen rol moet hebben. Op zichzelf is dit geen grote meerwaarde - maar met een verlenging naar de Bilt en Zeist - kan dit een sluitstuk van het netwerk zijn. De belangrijkste collectieve bestemming blijft immers de binnenstad. Bovendien zorgt het door een aansluiting op Centraal en (nabij) Science Park dat er binnenstedelijk veel verbindingen ontstaan.	
2046	Merwedelij	Anderzijds, Het succes van bijv. de RandstadRail in Zuid Holland is de directe bereikbaarheid van zowel het CS als de binnenstad vanuit de voorsteden. Indien er dus een soort RR beoogd wordt, lijkt boren tot in ieder geval Oorsprongpark mij uiteraard beter. Met wisselsporen voor snellere trams uit het zuiden is dan natuurlijk duur, maar wel erg optimaal en duurzaam. In zo'n scenario zou ik zeker meer gebruik maken van de tram dan nu.	
2047	Waterlinielijn	met Persikhaaf bedoel ik het huidige opstel terrein bij het Broek	
2048	Wiel West	'Zelfstandig' is het wiel west misschien niet zo aantrekkelijk als investering. Misschien wordt het wel logischer als onderdeel van BRT Nieuwegein - Amstelveen/ Haarlem. Ik las hier niet lang geleden een rapport over. Het sprak over een verbinding met aardige potentie.	
2049	Waterlinielijn	Interessante busverbinding lijkt mij. Zou het mogelijk zijn om infrastructuur (die rijstroken) van knooppunt lunetten te benutten? misschien een lastige vraag omdat er onzekerheid is rond de A27.	In de MIRT Verkenning OV en Wonen hebben we niet gekeken naar oplossingsrichtingen met rijstroken van Rijkssnelwegen. Dit is vanwege de wegen-opgave daar al heel complex en deze routevariant biedt

			geen aansluiting op ander OV (o.a. Lunetten-Koningsweg) en bestemmingen, die andere trace-varianten wel bieden (zoals omgeving Galgenwaard).
2050	SUNIJ-lijn	De lijn houdt hier op bij City, maar zag dat er ook werd gezocht voor een P+R tussen Nieuwegein en IJsselstein. wellicht kan er een kleinschaligere, groene P+R komen op de plaats van Total tankstation aan de A2, tegenover de Baronieweg. met een bruggetje over de H. IJssel ben je dan zo bij de tramlijn. Je verbind dan ook het park langs de A2 met het IJsselbos.	We zullen in overleg met onze collega's binnen U Ned die zich met P+R bezig houden kijken of dit kansrijk is om mee te nemen in vervolgonderzoek.
2051	Merwedelijijn	Wellicht is een snellere stadsbus naar Knalland via de Beneluxlaan gepast ter vervanging van de tram die hier niet meer rijdt. Misschien kan de ruimte van de (dan) voormalige tramrails als vrije busbaan gebruikt worden? of de Beneluxlaan kan hier kleiner gemaakt worden om het park voor de bewoners beter bereikbaar te maken, net als de haltes van de Merwedelijijn.	In de vervolgfase zullen we verder onderzoeken wat de beste toepassing is van de resterende tramrails. We zullen uw suggestie meenemen naar deze fase.
2052	Waterlinielijn	In het algemeen vroeg ik mij af of bij diverse varianten ook naar de effecten op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie is gekeken, zoals bij de Waterlinielijn die dwars door het park van de Koppel loopt. Dat park kent hoge natuurwaarden. In die zin is het de vraag of trace voor de tram, waarvan overigens de vervoerswaarde te gering zou zijn, toch niet beter over Waterlinieweg kan lopen die als verkeersweg zal worden afgewaardeerd.	
2053	Waterlinielijn	Voor zover ik dat heb begrepen is er voor aanleg IC station ter hoogte Koningsweg een verdubbeling van het spoor tussen Utrecht CS en Driebergen-Zeist noodzakelijk. Langs dat tracee komen vele waardevolle landgoederen voor, evenals ecologische verbindingen (zie o.a. folder: 'Natuur verbinden en behouden'). In die zin is het dus van belang de natuureffecten van een eventuele verdubbeling van het spoorzorgvuldig in kaart te brengen.	
2054	Merwedelijijn	Dit gebied wordt autoluw maar de auto is voor mensen met beperking vaak het belangrijkste vervoermiddel. Dit betekent dat hele hoge toegankelijkheid eïssen gesteld moeten worden aan deze lijn. Als 1 lift kapot gaat op een station is reizen voor mensen met een beperking vaak niet meer mogelijk. Zorg dat alle perrons en haltes minimaal via twee routes bereikbaar zijn. (lift en hellingbaan of twee liften)	Toegankelijkheid is inderdaad een belangrijk aandachtspunt. Voor deze fase is dat nog wat te gedetailleerd maar we zullen hier in ons vervolgonderzoek aandacht aan besteden.

2055	Waterlinielijn	Ik woon al 24 jaar in Lunetten. Een heel bewuste keuze. Het is een fijne wijk, maar de ligging tussen snelwegen, vlakbij een groot knooppunt geeft grote zorgen over de luchtkwaliteit. De groenstrook met de vele bomen is onmisbaar voor de gezondheid. Daarnaast heeft park de Koppel veel waarde voor recreatie en geschiedenis. Het is een historisch park. Tot slot draagt het veel bij aan de biodiversiteit in Utrecht.	
2056	Waterlinielijn	Geen tramlijn door park de koppel (conform am.66/2021): grote biodiversiteit, leefomgeving in Lunetten heeft veel groen nodig, bomen beschermen tegen geluidsoverlast van de vele snelwegen die nu al boven toegestaan geluidsniveau zijn, houden fijnstof tegen van de snelwegen. Lunetten zal onleefbaar worden met een tramlijn erbij. Nut en noodzaak is onduidelijk van deze lijn.	
2058	Waterlinielijn	Serius/urgent	
2060	Waterlinielijn	Urgent: geen tramlijn door park de koppel: de wijk heeft veel groen nodig ivm tegengaan geluidsoverlast en fijnstof van de snelwegen; nu al boven toegestaan niveau. Leefbaarheid van de wijk en gezondheid bewoners (veel kinderen!) is in gevaar. Ook biodiversiteit en historische waarde van het park worden bedreigd. Er zijn andere alternatieven, nut en noodzaak van deze corridor is niet duidelijk	
2061	Waterlinielijn	Geen tramlijn door park De Koppel, grote bezwaren. Laat de overheid eerst eens een fatsoenlijke wal plaatsen om fijnstof en geluid van de snelwegen tegen te gaan. Het park is te klein om hier een complete tramlijn aan toe te voegen. Bewoners hebben dit park nodig voor hun gezondheid. Misschien dat de EU hier eens moet gaan meten of de Nederlandse overheid wel aan de eisen voor geluid en milieu voldoet.	
2062	Waterlinielijn	Waarom staat deze corridor nog bij de mogelijke opties? Al vorig jaar was het een duidelijke zaak dat dit een slecht idee is (amendement 66/2021)	
2063	Waterlinielijn	Het is uitermate onwenselijk om een tramlijn door Park de Koppel aan te leggen wat voor ecologische waarde is en door omwonenden actief wordt gebruikt. Dat is ook al in juli 2019 als amendement opgenomen in het raadsbesluit. Ook in de Omgevingsvisie van Utrecht staat dit letterlijk. Het lijkt me dus dat in het ontwerp niet van het besluit en van de visie kan worden afgeweken en dat de lijn NIET door het Koppel park kan komen te liggen. Citaat uit Omgevingsvisie: waarbij plekken met ecologische waarde, waaronder in elk geval het Koppelpark in Lunetten en de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd, in principe niet doorkruist worden.	

2064	Waterlinielijn	Geen tramlijn door Park de Koppel. Dit ecologische waardevolle gebied staat al zo onder druk en is voor de mensen in Lunetten van groot belang. Er wordt gewandeld, hardgelopen, er is een kinderboerderij en een moestuin waar vele mensen van genieten. Dit verwoesten met een tramlijn is niet acceptabel en bovendien tegen eerder gemaakte afspraken in juli 2021.	
2065	Waterlinielijn	Ik woon hier nu 30 jaar. Lunetten is de groenste wijk van Utrecht. Een tramlijn door het laatst overgebleven stukje groen voor de snelweg leggen is niet wenselijk en goed.	
2066	Waterlinielijn	URGENT: Deze corridor was al weggestemd in 2021. De vernietiging van een ecologische en recreatiezone in de wijk Lunetten is geen optie.	
2067	Waterlinielijn	Deze corridor gaat in tegen een wettelijk genomen besluit: Besluit: Aan besispunt 7 van het raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 d.d. 15 juli 2021, kenmerk 8272740/20210413/b toe te voegen: Met dien verstande dat de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' als volgt gewijzigd wordt: 1. op pagina 161 achter "20. Studie doortrekken Tram 22 richting Zeist met aandacht voor de aanwezige infrastructuur en de landschappelijke kwaliteiten" wordt toegevoegd de woorden: "waarbij de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd in principe niet doorkruist worden". 2. op pagina 165 van de RSU achter "8. Waterlinielijn als directe HOV-verbinding tussen Papendorp-Westraven- Lunetten Koningsweg en USP. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden." wordt toegevoegd de woorden: "Waarbij plekken met ecologische waarde, waaronder in elk geval het Koppelpark in Lunetten en de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd, in principe niet doorkruist worden."	
2069	Waterlinielijn	Bezwaar: als direct betrokken aanwonende van dit park heb ik per toeval over deze plannen gehoord. Op de valreep kan ik nog feedback leveren. Waarom hebben direct betrokkenen hier niets over gehoord? Het lijkt of jullie participatie en bezwaarschriften willen ontmoedigen. Ook gebruik van deze website is alleen voor zeer digitaal vaardige mensen. Niet inclusief en niet open.	We hebben hier uitgebreid via diverse kanalen van de gemeente en provincie Utrecht over gecommuniceerd. Het project is nog in een dusdanig vroege fase dat het niet effectief is om alle betrokkenen langs een traject per brief te informeren omdat er in deze fase nog geen keuze voor een traject gemaakt wordt. We zijn bewust eerder met participatie gestart dan wettelijk

			verplicht, om mensen in een vroeg stadium mee te nemen. Er zullen nog momenten volgen om uw input op het vervolg mee te geven indien u daar behoefte aan heeft.
2070	Waterlinielijn	Grote bezwaren tegen tramlijn Park de Koppel: leefbaarheid van de wijk en direct omwonenden in gevaar; bezwaarschriften waar en wanneer indienen? Graag direct omwonenden hierover informeren, nu horen we toevallig dat deze corridor als optie bedacht is.	
2071	Waterlinielijn	Nut en noodzaak onduidelijk van dit traject, tegenover een te hoge belasting voor mens en natuur	
2073	Waterlinielijn	Het park rond Lunetten is rond dit punt al bijzonder smal. Als hier ook nog een tramlijn aangelegd wordt dan is er voor wandelaars in dit gebied geen plaats meer. Dit heeft een enorme impact op het hele park rond Lunetten. Lunetten als 'groene wijk' zou hierdoor zijn waarde totaal verliezen. Ik zou zeggen: gaat u allen eens zelf kijken op dit pad in het park, dan zult u zien dat hier geen plek voor een tramlijn is.	
2074	Uithoflijn	Een betere verbinding lijkt wenselijk vanuit Bilthoven, desnoods Bilthoven Station. Vanuit Bilthoven rijdt er een bus naar Utrecht (over de Biltstraat) en een via de Uithof. Als Utrecht de regio wil ontsluiten dan zal de verbinding ook naar het oosten en het noorden flinke aandacht moeten krijgen, nu veelal geent op het westen en het zuiden	Deze reactie is niet van toepassing op het gebied waarop deze verkenning zich richt, we zullen uw reactie meegeven aan andere relevante projecten binnen U Ned. Wilt u hier meer over weten dan kunt u zich op onze website www.programma-uned.nl abonneren op de algemene nieuwsbrief. Daarmee blijft u ook op de hoogte van de andere onderzoeken die binnen programma U Ned plaatsvinden.
2075	Waterlinielijn	Bezwaar: park de koppel heeft meer bomen en juist minder verkeer (geen trams) nodig. @gemeenteraadsleden: RWS heeft begin dit jaar bomen gekapt op het knooppunt Lunetten, gevolg: meer geluid, waarsch ook meer fijnstof. Kan dit onderzocht worden? Extra vervoer in deze zone zeer onwenselijk en gaat in tegen geluid/milieuregels van overheid zelf.	
2076	Waterlinielijn	Doorsnijding van een groene buffer met zeer hoge waarden	

2077	Waterlinielijn	<p>Landschappelijk identiteit en waarden: Park de Koppel maakt onderdeel uit van het landschappelijke historische identiteit van Lunetten. Het park is bij het ontstaan van Lunetten ontworpen als ring om de wijk, dienend als geluids- en luchtkwaliteits buffer voor de bewoners. Het park is dan ook een groene aaneengesloten zone rondom de wijk. Waarden: Het park is een optelsom van zeer hoge waarden: sociaal (ontmoeting, vrijwilligers parkonderhoud, bootcamps, hondenuitlaters), gezondheid (geluid en fijnstof), beweging en sport (wandelaars en sporters uit grote delen van de stad Utrecht en lange afstandswandelaars uit de regio), moestuincollectief / lokaal voedselproductie, educatie (stadsboerderij) en erfgoed (Limes) en zeer hoge biodiversiteitswaarden. Vastgestelde kaders: Het is niet voor niets (gelet op bovengenoemde waarden) dat er een specifiek amendement is opgenomen in de RSU 2040 en het mobiliteitsplan 2040 om dit gebied niet aan te tasten door er een tracé aan te leggen. Het park moet worden behouden en versterkt als aaneengesloten groene buffer, voor natuurdoelen, recreatie, ontspanning, gezondheid en beweging rondom de wijk en de huidige geluidsoverlast dient te worden gereduceerd. Bewonersinitiatieven: Bewoners uit lunetten hebben samen met de gemeente het Groen Ontwikkelplan opgesteld (wordt in oktober vastgesteld) voor het beheer, onderhoud en ontwikkeling van de aaneengesloten parken de Koppel en Beatrixpark. Aan dit plan is drie jaar gewerkt met als doel de natuur, recreatieve functies en groene verbindingen te versterken. Ecologische verbinding en hoogwaardige natuur/Zusterpark: Park de Koppel heeft daarnaast vanwege de hoge biodiversiteit (bodemleven, planten, en vele diersoorten zoals ringslangen, adders, boommarters, bijzondere amfibieën, insecten, bijen, en talrijke vogels) een alliantie met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug. Hoe het mogelijk is dat deze route desondanks nog op de kaart staat (en ook nog eens zonder gebruikswaarde - haltes voor de wijk) is onbegrijpelijk.</p>	
2079	Waterlinielijn	<p>@gemeente; @movaris: graag grondig onderzoek naar de geluid&fijnstofnormen in met name Park de Koppel. Zitten die nog onder de wettelijke grenzen?</p>	
2080	Waterlinielijn	<p>Graag bomen terug in dit gebied die zijn gekapt door Rijkswaterstaat. Omgeving park de koppel/Lunetten heeft meer bomen nodig voor leefbaarheid.</p>	<p>We begrijpen dat er veel waarde gehecht wordt aan groen in uw buurt. Deze bomen hebben niet direct een relatie met dit project, we zullen uw reactie meegeven aan Rijkswaterstaat.</p>

2081	Waterlinielijn	Unieke zone, met veel biodiversiteit, geen ruimte voor een tramlijn.	
2082	Waterlinielijn	In deze groenstrook komen elk jaar zeldzame vogels in de winter (vraag bioloog Luc Hoogestein ernaar). Ook leven in park de koppel veel roofvogels, spechten, ijsvogel, boomkruipers, boomkwekers, winterkoning en vele andere dieren.	
2083	Waterlinielijn	Park de Koppel ligt niet voor niets als buffer tussen het knooppunt en de bebouwing van Lunetten. Met een tram houd je minder park over en vergroot je de geluidsoverlast.	
2084	Waterlinielijn	Park is te waardevol voor een Tramlijn. Gebruik tramlijn (twee lagen betonnen bak) als geluidswal, dus geluidswal weg en tramflat er voor in de plaats.	
2086	Waterlinielijn	Spaar park de koppel! Dit gebied gebruiken we als gezin regelmatig om te wandelen, om van de rust te genieten op de kinderboerderij of om te sporten. Het zou zonde zijn als dit stuk verloren gaat.	
2087	Waterlinielijn	Geen tramlijn door Park de Koppel. Daarnaast wil ik delen dat dit participatieplatform dermate gebruikersonvriendelijk is dat er veel stemmen niet gehoord kunnen worden. Schandelijk kreupel systeem waarvan je je afvraagt of het expres zo is gemaakt om burgers te ontmoedigen hun stem te laten horen.	
2088	Merwedelijn	Geen tramlijn door Park de Koppel. Wat een onmogelijk systeem is dit. Echt ZOOOOO SLECHT zo niet userfriendly daarmee hou je een weerwoord wel weg	Een gebruiksvriendelijker participatiesysteem zullen we meenemen als aandachtspunt voor het vervolgonderzoek
2089	Waterlinielijn	Nee tegen de tram in groen lunetten en koppel park. En wat een bizar slecht systeem om je mening te delen. Zo hou je mensen wel tegen die willen protesteren. Anno 2022 echt schandelijk in ux en gebruikersgemak.	
2094	Waterlinielijn	Nee, wij zitten al bij de a27 die misschien verbreed gaat worden wat totaal onlogisch is. Wij willen niet nog meer geluidsoverlast en woongroen inleveren met snerpende treinen in een gebied waar zelfs een schildpad leeft, ijsvogels en nog zoveel meer moois. Wij recreëren hier. Om de stad leefbaar te houden leg die sneltram niet aan	
2095	Waterlinielijn	Het park is van grote waarde voor flora, fauna en ons als bewoners. Daarnaast zijn we als wijk al ingeklemd door snelwegen met bijbehorende geluidsoverlast. Een trambaan heft deze essentiële buffer nodeloos op, veroorzaakt geluidsoverlast en doorbreekt een stuk uniek natuur in onze wijk. Deze trambaan is absoluut funest voor deze omgeving.	

2098	Waterlinielijn	Zoveel redenen om deze groenstrook intact te houden. Biodiversiteit, bescherming tegen overlast snelwegen, weer bouwen ten koste van natuur en recreatie. Stop met die onzin!	
2099	Waterlinielijn	Juist een plek om een groene wandeling te maken met de kinderen dichtbij huis. Een trambaan zou dat groene stukje tussen stad en snelweg waar de kinderen kunnen rennen en spelen kapot maken.	
2102	Waterlinielijn	niets door het groen en de parken. Dit is qua leefbaarheid, mileu/soortenrijkheid een slecht idee. Maar ook toegang en toegankelijkheid en sociale veiligheid zijn zo niet gewaarborgd. WEL graag een snelle (trolley)busverbinding van Lunetten via Lunettenbaan (met halte op Lunettenbaan) naar andere delen van Utrecht. Je kan vanaf Lunetten maar moeizaam naar Hoograven of Diaconessenziekenhuis komen. Kanaleneiland etc slecht bereikbaar. Niet alleen het wiel en spaken maken, ook dwarsverbindingen ajb!	
2104	Waterlinielijn	Een OV-lijn door het park en de wijk Lunetten draagt niet bij aan de visie van de gemeente Utrecht Gezond Stedelijk Leven voor iedereen. Lunetten is een mooie groene wijk die we zo willen houden. Dit gaat ten koste van groen en rust in de wijk. Lunetten wordt reeds omgeven door 2 drukke snelwegen (die nog drukker gaan worden door verbreding en daarvoor moet ook al groen wijken), station Lunetten wordt een intercity-station dat zorgt ook voor meer drukte en wellicht minder groen.	
2105	Waterlinielijn	Zoals u weet hebben wij in het verleden al diverse malen naar u en naar de gemeente Utrecht laten weten wat onze mening is over de invloed van mogelijke maatregelen op Lunetten. Wij willen u daarom ook naar die eerdere reacties verwijzen. Deze zijn als bijlage bij deze mail gevoegd. Kortgezegd kunnen de bewoners van Lunetten zich niet vinden in een variant met een HOV baan door/langs Park de Koppel. Wij worden daarin gesteund door de volgende besluiten die door de gemeenteraad van Utrecht zijn genomen: Gemeenteraad 15-7-2022 amendement op tekst in Mobiliteitsplan 2040 aangenomen: De tracés doorkuizen in principe niet plekken met ecologische waarde, waaronder in elk geval het Koppelpark in Lunetten en de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd Gemeenteraad 17-7-2022: amendement op tekst Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 aangenomen: Waarbij plekken met ecologische waarde, waaronder in elk geval het Koppelpark in Lunetten en de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd, in principe niet doorkruist worden Ter aanvulling willen wij u ook verwijzen naar de visie van de gemeente Utrecht op Lunetten, welke is verwoord in de "Omgevingsvisie Lunetten". U kunt daarin het volgende vinden: Lunetten staat open voor het gesprek over	

		<p>mobilititeiten. Initiatieven voor Openbaar Vervoer, de bussen zouden wellicht vaker kunnen rijden, dragen bij aan de ambitie voor verduurzaming, aan de ambitie om te wonen in het park Lunetten en aan de stedelijk ambitie voor een gezonde stad. Het streven om Utrecht bereikbaar te houden mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de wijk of de gezondheid van de bewoners van Lunetten. De randvoorwaarde bij (her)ontwikkeling is wel dat ontwikkelingen niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil alle groene gebieden behouden en het liefst versterken.</p>	
2108	Waterlinielijn	<p>Als bewoners van de Salzburg zijn wij tegen een tramlijn door het park. Het park vormt de buffer tussen onze huizen en de snelweg. Het zorgt voor letterlijk schonere lucht in de wijk, minder geluidsoverlast, een aangenaam uitzicht als compensatie van de continue herrie van de snelweg om de wijk. Je kunt het bewoners van Lunetten echt niet aandoen om nóg meer infrastructuur om de wijk heen aan te leggen.</p>	
2109	Waterlinielijn	<p>Dit draagt niet bij aan de visie van gemeente Utrecht Gezond stedelijk leven voor iedereen. En welk probleem lossen we op met deze OV-lijn? Er wordt niet optimaal gebruik gemaakt van de bestaande uithof-tramlijn, waarom zou dat bij deze tramlijn wel het geval zijn. Overbodig en andere alternatieven mogelijk (aansluiten op bestaande infrastructuur ipv nieuwe nog drukkere minder groene infrastructuur te maken).</p>	
2110	Waterlinielijn	<p>Het kan toch niet waar zijn dat een belangrijke groenstrook voor mensen en dieren in Lunetten moet wijken omdat de politiek vindt dat mensen in 10 minuten ergens moeten kunnen zijn?! Een gemeente die groen juist hoog in het vaandel heeft staan, laat mobiliteit voor groen en milieu gaan. Aan de impact op Lunetten wordt daarbij totaal voorbijgegaan, de sfeer, de rust die nu leeft. Het park is een belangrijke plek om even uit de stad te zijn. Dit mag niet verdwijnen!!! En niet vergeten de bijzondere fauna zal verdwijnen.</p>	
2111	Waterlinielijn	<p>De waterlinie is al erg genoeg als halve snelweg waardoor Utrecht al door mobiliteit is ingesloten. Nu nog een tramlijn erbij. En nog wel door onze belangrijke groenstrook! Onbegrijpelijk en in elk geval zeer ongewenst! de geluidsoverlast, de trillingen aan de grond, de rust van Lunetten wordt verstoord, de natuur wordt verstoord, wat al zo te lijden heeft onder ons mensen. We belijden voor natuur te zijn maar het is vaak het eerste dat moet wijken. Alsof er geen rustplek meer mag zijn. Stop deze waanzin! Als die tramlijn er moet komen, laat die dan dwars</p>	

		door Lunetten lopen, waar nu ook doorgaand verkeer is. Maar een verbetering zal het niet zijn. Want wie zit hier nu echt op te wachten?	
2113	Waterlinielijn	Het park rond Lunetten is een groene buffer tussen de woonwijk en alle snelwegen daaromheen. Daar afbreuk aan doen door er een OV-lijn door te trekken doet afbreuk aan de natuur en het woongenot van de bewoners. Laat liever bussen rijden over de bestaande snelwegen.	
2115	Waterlinielijn	tramlijn door park de koppel niet gewenst. De koppel is aangelegd als buffer tussen A12/A27 en de woonwijk. Deze buffer is nodig voor de leefbaarheid. Leefbaarheid wordt verstoord als er een tramlijn wordt aangelegd door dit park. Daarnaast zijn er nog andere plannen in/om Lunetten het groen zullen verminderen. Dit is onaanvaardbaar. Bewoners hebben zelf niets aan de tramlijn deze is alleen nodig om mensen van Nieuwegein naar Uithof te vervoeren., zodat centrum ontlast wordt.	
2117	Waterlinielijn	afbeelding 38 busbaan waterlinielijn zuid: Het is niet wenselijk om een vrije busbaan aan te leggen over Lunettenbaan, Stelviabaan en Brennerbaan naar station Lunetten. Dit gaat ten koste van het groen behorende bij Beatrixpark (Brennerbaan) en de markante plantanen zullen daarvoor moeten wijken. De buurten Lunettenberg en Wadden zullen nog verder afgesneden worden van de rest van Lunetten en nog meer geïsoleerd te komen liggen. De busbaan zal een barriere vormen en oversteekbaarheid nog meer bemoeilijker	
2119	Merwedelijn	Bij variant 20 komt de Merwedelijntunnel ongeveer hier uit. Ik denk dat een halte hier gecombineerd moet worden met een verbetering van de Noordertunnel, omdat haltes Jaarbeursplein en deze bij Smakkelaarsveld ver van CS zelf liggen. Maak bijvoorbeeld alle perrons bereikbaar, zodat er een completer metrotramstation ontstaat. Overigens denk ik dat overstappen op lokaal vervoer lastiger wordt met deze variant.	In de volgende fase van ons onderzoek zullen we aandacht besteden aan de aansluitingen op Centraal Station. Dit is een complex vraagstuk en in deze eerste zeef hebben we gezien dat een snelle overstap voor veel reizigers van belang is. We zullen dus op zoek moeten naar welke variant het best past in het stationsgebied en een zo efficiënt mogelijk overstap biedt voor de reizigers.
2120	Merwedelijn	Ik heb twee vragen. In variant 20 loopt de tunnel onder het kanaal door, met twee/drie haltes aan het water. Hoe verhoudt de aanleg van deze haltes zich tot de watersport op het Merwedekanaal? Plus, ik vraag me af of bij route 20 de afstand vanaf zuid Kanaleneiland en	In variant 20 gaat het om een boortunnel onder het kanaal. In deze fase is nog niet gekeken naar het effect op watersport. Een boortunnel kan dieper onder de grond liggen

		revalidatiecentra niet te groot wordt, waardoor (H)OV hier te ver weg komt te liggen.	waardoor de verwachting is dat het effect beperkt is als de Merwedelijngerealiseerd is. Indien de afstand van belangrijke voorzieningen tot de Merwedelijng te groot is, dan kan een (HOV) bus hier aanvullend zijn.
2121	Merwedelijng	Ik ben erg benieuwd naar de aansluiting van de nieuwe tram op CS. Een compact station lijkt mij wenselijk. De loopafstanden kunnen nu al soms fors zijn, waardoor je een overstap mist en de totale reis flink langer kan worden. Daarnaast zou ik het prettig vinden als streekvervoer niet vanaf nog meer verschillende plekken gaat vertrekken. Het is fijn als je verschillende (reserve) opties voor de reis overzichtelijk en dicht bij elkaar hebt liggen, zodat je snel kan beslissen tijdens de overstap. Het liefst zie ik dus de tram bij busstation jaarbeurszijde stoppen, hoewel ik snap dat dit technisch lastig is.	In de volgende fase van ons onderzoek zullen we aandacht besteden aan de aansluitingen op Centraal Station. Dit is een complex vraagstuk en in deze eerste zee hebben we gezien dat een snelle overstap voor veel reizigers van belang is. We zullen dus op zoek moeten naar welke variant het best past in het stationsgebied en een zo efficiënt mogelijk overstap biedt voor de reizigers.
2122	SUNIJ-lijn	Ik heb gezien dat de Zuidstedeweg een lastige situatie oplevert. (als het nog mogelijk is) zou ik een keermogelijkheid geven voor trams op city. De trams verder naar het zuiden rijden dan met wat lagere frequenties. Ik zou voor de voorsteden ten zuiden van city dan meer kijken naar betere busverbindingen naar de Lekbrug, waar dan meer 'intercity' bussen kunnen komen. .	In ons vervolgonderzoek zullen we meer aandacht besteden aan dergelijke uitwerkingen, we zullen uw reactie daarin meenemen.
2123	Papendorplijn	Met het oog op de Mobiliteitshub XL, het groot aantal nieuwe woningen in het Beurskwartier en het afgenomen aantal parkeerplekken bij Jaarbeurs is een goede OV-verbinding van belang. Een halte nabij Jaarbeursplein en nabij het hallencomplex is daarom essentieel voor een goede doorstroom van reizigers.	We beseffen ons dat een halte bij de Jaarbeurs waardevol is, we zullen in onze vervolgfase gedetailleerder naar haltes kijken en uw reactie daarin meenemen.
2125	Merwedelijng	Jaarbeurs stimuleert duurzame mobiliteit en beschikt na 1 januari 2023 over substantieel minder parkeergelegenheid. Om deze reden is Jaarbeurs enthousiast over de Mobiliteitshub XL en P&R Westraven. Een goede en snelle doorstroom van bezoekers is wenselijk. Een snelle en hoogfrequente verbinding past hier goed bij, mits rondom Jaarbeurs en het toekomstige Jaarbeurskwartier met duizenden woningen, voldoende haltes op korte loopafstand zijn.	

2126	Merwedelij	Een ondergrondse sneltram is gunstig voor een snelle verbinding met de mobiliteitshub. De Van Zijstweg wordt veel gebruikt door logistiek verkeer van Jaarbeurs, dus minder opstoppingen als hier minder bezoekersverkeer langskomt. Wel van belang dat de entree van Jaarbeurs aan deze zijde bereikbaar blijft, dus een halte hier is wenselijk. Geldt tevens voor toekomstige bewoners van het Jaarbeurskwartier waarvoor een halte op deze locatie van belang is.	In de vervolgfase van ons onderzoek zullen we in meer detail kijken naar de locaties van haltes, we zullen uw reactie hierin meenemen.
2127	Uithoflijn	Waarom op de heen weg niet om de zuid rijden, sorbonnelaan gebruiken, dan Toulouselaan, dan Bolognalaan. Grote voordeel is dan een echt kruis bij heidellaan waardoor je kan doorrijden naar Olympus sportpark. Ook de studenten zullen het waarderen, want de beide wooncomplexen worden aangedaan aan de achterkant.	We gaan het tracé van de tram in dit gebied niet verplaatsen. We weten nog niet waar de extra busbaan op het USP exact terecht gaat komen en we moeten dan nog kijken waar het gebied zowel met tram als bus goed ontsloten zal worden. Dit zal in zeef 2 verder worden uitgewerkt.
2128	Uithoflijn	Er is nog aantal andere voordelen van de 'uithoftramlijn om de zuid' naast kruisen. Wat denk jullie ervan om het rondrit van te maken op uithof? Dus via Olympus en Wilhelmina Kinderziekenhuis terug via AZU/UMC naar de heidelberglaan? Het maakt diverse zaken beter: minder drukte op heidelberglaan, ontlast en vergroot bereik, veel meer uithof wordt met OV afgedekt, en avond kan olympos ook veiliger gemaakt worden enzovoort enzovoort.	
2129	Uithoflijn	Meen dat hier nu keerpunt is van de huidige tramlijn (ben er tijdje/jaren niet geweest), dus relatief kleine moeite om dit te verlengen naar Olympos.	
2130	Uithoflijn	Denk dat het niet eens langere route is door "double loop" round trip tram lijn. Mochten studenten vooral voorkeur geven aan huidige route boven de zuidroute, dan kun je ook nog per tijdstip variëren, avond meer zuid route eerst dan terug huidige, en in spits huidige gevolgd met terugrijden via olympos en zuidroute.	
2132	Waterlinielijn	Stel dat er wel door lunetten gegaan moet worden (geen voorkeur voor) en ook nog langs de weg gewnest, waarom dan niet aan de oostkant tegen A30 aan? Dan zit je meteen aan goede kant voor zuidtrip in uithof bij toulouselaan. Ook bus baan zou kunnen. Let wel op de verdieptebak en laat die ongemoeid.	Bij een bus/of trambaan op deze route is er vanuit gegaan dat deze maatregel gecombineerd wordt met een station Lunetten Koningsweg. De verbinding moet dus langs dit station gaan.
2133	Waterlinielijn	Al op snelweg knooppunt naar de andere kant gaan, waarschijnlijk met 2 van die licht gewicht bruggen die ook Dubai interesse had en treinverkeer aankonden, zoals over nieuwe houtenseweg geplaatst zijn.	

2135	Uithoflijn	Verleng de huidige uithof lijn door niet af te buigen bij lunetten, maar pas zover mogelijk langs de A12. Dan na Vechten en fort richting Yalelaan.	
2136	Waterlinielijn	Ga NIET links van de huidige fietspad een bus of trambaan aanleggen, enige gebouwen kan nog wel, dat is onbruikbaar slecht gedeelte, past niet, er is al eerdere keuze gemaakt om station lunetten aan te leggen, zonde om dat te moeten veranderen voor niets nuttigs. Extra weg kan nog ten oosten van fietspad. Let wel op dat andere kant geen rekening is gehouden met uitbreiding (bewust).	
2137	Waterlinielijn	Meest westelijk punt mogelijk en dan nog, de tunnel constructie is niet voorbereid op nog bus of tram daar, dus kostbaar.	
2138	Waterlinielijn	Hier lag het oude onderdoorgangspunt. Als bus gewenst is, hier gewoon weer onder doorgang creëren. Minst overlast voor iedereen.	
2139	Waterlinielijn	Nog ander Alternatief is beneden knooppunt te blijven en dan eromheen ipv door het knooppunt heen, zoals andere optie neergelegd in een opmerking.	
2140	Wiel West	Superrotonde ook optie. Ijsselstein - Rijnenburg - De Meern, ipv aftakking westraven naar het westen. Als de ronde slim wordt aangelegd, zullen gebruikers om het even zijn.	
2141	Uithoflijn	Beoogde haltelocatie	
2142	Uithoflijn	Beoogde tramhalte locatie	
2143	Uithoflijn	Qua inpassen lastig, maar beoogde tramhalte	
2144	Uithoflijn	Beoogde tramhalte	
2145	Uithoflijn	Stukje tunnel nodig voor tram?	Deze tunnel ligt er al.
2147	Waterlinielijn	Als brug breder gemaakt kan worden, dan exclusieve busbaan en 2 autobanen mogelijk	
2148	Waterlinielijn	Hier is net gebouwd/bijna klaar studentflat met 200 woningen, vermoed wel rekening gehouden genoeg afstand tot de waterlineautoweg nu.	
2149	Waterlinielijn	Verdiepte bak of tunnel voor bus?	
2150	Uithoflijn	Alleen rechts hiervan nieuwe onderdoorgang maken	
2151	Uithoflijn	Beoogde tramhalte voor parkeerplaats en Wentgebouw	

2152		Lijn 29 wordt eigenlijk niet genoemd, terwijl deze wel degelijk (qua frequentie momenteel) tegen HOV aanzit. Een belangrijk knelpunt/vraagstuk hierbij is de afrit bij de Waterlinieweg. Hier staat vaak file. Door deze file, en überhaupt de omweg via Rijsweerd, is lijn 29 nauwelijks sneller meer dan de tram. Het aanpakken van dit kruispunt en/of het terugleggen van de route via De Kromme Rijn kan ervoor zorgen dat de lijn deze functie weer beter gaat vervullen.	Uw suggestie zullen we meenemen in ons vervolgonderzoek in Zeef 2.
2153		De oprit/afrit van de A28 is soms een groot knelpunt. Snelbussen richting het noorden rijden soms zelfs om via Bilthoven. Het zou mooi zijn als hier (voor bussen) iets aan kan gebeuren, zodat dit in alle richtingen geen probleem meer vormt.	De aansluiting op de A28 maakt deel uit van ons vervolgonderzoek.
2154	Uithoflijn	Het verplaatsen van de bussen naar de Leuvenlaan lijkt mij geen gekke gedachte, dit ligt toch zeer dicht bij de trambaan, dus vormt voor reizigers geen enorme belemmering. Dat zou m.i. wel gelden voor de ook genoemde optie bovenlangs.	
2157	Merwedelijn	Op kleine schaal: bushaltes bij zowel het noorden van de Merwedekanaalzone (villa Jongerius) als bij het nieuwe Beurskwartier lijken te ontbreken. Stadswijken met hoge dichtheid waar HOV langskomt, maar momenteel zonder bijhorende haltes: die liggen relatief ver weg (CS Jaarbeurszijde en Koningin Wilhelminalaan respectievelijk).	In de volgende fase van ons onderzoek zullen we beter kijken naar de locaties van haltes en de ontsluiting van de Merwedekanaalzone. We zullen uw reactie daarin meenemen.
2158	Wiel West	Wiel west lijkt niet extreem veel potentie te hebben. Op basis van de huidige reizigersaantallen lijkt het wiel NoordWest misschien wel minstens net zo interessant (huidige lijn 11). Wellicht zou het een optie zijn om lijn 4 door te trekken vanaf Terwijde via het ziekenhuis naar Overvecht. Dan ontstaan gelijk verbindingen tussen Overvecht en heel Leidsche Rijn	
2159		Het vertrammen van lijn 28 (westelijke deel) lijkt niet meer besproken, terwijl dit eerder wel het geval was (weliswaar in een variant via Papendorp, waarbij de drukste delen van de route (Parkwijk en LRC) overgeslagen werden). Een vertramming van lijn 28 levert ongetwijfeld minder reizigers op dan de Merwedelijn, maar kan waarschijnlijk ook heel veel goedkoper. En vanwege het fenomeen 'trambonus' kan een tram wellicht veel Leidsche Rijners de auto uit de tram intrekken. Iets waar de Merwedelijn (tenzij ondergronds deep-level aangelegd) weinig in slaagt. Een interessante en relatief goedkope optie om het HOV in de stad relatief goedkoop een impuls te geven en mogelijk best wat autoreizigers de auto uit te trekken. Geeft bovendien heel Leidsche Rijn een railverbinding, niet alleen de noordelijke helft.	

2161	Merwedelijn	De Merwedelijn wordt ontzettend duur, en naar het schijnt is alleen de optie "als je het doet, doe het dan goed", oftewel diep onder de grond, echt de moeite waard. Misschien moet de vraag zijn of het niet mogelijk is dit zonder metro op te lossen. Er is namelijk best wat restcapaciteit in de bussen, en gezien de lage parkeerdichtheid concurreert HOV voornamelijk met de fiets. En laten we eerlijk zijn, zó groot wordt de Merwedekanaalzone nou ook weer niet. De restcapaciteit komt deels van de HOV-lijnen die er al rijden, of nog kunnen gaan rijden, en deels van de frequente bussen naar de bedrijventerreinen in Nieuwegein, die vrij eenvoudig ook terug kunnen rijden of dat al doen. Het ziet er voor mij uit alsof bussen ook een toekomstvaste oplossing kunnen zijn, áls bepaalde knelpunten maar opgelost worden, zoals de fietsoversteek op deze locatie. Dat lijkt me in ieder geval de moeite waard om verder te onderzoeken. Ook omdat de Merwedelijn de SUNIJ-lijn nutteloos zou maken én als deep-level metro niet goed aan zou kunnen sluiten op het overige railnetwerk. Als hier toch voor gekozen wordt, ga dan ook serieus de optie tot doortrekken via de binnenstadsas onderzoeken. Sowieso zou het een goed idee zijn om die ook mee te nemen in de studie.	Het doortrekken van de binnenstadsas zit inderdaad niet in de scope van dit onderzoek. Dit wordt wel gedaan binnen een ander project in Programma U Ned. Overigens worden de eventuele mogelijkheden die nieuwe verbindingen bieden voor de toekomst meegewogen in ons onderzoek.
2162	Merwedelijn	Mocht op de middellange of zelfs lange termijn nog voor bussen gekozen worden richting de Merwedekanaalzone is dit knooppunt, en in mindere mate het voormalige Anne Frankplein, een belangrijk knooppunt dat opgelost kan worden.	
2163	Wiel West	Als het Wiel West en de Waterlinielijn inderdaad busverbindingen worden, is Westraven dan nog steeds zo'n belangrijk knooppunt? Zeker voor Wiel West zie ik de toegevoegde waarde niet heel erg. Ook hier zou lijn 29 wellicht een rol in kunnen spelen, met overstappen in Kanaleneiland en bij het oude Anne Frankplein in plaats van hier kan je voor mijn gevoel op vrijwel dezelfde plekken komen. Het idee van het wiel is mooi, maar het moet geen praktischere oplossingen in de weg gaan zitten. En misschien werkt een "spiraalvorm" hier dus beter.	Zonder de Waterlinielijn is dit inderdaad een minder belangrijk knooppunt. Er zullen hier nog steeds overstappen plaatsvinden, dit wordt in het vervolg verder uitgewerkt.
2164	Papendorplijn	Over Rijnenburg wordt officieel niets gezegd, maar ook in deze studie komt weer indirect naar voren hoe lastig/onmogelijk het is om Rijnenburg met HOV succesvol te ontsluiten. Is het niet tijd dat hier specifiek onderzoek naar gedaan wordt, en/of dat hier ook duidelijker stelling in genomen wordt?	Er lopen andere onderzoeken gericht op Rijnenburg specifiek. Onlangs is er een onderzoek over Rijnenburg verzonden naar de raad van de gemeente Utrecht.

2165	Waterlinielijn	Een vrije busbaan over de hele Waterlinieweg zou naar mijn indruk echt een hele belangrijke impuls kunnen zijn voor HOV in allerlei richtingen, wat er in behoorlijke mate ook al is natuurlijk. Dit zou m.i. niet als quick fix gedaan hoeven worden, maar gezien het belang van de corridor, en gezien het de noodzaak voor een tramlijn bespaart, zou hier best ingezet mogen worden op kwaliteit, en dus ook echt een hoogwaardige busbaan aanleggen. Hierbij kijk ik ter inspiratie naar de Zuidtangent, al hoeft het er natuurlijk niet precies zo uit te zien. Een knooppunthalte bij de Galgenwaard (boven de oude tankstations werd als optie genoemd) zou denk ik ook kansen bieden als link met het HOV vanuit Wijk bij Duurstede én een HOV-lijn 29, die dan snel via de Kromme Rijn kan rijden, waarbij reizigers richting Rijnsweerd, een relatief kleine groep, op of over kunnen stappen bij de Galgenwaard op de HOV-halte.	In ons vervolg kijken we inderdaad naar deze verbinding op HOV niveau. Ook deze halte zou inderdaad interessant zijn in verband met de koppeling met bestaand OV en nieuwbouwplannen in Utrecht-oost. We zullen uw voorstellen meenemen in ons vervolgonderzoek.
2166	Waterlinielijn	Naast de Waterlinielijn en het Wiel West als tramlijn, mag na deze fase mijns inziens ook wel afgestapt worden van het verder onderzoeken van een station Lunetten-Koningsweg. Het komt er niet goed uit, is lastig te implementeren en heeft voor de kosten relatief beperkte meerwaarde. En een voor mij nog altijd onbeantwoorde vraag: waar moeten de sportvelden naartoe als er hier fors gebouwd gaat worden? Er is juist heel veel hier geconcentreerd geraakt, als het hier ook nog weg moet, kom je echt onwenselijk ver buiten de stad terecht, zeker ook met het oog op het groeiende inwonersaantal. Hier moet veel meer oog voor komen, ook in dit soort onderzoeken!	
2167	Merwedelijijn	Neem de binnenstadsas mee in verdere onderzoeken! Deze heeft duidelijk een link met de Merwedelijijn. En in dat kader kan eventueel ook het verder doortrekken van een metro door de binnenstad richting Zeist/Bilthoven weer op tafel komen. Dit kan veel mensen uit de auto trekken, en zou als er toch geboord wordt relatief goedkoper kunnen. De Uithoflijn doortrekken was onaantrekkelijk vanwege de lastige inpasbaarheid bovengronds en omdat deze niet in het centrum kwam, een metro door de binnenstadsas naar Science Park hoeft van beiden geen last te hebben. De nieuwe metro in Dublin, die doorgestrokken wordt naar Swords, is hier een goed voorbeeld van ter inspiratie misschien.	Het doortrekken van de binnenstadsas zit inderdaad niet in de scope van dit onderzoek. Dit wordt wel gedaan binnen een ander project in Programma U Ned. Overigens worden de eventuele mogelijkheden die nieuwe verbindingen bieden voor de toekomst meegewogen in ons onderzoek.
2168	SUNIJ-lijn	Welk voordeel zou het schrappen van dit staartje met zich meebrengen? Je hebt na Nieuwegein Stadscentrum toch wat minder frequentie nodig, dan is opsplitsen in twee takken juist positief lijkt me, anders moet een deel van de trams/metro's gaan keren bij City Centre, terwijl ze nu heel makkelijk door kunnen rijden waardoor de tram een veel groter deel van Nieuwegein bedient.	In de studie is deze variant onderzocht, omdat dit de volgende voordelen zou kunnen hebben: meer trams naar IJsselstein (hogere, aantrekkelijke frequentie op meer tramhalten) en een eenvoudiger

			kruising met de Zuidstedeweg in Nieuwegein.
2169	Merwedelij	Lijkt goede optie, past goed in bestaande gebied	
2171	Waterlinielijn	Niet nog meer verkeer in dit gebied, lasten spreiden.	
2172	Uithoflijn	Deze lijn in combi met Merwedeplein is prima, mogelijk e-bikes stimuleren als mensen andere routes willen/kunnen nemen	
2173	Merwedelij	Mogelijk vanaf dit punt een afbuiging naar de Uithoflijn	
2174	Waterlinielijn	Park de Koppel is essentieel voor de leefbaarheid van de wijk.	
2176	Merwedelij	Als er extra tramcapaciteit moet komen, dan hier in combi met Uithoflijn.	
2177		Hoe zit het met plannen voor een metro, ondergronds gaan van ov geeft minder hinder voor een al enorm overbelaste stad, onder meer door 'inbreiding'	
2178	Waterlinielijn	In de begroting 2023 trekt het stadsbestuur meer geld uit voor een leefbare stad en er gaat o.a. meer geld naar parken, fietsroutes en meer groen in de stad. Dit staat haaks op deze plannen om door Lunetten en het park van Lunetten nieuwe OV-infrastructuur te willen realiseren.	
2179	Uithoflijn	Meer gebruik van bussen hier lijkt mij een no-regret. Als er minder congestie kan blijven op deze weg, kan het mogelijk een lange-afstandscorridor vormen tussen zuid en noord(oost).	
2180	Papendorplijn	Ik ben nog niet overtuigd van de omlegging van de tram naar Papendorp, er ligt immers al een uitstekende busbaan die kant op. Een tram lijkt me pas nuttig als hij verder gaat naar een toekomstig Rijnenburg, maar daar is voorlopig nog geen sprake van. Tegelijkertijd verlies je met de omlegging de goedgebruikte tramhaltes in Kanaleneiland. Zou de traminfrastructuur niet veel goedkoper herbestemd kunnen worden door de lijn van Jaarbeursplein tot Vasco da Gamalaan intact te laten? Daar zou je simpelweg kunnen keren, maar je zou de lijn ook door kunnen trekken naar de onderwijsinstellingen aan de Australielaan en de meubelboulevard. Misschien zou je zelfs, net als buslijn 7, vlak langs het kanaal onder de A12 door via Griffioenlaan naar P+R Westraven kunnen.	In de volgende fase gaan we meerdere opties onderzoeken, daar zullen we deze suggesties in meenemen.
Overig			

<p>Per mail 31-08-2022</p>	<p>Merwedelij - SUNIJ-lijn</p>	<p>tip voor ov trams tussen Nieuwegein en Utrecht: zorg dat de airco beter werkt, bijvoorbeeld door afsluiting van in/uit stappen van de zitplekken, zoals dit bij treinen het geval is met klapdeuren en dus ook geen ramen die open kunnen in de tram (dit is mogelijk al het geval). Op dit moment vermijd ik in de zomer altijd de tram, en geef de sterke voorkeur aan de bus met een goed werkende airco en verkoeling. Dit is voor mij de voornaamste reden om de tram te vermijden. Aangezien het nog steeds een enorm broeikas is zo'n tram, terwijl ik het rijgedrag van de tram prettiger vind normaal gesproken dan de bus.</p>	<p>Dit is een vraag die pas onderzocht wordt zodra de MIRT-Verkenning is afgerond en we de planuitwerkingsfase in gaan.</p>
<p>Per mail 12-09-2022</p>		<p>Aantasting leefomgeving We maken ernstig bezwaar tegen de route van het tracé van de Waterlinielijn langs de woonbuurt het Zwarte Woud en door het park de Koppel in Lunetten. In de preverkenning hebben we dit ook al laten weten. We zien ter hoogte van het zwarte woud niet genoeg ruimte om de tramlijn op een goede manier in te passen. Verder hechten we veel aan het bestaande groen in onze wijk. De gemeente heeft in de omgevingsvisie Lunetten aangegeven dat "de randvoorwaarde bij (her)ontwikkelingen is dat deze niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil de groene gebieden minimaal behouden en het liefst versterken". We zien dit niet terug in uw verkenning.</p> <p>Schaalsprong In de schetsen van het station Koningsweg wordt een hoog stedelijk woon-/werkprogramma voor gestaan. Bij de ingetekende blokken aan de westzijde van het station Lunetten mis ik een visie op de aansluiting met de bestaande woonomgeving en de woonwijk Lunetten. Ik mis bijvoorbeeld een zorgvuldige overgang van de grondgebonden woningen van het Zwarte woud naar de voorgestane hoog-stedelijke bebouwing direct aangrenzend.</p> <p>Nieuwe groenblauwe en recreatieve verbindingen Koningsweg-Lunetten In eerder plannen (Pre verkenning, maar ook in de RSU) is gesproken over het aanpakken van barrières door middel van nieuwe groenblauwe en recreatieve verbindingen over en onder het spoor en de A27 (ter hoogte van de Koningsweg/Amelisweerd en Lunetten). Ik zie in de illustratieve schetsen van het station Koningsweg nauwelijks iets van deze ambitie terug. Een goede groen/blauwe verbinding vanuit de bestaande woonwijk Lunetten richting Amelisweerd ontbreekt.</p>	

		<p>De Groen/blauwe zone heeft niet de maat om aantrekkelijk te zijn en kruist meerdere keren de infrastructuur. Zo werp je alleen maar nieuwe barrières op in de verbinding van de stad met het buitengebied. We willen meer aandacht in uw schetsen/plannen voor de verbindingen vanuit de bestaande wijk (w.o. het Zwarte Woud) naar het omliggend groen. Te meer omdat de directe omgeving van het Zwarte Woud in uw koers nog meer zal transformeren naar een stenige hoogstedelijke omgeving. Optimale bereikbaarheid van het groen kan zorgen voor een betere balans tussen stedelijke dynamiek rondom het (IC-)station en de leefbaarheid van ons kleinschalig woonmilieu dat hier onderdeel van gaat uitmaken.</p> <p>Autobereikbaarheid In de schetsen van station Koningsweg zie ik niet direct terug hoe u omgaat met de autobereikbaarheid van het gebied. Ik snap dat het een schets is, maar verwacht ook op dit niveau ideeën terug te zien over de ontsluiting van het hoogstedelijke woon-/werkgebied, te meer omdat het direct grenst aan de bestaande woonomgeving van Lunetten.</p>	
<p>Per mail 15-09-2022</p>		<p>A en ik waren maandag op de bijeenkomst. Daar bleek (tot onze verbazing) dat er geen OV plannen of ambities verkend waren voor Overvecht. Terwijl de RSU 2040 nadrukkelijk opgaven benoemt die direct of indirect gaan over OV in Overvecht en relatie hebben met ruimtelijke plannen voor de wijk. Dat betreft m.n. het versterken van de functie van station Overvecht als stedelijk OV-knooppunt. O.a. door betere OV verbindingen met NS stations Zuilen en Leidsche Rijn (Het Wiel). En daarmee samenhangend de ontwikkeling van station Overvecht als stedelijk centrum door woningbouw. Gezien die ambities hadden wij verwacht dat de MIRT verkenning ook voor Overvecht opties voor OV ontwikkeling zou benoemen. Nu dat niet het geval is betekent het dat we hier voorlopig geen duidelijkheid over gaan krijgen.</p> <p>A en ik zijn via het Bewonersplatform Overvecht betrokken bij ongeveer alle ruimtelijke plannen in en voor de wijk Overvecht. Samen met mensen van het Wijkplatform Overvecht hebben wij regelmatig overleg met de gemeente. De Ruimtelijk Regisseur is daarbij ons direct aanspreekpunt. Deze samenwerking en betrokkenheid van bewoners (via WPO en BPO) bij ruimtelijke ontwikkeling is geborgd via het Wijkakkoord Ruimtelijke ontwikkeling dat dit voorjaar tot stand is gekomen tussen gemeente Utrecht, De Werkplaats Overvecht (een groep bouwers en stedelijke ontwikkelaars die wil investeren in</p>	<p>We zullen persoonlijk contact met u opnemen om e.e.a. toe te lichten.</p>

		<p>woningbouw Overvecht) en WPO en BPO als belangrijkste vertegenwoordigende bewonersorganisaties in de wijk.</p> <p>Woe 21 sept. hebben wij een periodiek ruimtelijk overleg met de gemeente. Bovenstaande schets, n.a.v. wat wij hebben gezien op de bijeenkomst MIRT verkenning heb ik als bespreekpunt geagendeerd voor dit overleg. Met als vraag: Wij horen graag hoe de gemeente Utrecht dit beoordeelt, gezien de ruimtelijke plannen die komende tijd uitgewerkt worden. Ik voeg hier een reactie op persoonlijke titel aan toe, als actieve en intensieve fietser in de stad en de regio Utrecht. Bij OV is het optimaal voor- en na transport een belangrijk item. Als dit optimaal benut wordt kan veel winst in gebruik en bereik ontstaan.</p> <p>Ik spitst dit toe op de tramlijn tussen Utrecht en Nieuwegein / IJsselstein en mogelijk nieuwe tramlijnen die ontwikkeld gaan worden. De tram biedt nu geen mogelijkheid om de fiets mee te nemen. Dat is in de trein wel mogelijk. Vanuit eigen ervaring kan ik zeggen dat dit mijn mogelijkheden als fietser enorm vergroot.</p> <p>Ik pleit ervoor dit ook in de tram mogelijk te maken Het vraagt geen zware investeringen in infrastructuur. Wel flexibiliteit bij de vervoerder. Er zijn ongetwijfeld praktische / logistieke redenen te geven waarom de fiets niet eem kan in de tram (neemt plek in, geeft overlast bij in en uitstappen, etc.). Ondanks dit soort bezwaren biedt de trein (gelukkig) deze mogelijkheid nog steeds.</p> <p>Met relatief eenvoudige ingrepen kan zo het voor/natransport bereik voor fietsers in combinatie met de tram enorm worden vergroot.</p>	
<p>Per mail 18-09-2022</p>		<p>Kortgezegd kunnen de bewoners van Lunetten zich niet vinden in een variant met een HOV baan door/langs Park de Koppel.</p> <p>Wij worden daarin gesteund door de volgende besluiten die door de gemeenteraad van Utrecht zijn genomen:</p> <p>Gemeenteraad 15-7-2022 amendement op tekst in Mobiliteitsplan 2040 aangenomen: <i>De tracés doorkuizen in principe niet plekken met ecologische waarde, waaronder in elk geval het Koppelpark in Lunetten en de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd</i></p> <p>Gemeenteraad 17-7-2022: amendement op tekst Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 aangenomen: <i>Waarbij plekken met ecologische waarde, waaronder in elk geval het Koppelpark in Lunetten en de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd, in principe niet doorkruist worden</i></p> <p>Ter aanvulling willen wij u ook verwijzen naar de visie van de gemeente Utrecht op Lunetten, welke is verwoord in de "Omgevingsvisie Lunetten".</p>	

		<p>U kunt daarin het volgende vinden:</p> <p>Lunetten staat open voor het gesprek over mobiliteiten. Initiatieven voor Openbaar Vervoer, de bussen zouden wellicht vaker kunnen rijden, dragen bij aan de ambitie voor verduurzaming, aan de ambitie om te wonen in het park Lunetten en aan de stedelijk ambitie voor een gezonde stad.</p> <p>Het streven om Utrecht bereikbaar te houden mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de wijk of de gezondheid van de bewoners van Lunetten. De randvoorwaarde bij (her)ontwikkeling is wel dat ontwikkelingen niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil alle groene gebieden behouden en het liefst versterken</p>	
Per mail 19-09-2022		<p>N.a.v. de plannen van het MIRT, zou ik graag mijn zorgen delen als inwoner van Lunetten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Park de koppel is van ontzettende waarde voor deze buurt (mensen en dieren). Dat is absoluut niet vervangbaar. Het park wordt gebruikt om te sporten, tot rust te komen en als dichtstbijzijnde groene voorziening. Dit moet in stand blijven, en geen tramlijn hier doorheen laten lopen. - hierop aanvullend, er wonen veel kwetsbare mensen in Lunetten. Het is bewezen dat groen in de buurt goed is voor mensen. Het groen in Lunetten heeft daarmee een heel belangrijke functie, naast bovenstaande. - Geluid: inwoners van Lunetten zitten al de hele dag in het geluid van de autowegen. Erg hinderlijk, en het is helemaal slecht voor het woongenot als er ook nog een tram (of iets anders) bovenop komt. Hoe kan dat gecompenseerd worden? - luchtkwaliteit: samen met het vorige punt, de luchtkwaliteit is al niet goed. Als het park verdwijnt en er komt een tram, zal dat alleen maar verslechteren. 	
Per mail 19-09-2022	Waterlinielijn	<p>Mijn inbreng gaat over de Waterlinielijn. Zoals zovelen ben ik tegen elke vorm van vermindering van of aanleg in het groen en de parken in en rond Lunetten. Vanwege leefbaarheid, soortendiversiteit en milieu. Maar ook omdat ik me zorgen maak over bereikbaarheid en toegankelijkheid van eventuele haltes. Daarnaast zou ik als vrouw alleen 's avonds daar niet naartoe willen. En met mijn handicap is het helemaal een onmogelijke opgave.</p> <p>Ik ben wel voor een nieuwe verbinding vanaf/via station Lunetten. En dan via de Lunettenbaan en met een halte op de Lunettenbaan. Ik kan nu vanwege mijn afhankelijkheid van OV alleen met bus 8 reizen. Graag een verbinding vanaf station Lunetten naar de andere delen van Utrecht</p>	<p>In deze MIRT Verkenning is bekeken op welke manier -met welke infrastructuur- er een betere verbinding vanuit Nieuwegein Centrum, de nieuwe woongebieden (in Utrecht Zuid) met Utrecht Science Park gemaakt kan worden en hoe een (nieuw) station Lunetten Koningsweg hierin een rol kan spelen. In deze studie is (nog) niet onderzocht op welke wijze het</p>

		<p>Zuid. Ik kan niet op een normale manier op plaatsen dichtbij komen, zoals het Diakonessenziekenhuis/spoedhuisartspost, Hoograven en Kanaleneiland. Dat is toch raar? Dus niet alleen focus op wiel en spaken, maar ook op kleinere tussenverbindingen en aansluiting op huidige haltes zoals 't Goylaan. Want nu kan ik daar niet komen. Is er gekeken naar de mogelijkheid van bijvoorbeeld trolleybussen? Op zich zou een doorgaande tramlijn tof zijn, maar dan dus via de Lunettenbaan. Ik wil heel graag verder/beter/meer met OV reizen. Sinds het wegvallen van Lijn1 ben ik echt afgesneden van Utrecht Zuid en alle verbindingen op 't Goylaan. Bus 10 rijdt te weinig en te vaak niet om op te kunnen rekenen. Ook veel uitval en vertraging op deze lijn. Is een ringlijn dwars door de wijken niet ook nog een optie? Dus een lijn die NIET langs de buitenkanten gaat maar echt door de wijken rijdt en deze verbindt. Dat zou Utrecht Centraal ook enorm ontlasten en overstappen een stuk makkelijker maken.</p>	<p>busnetwerk aangepast wordt en aansluiting geeft op andere delen van de stad. Uw voorkeur voor een route via de Lunettenbaan van de nieuwe Wiel-verbinding is helder, omdat dit voor inwoners van de wijk Lunetten meer mogelijkheden geeft naar andere delen van de stad.</p> <p>In deze MIRT Verkenning is niet naar de mogelijkheden van trolleybussen gekeken; sowieso moeten per 2028 alle bussen in de gehele Provincie uitstootvrij zijn. Trolleytechniek is hierbij niet meer waarschijnlijk; de nieuwste bussen die nu worden verkocht zijn voorzien van waterstof-aandrijving of batterijen om dit doel te halen.</p> <p>Nee, er is geen complete ringlijn door de wijken in Utrecht nu onderzocht. In deze MIRT verkenning naar de wiel-verbinding, zowel aan de west- als oostkant van de stad. Deze rijden - afhankelijk van de routekeuze- ook door wijken; daarnaast zijn er ook nog enkele (bestaande) busverbindingen die zorgen voor directe verbindingen buiten Utrecht Centraal om. Het uitbreiden van deze verbindingen was geen onderdeel van deze studie, omdat de grootste reizigersstromen buiten Utrecht Centraal om regionaal zijn en/of gericht op Utrecht Science park. Ook is het onwenselijk om grotere OV-stromen -met eigen infrastructuur- door de wijken rondom Utrecht Centrum af te wikkelen, die ook buitenom kunnen.</p>
--	--	--	---

<p>Per mail 19-09-2022</p>		<p>Meer in het algemeen wil ik toch bijzondere aandacht vragen voor de effecten op aanwezige waarden van de natuur, landschap en cultuurhistorie van de diverse OV-lijnen en varianten. Zo gaat de Waterlinielijn (tram) zo te zien dwars door het Park De Koppel met hoge natuurwaarden (zie o.a. ook diverse onderzoeken Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel) en ook overigens een hoge recreatieve waarde. In die zin ligt o.i. een tramverbinding, voor zover vervoerswaarde voldoende, hetgeen op basis uitgevoerde onderzoeken dus kennelijk niet het geval blijkt te zijn, over de Waterlinieweg, die toch wordt afgewaardeerd als verkeersweg, o.i. toch meer voor de hand (vergelijk ook geprojecteerde buslijn). Verder betekent de IC status voor een nieuw OV Knooppunt Lunetten Koningsweg kennelijk ook een verdubbeling van het spoor tussen Utrecht en Driebergen-Zeist. Daar komen evenwel een aantal waardevolle landgoederen en ook ecologische verbindingen voor (zie ook bijgevoegde folder: 'Natuur verbinden en behouden'). Ook de effecten op die waarden en ecologische verbindingen zouden dus bij een uiteindelijke afweging moeten worden betrokken.</p>	
<p>Per mail 19-09-2022</p>		<p>Ter zake de voorgestelde Merwedelijn zou ik willen opmerken: Waarom deze langs de Europalaan leiden? Complicaties daarvan zijn de oversteken (Europaplein) Anne Frankplein, Van Zeistweg en andere voor zo ver nodig geacht voor lokaal verkeer. Deze verbinding ondergronds leggen is in de eerste plaats onvergelijkbaar duurder, extra complicaties zijn de fietstunnel bij het Europaplein en de bustunnel bij het Annefrankplein en het maakt haltes complex en voor iedereen, maar in het bijzonder voor mindervaliden, moeilijker toegankelijk. Voor hen die geen trappen kunnen lopen, of roltrappen kunnen benutten, zullen liften nodig zijn. Daarvan moet feitelijk geëist worden dat minstens twee per uitstapperron bereikbaar zijn, omdat de ervaring leert dat zulke voorzieningen in niet door aanwezig personeel bewaakte plaatsen zeer vaak gestoord zijn en niet zelden voor langere tijd buiten dienst. Opdat hun aantal niet te groot en daardoor in aanschaffing en onderhoud te kostbaar zal worden kiest men dan vaak voor eilandperrons, dienend voor beide vervoersrichtingen. Zulke perrons moeten dan een royale breedte krijgen opdat zij niet als gevaarlijk zullen worden ervaren door passagiers. Dat veroorzaakt in het bijzonder bij een de lijn door tunnels complicerende consequenties.</p>	<p>Gezien het grote aantal vragen in uw reactie zullen we persoonlijk contact met u opnemen.</p>

	<p>Ofwel men moet voor elke richting een afzonderlijke tunnelbuis maken, ofwel men komt niet uit met één standaard tunnelprofiel voor het traject tussen haltes en een tweede voor haltes, maar speciale elementen zijn nodig waar de sporen voor beide richtingen uit elkaar wijken om ter weerszijden van eilandperrons te geraken.</p> <p>Hoe men het ook doet, het gaat gepaard aan een veel groter terreinbeslag, dan bij zijperrons. Vervoer door tunnels verregaande veiligheidsmaatregelen – vooral ter zake brandveiligheid – aan de baan, ingezet materieel en aangaande vluchtwegen. Een bijkomende eis is dat nodige mate van isolatie tegen van uit de omgeving in de voertuigen doordringend omgevingsgeluid – zowel ten faveure van het daarop dienstdoend personeel, als de reiziger met name door de vele deuren aan het materieel – niet mag worden onderschat.</p> <p>Voorts dat aan zekerheid tegen ontsporingen en hun mogelijke gevolgen hoge eisen moeten worden gesteld omdat gevolgen van een eventuele ontsporing in tunnels gewoonlijk veel groter zijn dan van een daarbuiten en de hulpverlening na een dergelijk incident doorgaans veel moeilijker is.</p> <p>Over het geheel genomen blijken haltes van trams in tunnels – indien het niet is in zeer gefrequenteerde gebieden – sociaal minder veilig. Zij vereisen dag en nacht verlichting en daarvan duidelijk meer dan bij bovengrondse haltes.</p> <p>De reeds nu opgedane ervaringen met de trappen in de fietsenstalling onder het Stationsplein geven aanleiding te vermoeden dat dergelijke stations in woonwijken “insalubre” plaatsen zullen worden. Zulke ervaringen werden reeds opgedaan in Amsterdam en Rotterdam waar semi-ondergrondse tramhaltes (bij station Lombardijen en de Connelis Lelylaan) zijn opgeheven en vervangen door andere. De haltes onder de Marktstraat in Den Haag – zijn in dit opzicht onvergelijkbaar, aangezien zij voor het overgrote deel van hun openingstijd zeer druk bezocht worden.</p> <p>Bijna vanzelfsprekend zullen de halteafstanden van een tunneltram in woongebied groter worden dan wenselijk voor het comfort van omwonenden. Zeer zeker is een eventuele correctie van hun plaatsing indien die wenselijk zou blijken zo goed als onuitvoerbaar.</p> <p>Het huidige materieel van de SUNIJ en Uithoflijn ontspoord makkelijk en hevig bij aanrijdingen met zelfs vrij lichte voertuigen. Het heeft te maken met het grote overstek aan de einden en het feit dat het zo genaamde Multi-Geledingwagens zijn.</p>	
--	--	--

		<p>Wellicht zou helpen de flensen buiten de afronding in de keel met het loopvlak die de spoorvoering bij wissels en scherpe bogen bepaalt – op recht spoor doet het loopvlak dat zelf – en dus buiten het gebied waar men gewoonlijk de QR maat meet, zuiver verticaal te maken en zo hoog als mogelijk is zonder aan te lopen in groefrails of verwisselbare hartstukken van wissels. Op geen enkele plaats wordt op de Utrechtse lijnen over de flensen gereden – als bij het GVB Amsterdam bij alle wissels, dus vermoedelijk is ietwat meer flenshoogte mogelijk.</p> <p>De wagens kunnen in stilstand niet door een licht aanrijdend voertuig uit het spoor worden geworpen. Rijdend kunnen de schuine flenden echter op de hoek van de railkop klimmen, wat wellicht moeilijker wordt als een deel van de flens een verticaal vlak biedt.</p> <p>Verder is denkbaar de beweeglijkheid van de uiterste bakken ten opzichte van hun wielstellen soepeler te maken en die van hun geleding door hydraulische dempers juist zwaarder voor plotselinge bewegingen. Niettegenstaande alle denkbare maatregelen aan het materieel is vooral te hopen dat alle overwegen van het Utrechtse tramsysteem een spoorwegachtige beveiliging krijgen, die de kansen op aanrijdingen minimaliseert. Alle aanrijdingen met heftige ontsparingen vonden tot nog toe plaats op overwegen die deze ontberen en waar van nature met snelheid gereden wordt, zoals die IN de laan van Maarschalkerweerd.</p> <p>Waarom deze Merwedelijn niet getraceerd langs de oever van het Merwedekanaal?</p> <p>De afstand tot de te ontsluiten nieuwe woonwijken wordt daardoor niet groter of kleiner, maar op een traject langs de kanaaloever zijn op vrije baan geen ventwegen of overpaden voor voetgangers te kruisen. Voordeel zou zijn dat de Socrateslaan onder de Socratesbrug, de alijelaan en eventueel de Van Zeistweg zonder zeer grote ingrepen vrij te kruisen zijn.</p> <p>Het biedt tevens de mogelijkheid door middel van een of meer voetbruggen ook de Rivierenbuurt en het gebied rond de veilinghaven van de verbinding mee te laten profiteren. Om het even of men traceert langs het Merwedekanaal, dan wel langs de Europalaan, een aansluiting op het bestaande tracé bij de Sowelobbrug is zeer moeilijk bevredigend uit te voeren. Wellicht verdient het de voorkeur de lijn langs de Van Zijstweg en Croeselaan te voeren.</p> <p>Ter zake de SUNIJ-lijn:</p>	
--	--	---	--

		<p>Opheffen van de halte op de Graadt van Roggenweg zonder alternatief, vindt ik in verband met de scholen en ook in verband met de mogelijke relatie P+R-Westraven – Jaarbeurs een ongelukkige maatregel, die bovendien slechts marginaal de reistijd over deze lijn vanaf Nieuwegein kan verkorten. Voor de hand ligt (mijns inziens):</p> <p>Bij de voorgenomen herinrichting van de Graadt van Roggenweg ook de Weg der Verenigde Naties te betrekken en daarbij:</p> <p>Beide rijstroken voor doorgaand verkeer, van en naar het 24 oktoberplein, de aansluitingen daar en de Fly-over boven dat plein te brengen naar de zuidoostelijke zijde van de trambaan, c.q. op de Graadt van Roggenweg aan de noordwestelijke zijde daarvan – de zijde van de Woonhuizen – alleen de ventweg met aansluiting op de Koningsbergerstraat en de Muntkade en het West-plein (dat wil zeggen de Damstraat en het plein aan de huidige kop van de Croeselaan) te handhaven en de trambaan daar, op de Sowetobrug en de Weg der Verenigde Naties te verleggen naar waar nu de rijstroken richting 24 oktoberplein zijn.</p> <p>De Gershwinlaan echter aan het rijdend verkeer te onttrekken en te veranderen in een pleintje voor voetgangers en fietsers. Buslijn 7 – of een toekomstige vervanger – niet meer over deze en de onderdoorgang bij de Soweto-brug te leiden, maar rechtstreek over de kop van de Overste den Oudenlaan richting Helfrichlaan. Dit geeft de mogelijkheid een goed toegankelijke tramhalte te maken voor de ontwikkeling van de woonwijk Welgelegen te maken, op, of kort voorbij de Soweto-brug. Deze kan behalve het nieuw ontwikkelde gebied Welgelegen ontsluiten, dan ook dienen ter vervanging van de halte Graadt van Roggenweg (iets minder direct aansluitend op de scholen bij de Koningbergerstraat, maar wellicht aanmerkelijk beter voor de relatie P+R Westraven – Jaarbeurs). Dat deze halte niet rechtstreeks bereikbaar is vanuit het gebied rond de Helfrichlaan is geen gemis. Dit gebied wordt bediend door lijn 7 – of haar opvolgers – met aansluiting op de tram bij Westraven, dan wel te voet via de onderdoorgang bij de Soweto-brug, of de huidige halte 24 oktoberplein zuid.</p> <p>De zeer gevaarlijk gebleken aansluiting met oversteek van de trambaan aan het beging van de Overste den Oudenlaan, kan daarbij vervallen en de aansluiting op deze laan een T-splitsing voor alle richtingen worden. Ook de uitrit van de parkeermogelijkheden naast de Jaarbeurs en bij het Hojel-complex kruist dan ook niet langer de trambaan. De rijstrook voor verkeer richting 24 oktoberplein kan komen op de plaats van de huidige trambaan en voorts tussen de op- en afritten van de fly-over.</p>	
--	--	--	--

		<p>Haltes voor bus 5 en 4 kunnen dan dan niet meer zijn en kunnen vervangen door halten voor beide richtingen annex aan de nieuwe tramhalte voor Welgelegen.</p> <p>Bus 4 kan dan over de fly over geleid worden, voor bus 5 desgewenst de halte Welgelegen gereactiveerd worden, doch dat is wellicht niet nodig.</p> <p>De Kanaalweg ter plaatse van de onderdoorgang van de Sowetobrug moet niet aan het verkeer worden onttrokken. Ofschoon bus 7 deze niet meer benut is hij toegang en uitweg voor verkeer van en naar Welgelegen en over de Mozartbrug gaande naar Oog in Al.</p> <p>De Gershwinlaan zou een pleintje voor voetgangers moeten worden, gekruist door het fietspad langs de Weg der Verenigde Naties.</p> <p>Bij de herinrichting van de Graadt van Roggenweg zouden de rijstroken voor gemotoriseerd doorgaand verkeer voor beide richtingen aan de zuidoostzijde moeten komen (de zijde van de Jaarbeurs en het Hojel-complex).</p> <p>Aan de zijde van de woningen zou de ventweg in beide richtingen moeten aansluiten op het plein tussen de Croeselaan en de Damstraat, in beide richtingen op de Koningsbergerstaat en in één richting op de Muntkade.</p> <hr/> <p>Ter zake de voorgestelde knooppunten – Halten/stations – Lunetten/Koningsweg stel ik voor de perrons van de tramlijn te maken op het rechte stuk evenwijdig aan de spoorbanen, vóór de boog richting Laan van Maarschalkerweerd.</p> <p>Een halte op die plaats is voor de tram vooral van belang als overstaphalte en de grotere nabijheid van de perrons voorzien aan de spoorlijn richting Arnhem – bij gevolg ook van die naar 's Hertogenbosch, is een voordeel dat ruim opweegt tegen de wat grotere afstand naar de Koningsweg. Deze halte kan trouwens ook toegangen krijgen aan het andere einde op de Rijndijk en de passerelle bij de brug van de Waterlinieweg over de sporen. Voor realisatie van een stopplaats voor sprinters op deze plaats op de spoorlijn richting Arnhem zal ongetwijfeld nodig zijn dat die lijn ten minste tot Driebergen viersporig wordt. De passage door Bunnik zal daarbij een niet eenvoudig op te lossen vraagstuk blijken.</p> <p>In feite is wenselijk de gehele lijn naar Arnhem te verdubbelen en een volgende moeilijk te nemen hindernis zal daarbij het station Maarn Blijken.</p>	
--	--	--	--

		<p>Buiten het kader van dit commentaar op de presentatie breng ik toch nog graag onder de aandacht dat: Eigenlijk dringend spoorweghaltes nodig zijn in Bilthoven-West – waar op grote afstand van het huidige station veel bebouwing tot stand is gekomen en ter plaats van het voormalige station te Soestduinen, waar een zelfde ontwikkeling zich voltrekt, bovendien het Nationaal Militair Museum op kort afstand is. Een intensieve sprinterdienst op deze spoorlijn die ook deze haltes zou aandoen is echter niet meer te combineren met een intensieve intercitydienst op dezelfde lijn. Passeermogelijkheid op het driesporige traject Bilthoven – Den Dolder zijn daartoe ontoereikend en de aanleg van passeersporen slechts bij Bilthoven-West en/of Soestduinen, wellicht wel, maar ten koste van een zeer kwetsbare dienstregeling. Doorrijmogelijkheden onafhankelijk van de sprinterdienst te creëren te Bilthoven en Den Dolder is niet meer mogelijk.</p> <p>De werkelijk afdoende oplossing is (mijns inziens) het scheppen van een nieuwe voor hoge snelheid geschikte lijn tussen Driebergen en Vlasakkers (bij Amersfoort) om daar de intercity's Utrecht – Amersfoort over te leiden. Hiermee zijn verschillende voordelen verbonden. Het kopmaken van deze treinen te Utrecht Centraal vervalt – aangenaam voor doorgaande reizigers die zitplaatsen in de door hen bij voorkeur gekozen richting hebben ingenomen, maar vooral: De vrij korte personeelsdiensten Den Haag / Rotterdam – Utrecht vervallen en het wisselpunt van het personeel kan worden verlegd naar Amersfoort of Zwolle / Deventer.</p> <p>Het biedt verder de mogelijkheid de Intercity Amsterdam – Berlijn voortaan over Utrecht te leiden en daardoor aanzienlijk te versnellen, aangezien de met verschillende bogen en stopplaatsen bezaaide Gooi-lijn de mogelijkheden voor een aanmerkelijke tempoverbetering niet biedt. Dit zal nog duidelijke tot expressie komen wanneer deze dienst wordt verlegd naar het begin en eindpunt Amsterdam-Zuid.</p> <p>Nog een kort woord tot slot over het streven naar versnelling van de SUNIJ-lijn en intercity's. Dat de reis Utrecht – Amersfoort per trein minder tijd neemt dan die per tram van Utrecht naar Nieuwegein, of omgekeerd, zal zeker kloppen.</p>	
--	--	---	--

	<p>De afsnijding voorzien met de Merwede-lijn – hoe deze ook wordt geprojecteerd – of het opheffen van een of meer tussenhalthes zal dit niet wezenlijk kunnen veranderen. Een alternatieve reismogelijkheid via Merwede / Defensie of Kanaleneiland doet mogelijk verwarring ontstaan als van beide begin en eindpunten gelijk zijn.</p> <p>Versnellen van de dienst door het inleggen van Versnelde Trams – die dus diverse haltes zonder stoppen passeren – als ooit plaats had op de NZH-lijn Leiden – Den Haag, is gezien de tamelijk intensieve dienst op Uithof – Nieuwegein-Centrum vrijwel zeker niet mogelijk, bovendien houdt het met snelheid doorrijden van trams op diverse haltes risico's voor wachtenden in, zeker indien zij niet duidelijk voor het doorrijden van de betreffende tram gewaarschuwd worden.</p> <p>Van belang is zeker het aantal overwegen en overpaden tot het noodzakelijke te beperken en die welke er zijn, afdoende te beveiligen, opdat zij met de hoge snelheid waartoe het materieel in staat is kunnen worden gepasseerd, zonder onaanvaardbaar hoge risico's op ontsporingen en aanrijdingen te lopen.</p> <p>Ondanks alle te nemen, of mogelijk te nemen, maatregelen zal de reis op het traject Nieuwegein – Utrecht trager blijven verlopen dan op Utrecht – Amersfoort, maar bij dat laatste moet niet worden vergeten de aanvoerroute die veruit de meeste reizigers nodig zullen hebben het station of het centrum van de plaats Amersfoort te bereiken. Door historische omstandigheden – vooral door de wijze waarop de lijn naar Kesteren (nu nog slechts tot Leusden) is aangesloten – verdient het station Amersfoort Centraal enigszins de bijnaam Amersfoortdecentraal.</p> <p>De intercity's kregen bij hun introductie de naam de 40 steden tempotrein. Van dat beeld is men inmiddels ietwat verwijderd geraakt. De stations Utrecht-Lunetten en Utrecht-Leidscherijn toevoegen aan de lijst van intercitystations, is een lokale wens die (mijns inziens) op gespannen voet staat met het karakter van intercity als snelle verbinder tussen centrale punten van het land.</p> <p>Wat ik vergat te vermelden is dat:</p> <p>ik mij voorstel dat een eventuele Merwedelijn, de SUNIJ-lijn reeds onmiddellijk na de halte Westraven P+R zal verlaten, dus:</p> <p>De Europalaan (waar deze nog niet zwaar belast is met verkeer, vóór de Mauritslaan, zal verlaten en de A12 kruist onder diens viaduct over de Vaartse Rijn.</p>	
--	--	--

Bijlage 4 Reactie Fietsersbond

Aan: Projectorganisatie MIRT OV en Wonen
T.a.v. projectleider Mandy Boerboom
Omgevingsmanager Leonie van der Horn
Omgevingsmanager Mariëlle Dekker

Afzender:
Utrechts FietsOverleg (UFO)

Betreft: Reactie Fietsersbond op presentatie van onderzoeksresultaten
zeef 1
Contactpersonen: Peter van Bekkum <provutrecht@fietsersbond.nl>

Utrecht, 16 september 2022

Geachte mevrouw,

Vriendelijk dank voor uw uitnodiging voor de bijeenkomst van 12 september van U Ned, waarin u ons de onderzoeksresultaten hebt gepresenteerd van zeef 1 van de MIRT Verkenning OV en Wonen. Fijn dat we elkaar tijdens de bijeenkomst “fysiek” hebben kunnen ontmoeten, na alle eerdere digitale overleggen.

We hebben u tijdens de bijeenkomst onze reactie geschetst op de onderzoeksresultaten. We spraken af dat we die ook schriftelijk nog onder uw aandacht brengen en dat doen we door middel van deze brief.

We zijn teleurgesteld dat de fiets ontbreekt in de gepresenteerde onderzoeksresultaten. We hebben eerder, in de overleggen van de klankbordgroep, aan de projectorganisatie gevraagd om aan de fiets een belangrijke rol toe te kennen in de MIRT Verkenning. Na een duidelijk uitgesproken “nee” hebben we u op 25 juni 2021 een brief gestuurd waarin we aangeven wat naar ons idee de essentiële rol van de fiets is in de MIRT Verkenning OV en Wonen:

- Goede fietsroutes naar de OV-haltes;
- Veilige en voldoende fietsparkeervoorzieningen bij de OV-haltes;
- Goede fietsvoorzieningen (routes en parkeren) bij de woningen.

Naar aanleiding van onze brief hebben we op 3 september 2021 een goed gesprek gehad met programmadirecteur Jos van Loon. Hij zegde toe dat de fiets wel degelijk onderdeel uitmaakt van de MIRT Verkenning OV en Wonen en nodigde ons uit om deel te blijven nemen aan de overleggen van de klankbordgroep.

Ondanks die toezegging komt in de presentatie van de onderzoeksresultaten van zeef 1 de fiets niet aan bod. Op één muurposter wordt de fiets wel genoemd, in een context waarin wordt aangegeven dat de fietsroute de OV-route kruist en dat het OV en de fiets op deze specifieke plek elkaar dus in de weg zitten. Dat is niet hoe wij de relatie tussen de fiets en het OV voor ons zien. Wij zien juist heel sterke synergie tussen OV, Wonen en fiets en willen dat in de onderzoeksresultaten recht wordt gedaan aan de voordelen van deze synergie.

Daarom vragen we u met klem en nogmaals om de fiets een plek te geven in de verdere uitwerking van zeef 1. En de fiets ook duidelijk te positioneren bij de uitwerking van de maatregelen voor de MIRT Verkenning OV en Wonen in zeef 2.

Concluderend: de fiets mag niet ontbreken in de resultaten van de MIRT Verkenning OV en Wonen. Dat vinden niet alleen wij, maar ook de opdrachtgevers van de MIRT Verkenning, vertegenwoordigd in de programmaraad van U Ned. Omdat we bij herhaling hebben gezien dat de rol van de fiets niet vanzelfsprekend in de resultaten van de MIRT Verkenning wordt erkend, zullen we de klankbordgroep en de projectorganisatie positief kritisch blijven volgen.

In afwachting van de definitieve resultaten van zeef 1 van de MIRT Verkenning, tekenen wij,

Met vriendelijke groet,
Utrechts Fietsoverleg (UFO)
Casper Langerak
Voorzitter

UFO is het Utrechts FietsOverleg, de provinciale vertegenwoordiging van de Fietsersbond. We komen op voor de belangen van fietsers in de provincie Utrecht.