

Effecten vernietiging Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht op maatregelen MIRT- verkenning OV en Wonen

MIRT-verkenning OV en Wonen

Versie 14 april 2026

 **Ministerie van Infrastructuur en Watermanagement** maakt groei bereikbaar

Samenvatting

In de MIRT-verkenning OV en Wonen in regio Utrecht wordt sinds 2019 gestudeerd op OV-maatregelen om overbelasting nabij Utrecht Centraal te voorkomen, de OV-bereikbaarheid van het Utrecht Science Park te verbeteren en nieuwe woon- en werklocaties per OV-bereikbaar te maken. De maatregelen zijn ontworpen en beoordeeld ten opzichte van een referentiesituatie. De referentiesituatie is de toekomstige situatie, waarin alle vastgestelde (beleids)maatregelen zijn gerealiseerd, behalve de projectmaatregelen zelf. Het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (hierna Tracébesluit of TB) was daarmee onderdeel van de Referentie die gebruikt is voor de MIRT-verkenning OV en Wonen. Op 11 maart 2026 vernietigde de Raad van State het Tracébesluit. Zie <https://www.raadvanstate.nl/actueel/nieuws/maart/tracebesluit-amelisweerd-vernietigd/>. Dit roept de vraag op of het ontwerp en/of de beoordeling significant anders was geweest als het Tracébesluit geen onderdeel van de referentie was geweest.

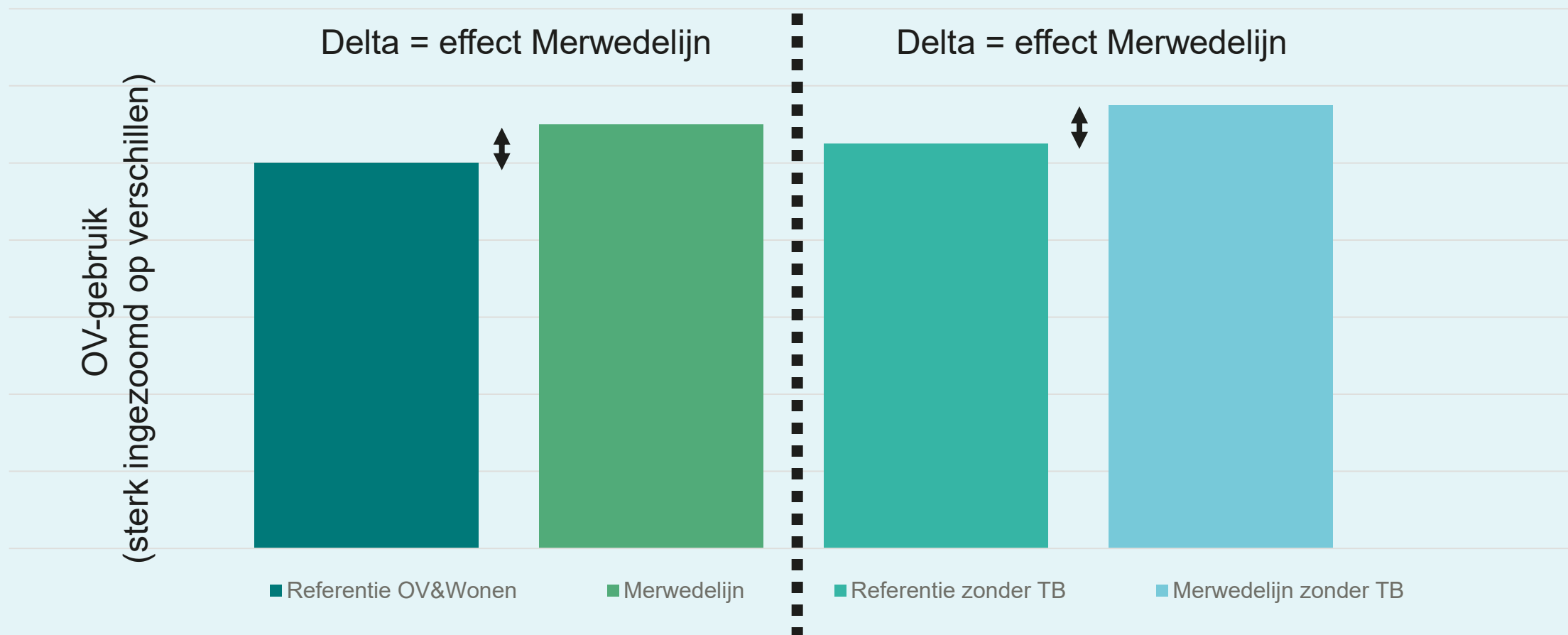
De vernietiging van het Tracébesluit heeft impact op veel ontwikkelingen en projecten in de regio Utrecht. De hier uitgevoerde analyses beschouwen enkel de impact op de MIRT-verkenning OV en Wonen. Als het Tracébesluit GEEN onderdeel was geweest van de referentie en maatregelpakketten, dan waren het ontwerp en de beoordeling voor dit OV-project NIET significant anders geweest. Daarmee vormt de vernietiging van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht geen aanleiding om het proces voor de ontwerp-voorkeursbeslissing aan te passen. Er zijn geen afhankelijkheden tussen beide projecten.

Op de volgende aspecten zijn analyses uitgevoerd 1) Ontwerp, 2) Verkeer en vervoer en 3) Gezond stedelijk leven:

1. Ontwerp: De Merwedelijn heeft grotendeels geen ruimtelijk raakvlak met het Tracébesluit, behalve ter hoogte van de A12: Onderdeel van het Tracébesluit was het verbreden van de A12 aan de noordkant. Zonder deze verbreding is er iets meer ruimte voor inpassing van de Merwedelijn direct ten noorden van de A12. Het uitgewerkte ontwerp voor de Merwedelijn blijft technisch maakbaar. De inpassing rondom het viaduct A12 en het raakvlak met TB Ring Utrecht is als risico opgenomen voor de planuitwerking. De vernietiging van het TB vermindert dit risico, maar de inpassing rondom het bestaande viaduct A12 blijft onverminderd van kracht.
2. Verkeer en vervoer: In de referentie zonder Tracébesluit is er ten opzichte van de Referentie MIRT-verkenning OV en Wonen (beperkt) meer OV-gebruik, doordat autogebruikers meer vertraging ondervinden. De realisatie van de Merwedelijn leidt in die situatie tot net zoveel meer OV-gebruik, als in de situatie met Tracébesluit. Dit is te verklaren, doordat de wisselwerking tussen auto- en OV beperkt is en een deel van de (beperkte) modal shift al optreedt door vertragingen op het wegennet. De omvang van de het OV-gebruik door de toevoeging van de Merwedelijn is daardoor (ten opzichte van de referenties) in beide situaties gelijk (zie figuur op volgende pagina).
3. Gezond stedelijk leven: De ruimtelijke en vervoerkundige effecten werken door in de milieu-aspecten, die in de MIRT-verkenning OV en Wonen zijn verwoord onder het thema gezond stedelijk leven. Het (beperkte) ruimtelijke raakvlak direct ten noorden van de A12 is geen aanleiding voor een andere beoordeling op de aspecten ten aanzien van Ruimtelijke kwaliteit. Effecten ten aanzien van autoverkeer werken door in de effecten op Bereikbaarheid & Vekeersveiligheid, Geluid, Stikstof, Duurzaamheid en Uitvoeringshinder. De effecten van het (OV) maatregelenpakket op het autoverkeer zijn beperkt en vrijwel identiek aan de effectonderzoeken waarin we de maatregelen afzetten tegen de referentie met Tracébesluit. Het verschil (minder dan 0,01%) is daarom niet significant voor de beoordeling van de effecten op Bereikbaarheid & Vekeersveiligheid, Geluid, Stikstof, Natuur, Duurzaamheid en Uitvoeringshinder.

In dit rapport zijn de werkzaamheden en uitgevoerde analyses om tot deze conclusies te komen uitgebreid beschreven en onderbouwd.

Effect Merwedelijn is identiek voor situatie met TB en situatie zonder TB



Aanleiding & onderzoeksvraag

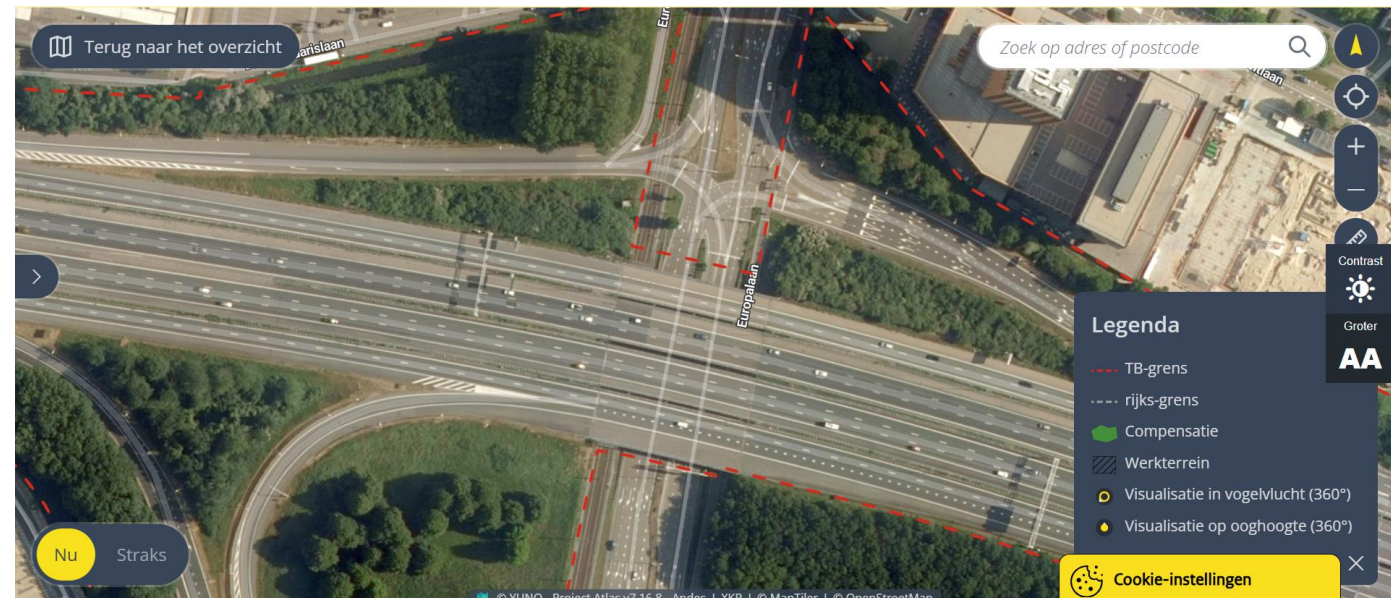
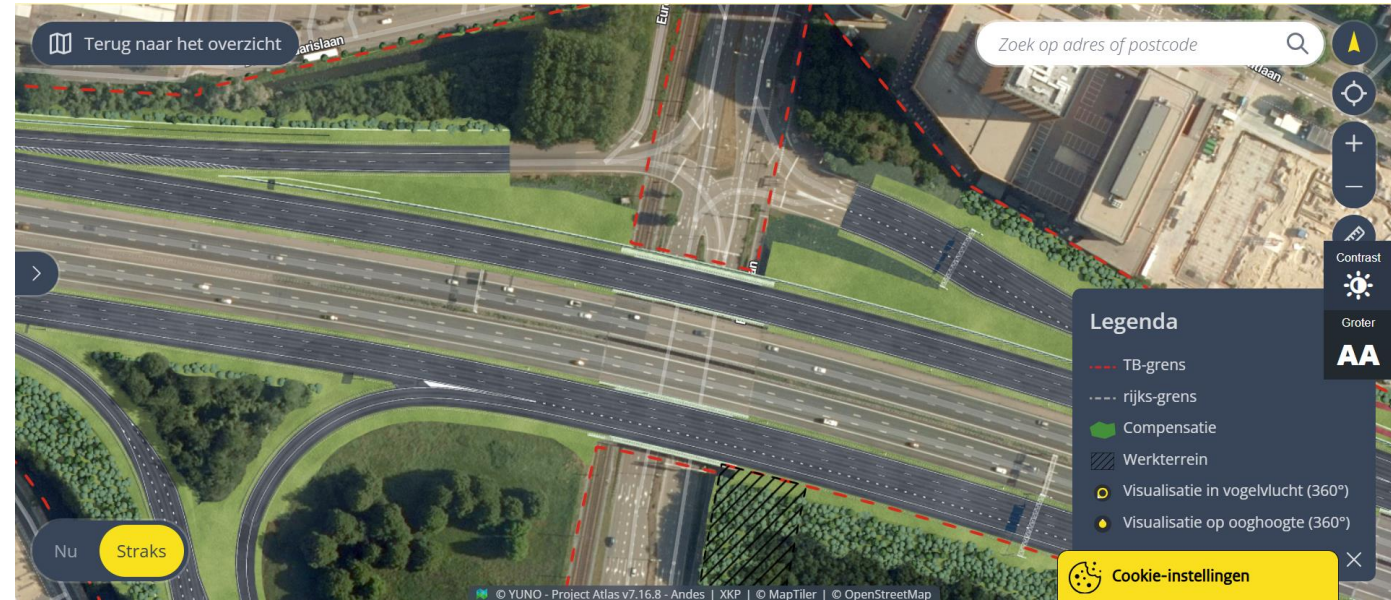
- Vernietiging TB: zie Tracébesluit voor wegverbreding bij Amelisweerd vernietigd - Raad van State
- TB is als uitgangspunt gehanteerd in alle stukken van de MIRT-verkenning (NRD, ontwerpen, effectnotities, MKBA, Verkenningenrapport en planMER,...) en is onderdeel van de referentie. Om de effecten van het project te bepalen zijn de maatregelen vergeleken met de referentiesituatie.
- Dit roept de vraag op of het ontwerp en/of de beoordeling significant anders was geweest als het Tracébesluit geen onderdeel van de referentie was geweest.
- Deze analyse richt zich op verschillen van het effect van dit OV-project voor een situatie zonder en met Tracébesluit.
- Onderscheid ontwerp, vervoerkundig/verkeerskundig en milieu-aspecten

Aanpak

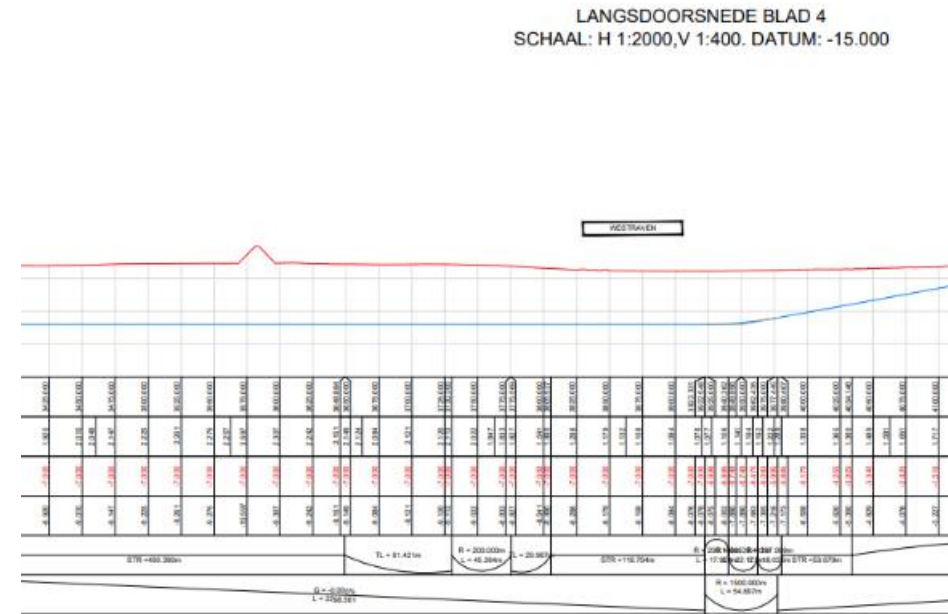
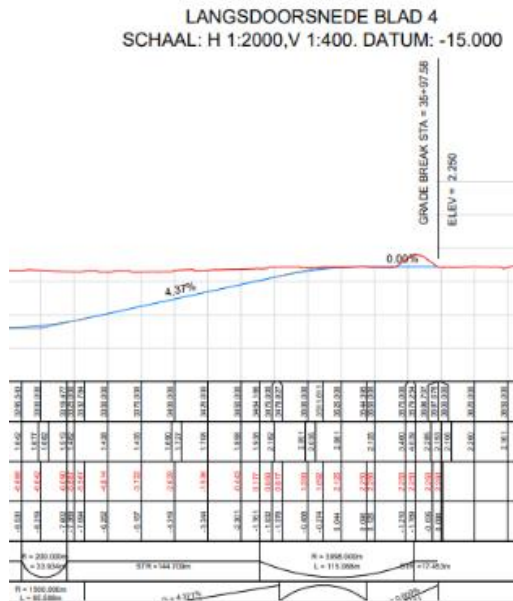
- Ontwerp(verantwoording) en kostenraming (risico`s) vergeleken met situatie zonder TB
- Verkeersmodellering: drie nieuwe scenario`s:
 1. Referentie zonder TB
 2. Alternatief 5 zonder TB
 3. Alternatief 6 zonder TB
- Plausibiliteitstoets
- Vergelijkingen: Alt5zTB-RefzTB en Alt6zTB-RefzTB naast informatie Alt5-Ref en Alt6-Ref
- Indicatoren: Autokm. Netwerkplots auto + OV. OV-gebruik
- Interpretatie en duiding verkeer en vervoereffecten
- Duiding betekenis voor effecten in alle effectnotities

Ontwerp

- Bovenste figuur is situatie na realisatie Tracébesluit. De ontwerpen en effectbeoordeling zijn gebaseerd op een vergelijking met deze situatie.
- Onderste figuur betreft de huidige situatie. Na vernietiging Tracébesluit moet van deze situatie worden uitgegaan.
- Via [Projectkaart | A27/12 Ring Utrecht](#) is eenvoudig heen en weer te scrollen tussen beide situaties. Relevant is de verbreding van het viaduct A12 aan de noordzijde.



- In alternatief 5 (figuur links) is een hellingbaan voorzien direct ten noorden van de A12. In alternatief 6 (figuur rechts) 'kruist' de trambaan de A12 ondergronds.
- Ten aanzien van alternatief 5 is de inpassing van de hellingbaan als risico benoemd en aandachtspunt voor de planuitwerking.
- Ten aanzien van alternatief 6 is het raakvlak met de fundering van het viaduct A12 een risico en aandachtspunt voor de planuitwerking.
- De vernietiging van het Tracébesluit geeft beperkt meer ontwerpvrijheid, maar onvoldoende om bovengenoemde risico's anders te kwalificeren.



Verkeer en vervoer - aanpak

- De modelruns betreffen volledige vraagberekeningen, uitgevoerd in VRU 3.4-U Ned 2040 projectmodel MIRT-verkenning OV en Wonen.
- Er is een nieuwe referentie opgesteld, door de maatregelen uit het Tracébesluit en de NRU uit de Referentie MIRT-verkenning OV en Wonen te halen. **Modelrun: Ref_zTB**
- Het (voorlopig) voorkeursalternatief betreft een combinatie van alternatief 5 en 6. Daarom zijn ook deze opnieuw opgesteld, door de maatregelen uit het Tracébesluit en de NRU uit alternatief 5 en 6 te halen. **Modelruns: Var5_zTB en Var6_zTB**

Verkeer en vervoer - plausibiliteitstoets

Modelruns en plausibiliteitstoets

- De 3 nieuwe modelruns zijn bestudeerd en getoetst op plausibiliteit door specialisten van Rijkswaterstaat, Provincie Utrecht en Gemeente Utrecht.

Bestudeerde output

- OV-netwerkplots (etmaal), Auto-netwerkplots (MVT-etmaal), Fietsnetwerkplots (etmaal)
- Thermometerpunten MVT
- In/uit/overstappers Merwedelijnhalte Utrecht centraal, Instappers Merwedelijn per halte
- Modal split (vertrekken-etmaal) gehele gemeente en inzoom USP
- Gemiddelde verliestijden kruispunten USP/oost (avondspits)
- Check capaciteit aansluiting USP (handmatige aanpassing TB goed verwerkt?)

De modelruns zijn hierbij plausibel bevonden.



Verkeer en vervoer – OV

Openbaar vervoer

- Referentie MIRT-verkenning OV en Wonen versus referentie zonder TB (figuur links)
- Alt5 en Alt tov referentie zonder TB (figuren midden en rechts)

Conclusie: Marginale verschillen

Max verschil doorsnede: 100 reizigers/etm ten opzichte van ordegrootte 25.000 = max 0,4%

OV etmaal
(Ref – Refztb)



OV etmaal
(Alt5 – Alt5ztb)



OV etmaal
(Alt6 – Alt6ztb)



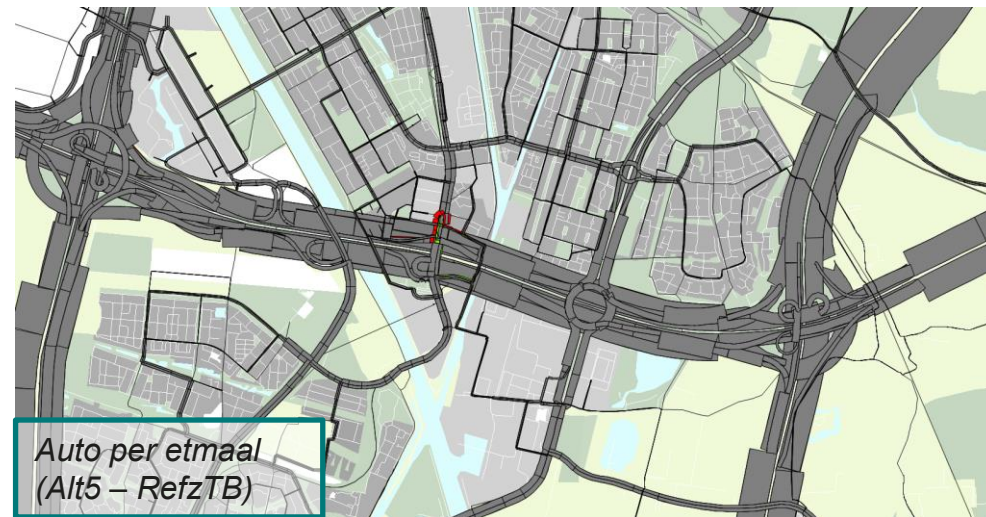
Verkeer en vervoer – auto en fiets

Auto

- Het effect van de maatregelen uit de MIRT-Verkenning op het autoverkeer is vooral lokaal (Europalaan), op het hoofdwegennet zijn de effecten marginaal (maximaal enkele honderden motorvoertuigen per etmaal meer of minder). Dit effect is in de situatie zonder TB vergelijkbaar
- Vergelijking Alt5 zonder TB tov Referentie zonder TB: zichtbaar in de figuur is de omrijbeweging ten gevolge van de hellingbaan Merwedelijn. Voor Alt 6 (waar het maatregelenpakket geen interactie heeft met het wegennet) zijn ook alleen marginale verschillen.

Conclusie: Marginale verschillen

- Effecten autonetwerk:
 - doorsnede A27 Rijsweerd-Lunetten: 400 MVT/etmaal. $(400/284.500) < 0,01\%$.
 - doorsnede A12 Europaplein-Laagraven: 600 MVT/etmaal. $(600/335.100) < 0,01\%$.



Verkeer en vervoer - fiets

Fiets

- Ook het effect van de maatregelen op de fiets is beperkt, zie figuur.

Conclusie: Marginale verschillen.



Gezond stedelijk leven

Milieu-effecten

- De ruimtelijke en vervoerkundige effecten werken door in de milieu-aspecten, die in de MIRT-verkenning OV en Wonen zijn verwoord onder het thema gezond stedelijk leven. Het (beperkte) ruimtelijke raakvlak direct ten noorden van de A12 is geen aanleiding voor een andere beoordeling op de aspecten ten aanzien van Ruimtelijke kwaliteit.
- Effecten ten aanzien van autoverkeer werken door in de effecten op Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid, Geluid, Stikstof, Duurzaamheid en Uitvoeringshinder. De effecten ten aanzien van autoverkeer zijn marginaal (minder dan 0,01%) en zijn daarom niet significant voor de beoordeling van de effecten op Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid, Geluid, Stikstof, Natuur, Duurzaamheid en Uitvoeringshinder.

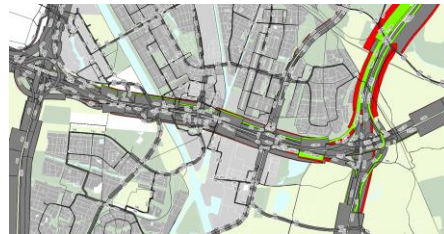
Opvallendheid buiten projecteffect

Auto: vergelijking Referentie MIRT-verkenning OV en wonen versus Referentie zonder Tracébesluit

- Voor de MIRT Verkenning OV en Wonen analyseren we het verschil tussen de referentie en het project. Tijdens deze analyses is geconstateerd dat een situatie zonder Tracébesluit veel impact heeft op het autoverkeer. Dit staat los van de effecten van de MIRT-verkenning OV en Wonen.
- Op basis van deze constatering bevelen we aan om breder onderzoek te gaan doen naar de effecten van de vernietiging van het Tracébesluit.
- Locaties waar breder onderzoek nodig is naar effecten vernietiging Tracébesluit:



A27, A28 en Utrecht oost
Motorvoertuigen per etmaal
(Alt5 – Alt5zTB)



A27, A12 en Utrecht zuid
Motorvoertuigen per etmaal
(Alt5 – Alt5zTB)



Verhouding Intensiteit-Capaciteit
Avondspits (Alt5 met TB)



Verhouding Intensiteit-Capaciteit
Avondspits (Alt5 zonder TB)

Conclusie

Op de volgende aspecten zijn analyses uitgevoerd 1) Ontwerp, 2) Verkeer en vervoer en 3) Gezond stedelijk leven

1. **Ontwerp:** De Merwedelijn heeft grotendeels geen ruimtelijk raakvlak met het Tracébesluit, behalve ter hoogte van de A12: Onderdeel van het Tracébesluit was het verbreden van de A12 aan de noordkant. Zonder deze verbreding is er iets meer ruimte voor inpassing van de Merwedelijn direct ten noorden van de A12. Het uitgewerkte ontwerp voor de Merwedelijn blijft technisch maakbaar. De inpassing rondom het viaduct A12 en het raakvlak met TB Ring Utrecht is als risico opgenomen voor de planuitwerking. De vernietiging van het TB vermindert dit risico, maar de inpassing rondom het bestaande viaduct A12 blijft onverminderd van kracht.
2. **Verkeer en vervoer:** In de referentie zonder Tracébesluit is er ten opzichte van de Referentie MIRT-verkenning OV en Wonen (beperkt) meer OV-gebruik, doordat autogebruikers meer vertraging ondervinden. De realisatie van de Merwedelijn leidt in die situatie tot net zoveel meer OV-gebruik, als in de situatie met Tracébesluit. Dit is te verklaren, doordat de wisselwerking tussen auto- en OV beperkt is en een deel van de (beperkte) modal shift al optreedt door vertragingen op het wegennet. De omvang van de het OV-gebruik door de toevoeging van de Merwedelijn is daardoor (ten opzichte van de referenties) in beide situaties gelijk (zie figuur op volgende pagina).
3. **Gezond stedelijk leven:** De ruimtelijke en vervoerkundige effecten werken door in de milieu-aspecten, die in de MIRT-verkenning OV en Wonen zijn verwoord onder het thema gezond stedelijk leven. Het (beperkte) ruimtelijke raakvlak direct ten noorden van de A12 is geen aanleiding voor een andere beoordeling op de aspecten ten aanzien van Ruimtelijke kwaliteit. Effecten ten aanzien van autoverkeer werken door in de effecten op Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid, Geluid, Stikstof, Duurzaamheid en Uitvoeringshinder. De effecten van het (OV) maatregelenpakket op het autoverkeer zijn beperkt en vrijwel identiek aan de effectonderzoeken waarin we de maatregelen afzetten tegen de referentie met Tracébesluit. Het verschil (minder dan 0,01%) is daarom niet significant voor de beoordeling van de effecten op Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid, Geluid, Stikstof, Natuur, Duurzaamheid en Uitvoeringshinder.

Conclusie: Geen significante impact op ontwerp en effectbeoordeling, dus proces richting ontwerp-voorkeursbeslissing hoeft niet aangepast te worden

De vernietiging van het Tracébesluit heeft impact op veel ontwikkelingen en projecten in de regio Utrecht. De hier uitgevoerde analyses beschouwen enkel de impact op de MIRT-verkenning OV en Wonen. Als het Tracébesluit GEEN onderdeel was geweest van de referentie en maatregelenpakketten, dan waren het ontwerp en de beoordeling voor dit OV-project NIET significant anders geweest. Daarmee vormt de vernietiging van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht geen aanleiding om het proces voor de ontwerp-voorkeursbeslissing aan te passen. Er zijn geen afhankelijkheden tussen beide projecten.