

Merwedelij

2025

Team Onderzoek

Inleiding

Aanleiding

“Een tram in een tunnel onder de grond, in een verdiepte ligging (een geul die dieper ligt dan de straat) of op een viaduct? En een andere route in Nieuwegein? Het zijn mogelijkheden voor de Merwedelijn; een mogelijk toekomstige tramverbinding tussen Utrecht en Nieuwegein. In Utrecht en Nieuwegein worden komende jaren nieuwe woningen en bedrijven gebouwd. Het is belangrijk dat nieuwe en bestaande reizigers hun woning, werk, school en andere plekken goed kunnen bereiken. De tram en bussen die nu rijden, kunnen niet zoveel reizigers vervoeren in de toekomst. Met de Merwedelijn erbij kan dat wel.

Op dit moment doen gemeenten, provincie en het Rijk onderzoek naar de Merwedelijn.

Vier varianten

We onderzoeken 4 varianten voor een nieuw tramspoor in Utrecht (tussen Utrecht Centraal Station en Westraven):

Variante 1: tram in een tunnel;

Variante 2: tram in een verdiepte ligging (een geul die dieper ligt dan de straat);

Variante 3: tram over een viaduct;

Variante 4: een combinatie van een verdiepte ligging en viaduct.

In Nieuwegein rijdt de Merwedelijn deels op een viaduct en deels op straatniveau.

Route

De route van de Merwedelijn is in Utrecht bij alle varianten gelijk.

De route in Nieuwegein is niet bij alle varianten gelijk.

In de vragenlijst wordt per variant uitgelegd wat deze route is.

De route en haltes vanaf Batau Noord richting Nieuwegein Zuid en IJsselstein blijven in alle varianten zoals ze nu zijn.

Reistijd en haltes

De reistijd tussen Utrecht CS en Nieuwegein City is in alle vier de varianten gelijk en zal ongeveer 15 minuten zijn.

Het aantal haltes is ook in alle vier de varianten gelijk. In Utrecht komen 2 tot 3 haltes op de Merwedelijn en in Nieuwegein komt 1 nieuwe halte, namelijk Galecopperzoom.

In dit onderzoek willen we u graag betrekken. In de vragenlijst kunt u als inwoner en/of reiziger aangeven wat u van de verschillende varianten en routes vindt.”

Leeswijzer

Enkele aandachtspunten bij het lezen:

- Wanneer de respondenten één antwoord konden geven en het percentage telt op tot meer of minder dan 100%, dan komt dit door afronding.
- Bij figuren en in de tekst staat "n = ...". Dit is het aantal respondenten dat de betreffende vraag heeft ingevuld.

Respons

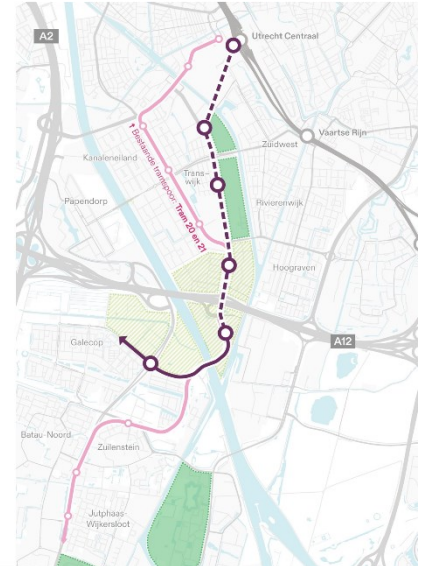
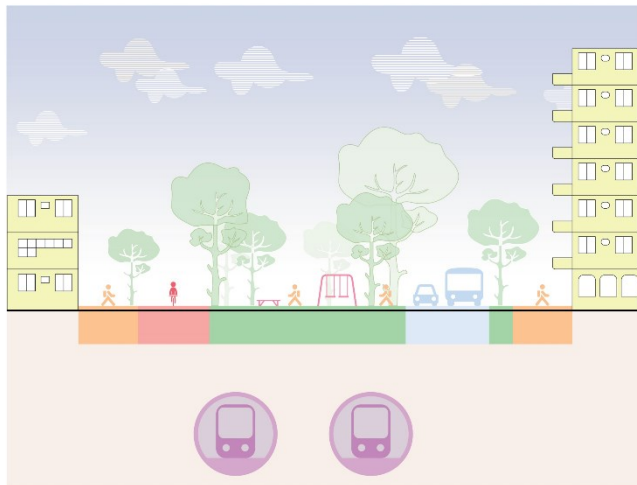
Op 2 april 2025 kregen de leden van het Inwonerspanel een uitnodiging om de vragenlijst in te vullen. Verder zijn inwoners via (sociale) media uitgenodigd om mee te doen aan het onderzoek.

In totaal hebben 1.280 personen de vragenlijst geheel of gedeeltelijk ingevuld (waarvan 36% lid is van het Inwonerspanel).

De resultaten zijn gewogen op leeftijd, zodat de leeftijdsverdeling van de respondenten de werkelijke leeftijdsverdeling van de Nieuwegeinse inwoners van 18 jaar en ouder beter weerspiegelt.

Resultaten

Variant 1: tram in een tunnel onder de grond



Voorbeeld tunnel en overzicht van de route

Utrecht

De tram rijdt in een tunnel onder de grond. Om dit te maken boren we een tunnel tussen station Utrecht Centraal en P+R Westraven.

Nieuwegein

Na de Jutfasebrug (over het Amsterdam-Rijnkanaal) splitst het spoor: richting Nieuwegein City via het bestaande tramspoor en een nieuw spoor richting Galecopperzoom. Dit nieuwe spoor kan later ook nog doorgetrokken worden naar Rijnenburg.

Dit betekent voor Utrecht:

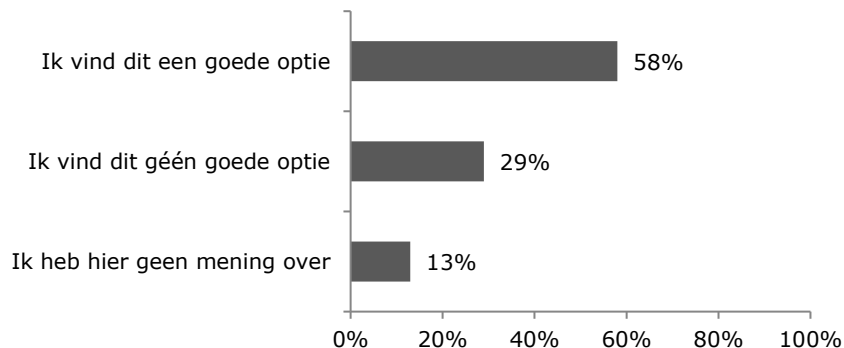
- Meer ruimte buiten voor bijvoorbeeld groen, spelen of sporten.
- Tussen station Utrecht centraal en P+R Westraven komen 2 of 3 ondergrondse haltes.
- Je hoort de tram niet rijden.
- Er is overlast door het graven van de haltes en bij start en eindpunt van de boortunnel.

Dit betekent voor Nieuwegein:

- Minder groen langs de Taludweg omdat daar het nieuwe spoor komt.
- De bestaande haltes blijven, er komt een extra halte bij Galecopperzoom op een viaduct.
- Je hoort de tram rijden op het nieuwe spoor richting Galecopperzoom. Het geluid van de tram op het bestaande spoor blijft.
- Er is beperkte overlast door de bouw van een viaduct.

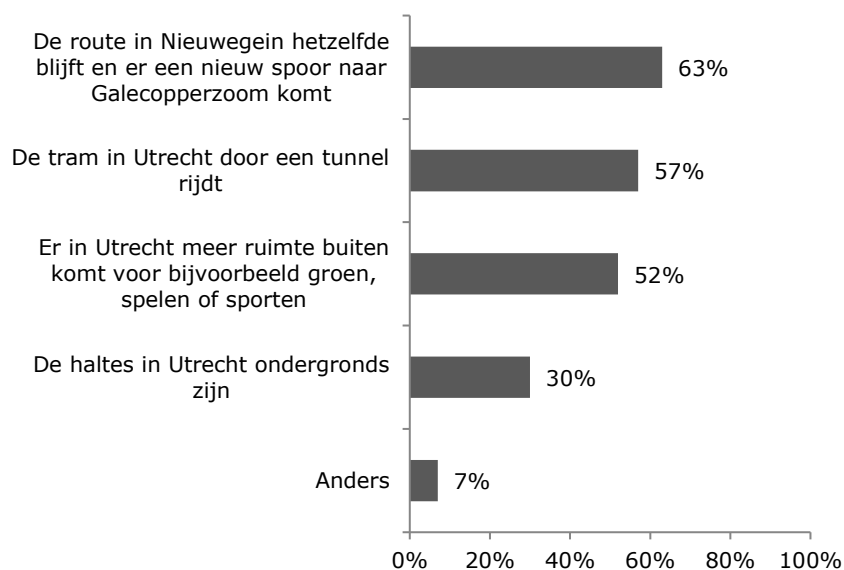
Van de respondenten vindt 58% variant 1 een goede optie. Ruim een kwart (29%) vindt dit geen goede optie en 13% heeft er geen mening over (figuur 1).

Figuur 1. Wat vindt u van variant 1 (tunnel) voor de Merwedelijn? (n = 1.280)



De respondenten die variant 1 een goede optie vinden voor de Merwedelijn is gevraagd waarom ze dit een goede optie vinden. Ze konden maximaal 3 antwoorden kiezen. Bijna twee derde (63%) vindt het fijn dat de route in Nieuwegein hetzelfde blijft en er een nieuw spoor naar Galecopperzoom komt. Ruim de helft (57%) vindt het fijn dat de tram in Utrecht door een tunnel rijdt en 52% vindt het fijn dat er in Utrecht meer ruimte buiten komt voor bijvoorbeeld groen, spelen of sporten.

Figuur 2. Waarom vindt u variant 1 voor de Merwedelijn een goede optie? Ik vind het fijn dat: (n = 711)

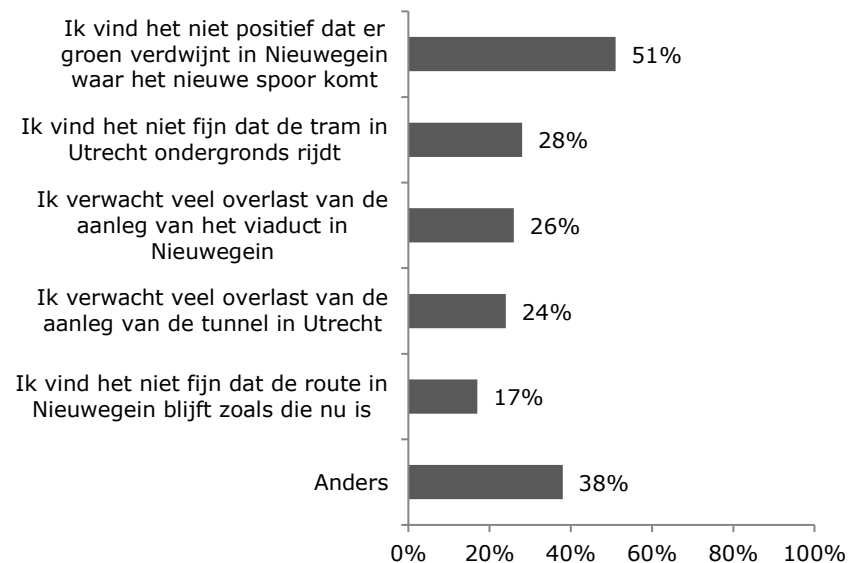


In de categorie "Anders, namelijk" is onder meer genoemd:

- Betere/snellere verbinding / minder haltes;
- Verhoogde veiligheid / verbetering verkeersveiligheid;
- Minder verkeersoverlast / betere doorstroming verkeer;
- Meer beschikbare ruimte om te leven;
- Uitbreidingsmogelijkheden (bijvoorbeeld naar Rijnenburg).

De respondenten die variant 1 geen goede optie vinden voor de Merwedelijn is gevraagd waarom ze dit geen goede optie vinden. Ze konden maximaal 3 antwoorden kiezen. Ruim de helft (51%) vindt het niet positief dat er groen verdwijnt in Nieuwegein waar het nieuwe spoor komt. Ruim een kwart (28%) vindt het niet fijn dat de tram in Utrecht ondergronds rijdt, 26% verwacht veel overlast van de aanleg van het viaduct in Nieuwegein en 24% verwacht veel overlast van de aanleg van de tunnel in Utrecht (figuur 3).

Figuur 3. Waarom vindt u variant 1 voor de Merwedelijn geen goede optie? (n = 363)



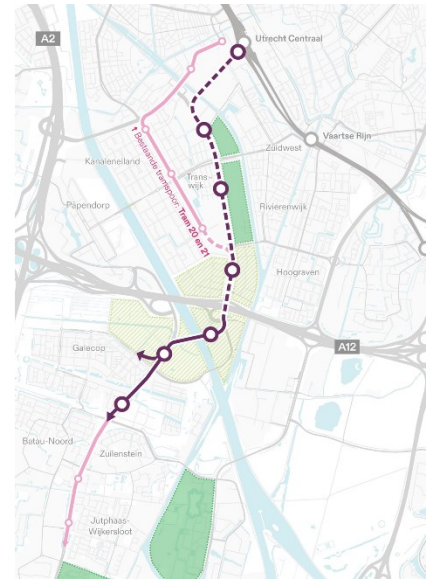
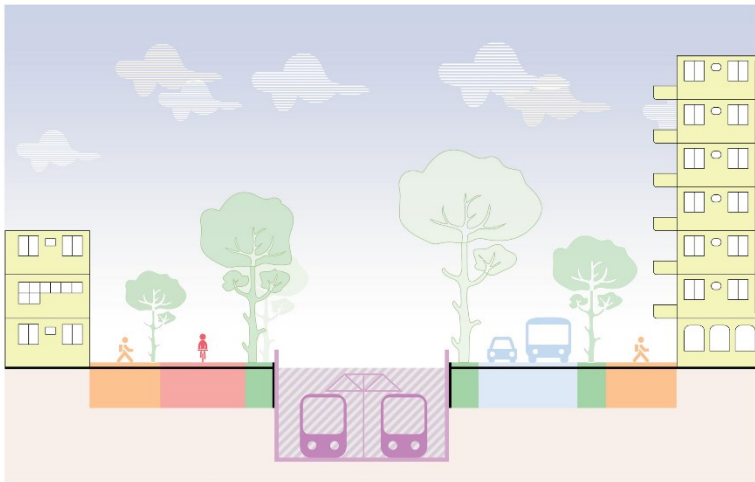
In de categorie "Anders, namelijk" is onder meer genoemd:

- Hoge kosten;
- (Geluids)overlast;
- Het nut/doel niet duidelijk;
- Route niet goed / niet optimaal;
- Niet veilig (ondergronds geeft onveilig gevoel / kans op wateroverlast in tunnel);
- Niet mooi (viaduct in Nieuwegein);
- Ook in Nieuwegein graag ondergronds.

Als verbeterpunten zijn onder meer genoemd:

- In Nieuwegein ook ondergronds;
- Zorgen om halte (bijvoorbeeld Galecopperzoom, haltes in Utrecht);
- Geen inzicht in de kosten;
- Zorgen om veiligheid ondergronds;
- Tram doortrekken naar andere plekken in Nieuwegein;
- Groen behouden;
- Route onduidelijk (is het in Utrecht een extra lijn of niet, hoe zit het met Galecopperzoom);
- Laat het zoals het nu is;
- Meteen route naar Rijnenburg aanleggen;
- Zorgen om geluidsoverlast tram;
- Zorgen om de buslijnen;
- Waarom niet naar Papendorp?

Variant 2: tram in een verdiepte ligging (geul)



Voorbeeld verdiepte ligging (geul) en overzicht van de route

Utrecht

Het spoor ligt verdiept, een stuk lager dan de straat.

De verdiepte ligging (geul) wordt gemaakt door te graven.

Op de verdiepte ligging komt op sommige plekken een dak.

Nieuwegein

Er komt een nieuw tramspoor vanaf P+R Westraven, via een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit spoor loopt langs de A.C. Verhoefweg en gaat deels over een viaduct.

Er komen twee nieuwe haltes op de A.C. Verhoefweg; bij Galecopperzoom en bij Zuilenstein.

Alle trams (dus ook lijn 20 en 21) rijden over dit nieuwe spoor.

Het huidige spoor langs Huis de Geer en de Symfonielaan gaat weg.

Vanaf Symfonielaan / Bataf Noord rijdt de tram via het bestaande tramspoor.

Het spoor kan in de toekomst een splitsing krijgen met een spoor naar Rijnenburg.

Dit betekent voor Utrecht:

- Op de plekken waar het verdiepte spoor is afgesloten met een dak, is ruimte voor bijvoorbeeld een fietsroute of groen op dat dak. Op plekken waar het spoor open is kan dat niet.
- Tussen station Utrecht centraal en P+R Westraven komen 2 of 3 haltes.
- Je hoort de tram rijden.
- Er is overlast bij de aanleg van de verdiepte ligging doordat de straat voor langere tijd open ligt.

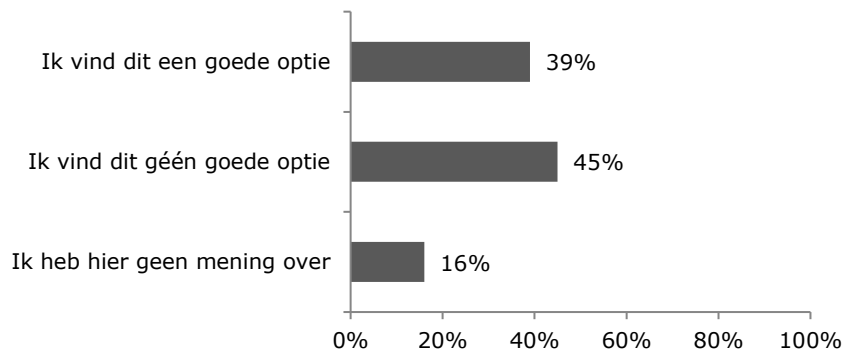
Dit betekent voor Nieuwegein:

- Meer ruimte voor bijvoorbeeld groen langs het stuk spoor dat weggaat. De middenberm op de A.C. Verhoefweg wordt smaller, omdat het tramspoor op de plek van de rijbaan komt.

- Twee nieuwe haltes op de A.C. Verhoefweg: bij Galecopperzoom en Zuilenstein (ter hoogte van het benzinstation bij Blokhoeve). De huidige halte Zuilenstein gaat weg.
- Je hoort de tram rijden op de nieuwe route langs de A.C. Verhoefweg.
- Er is beperkte overlast door de bouw van het viaduct en het maken van een halte boven de A.C. Verhoefweg.

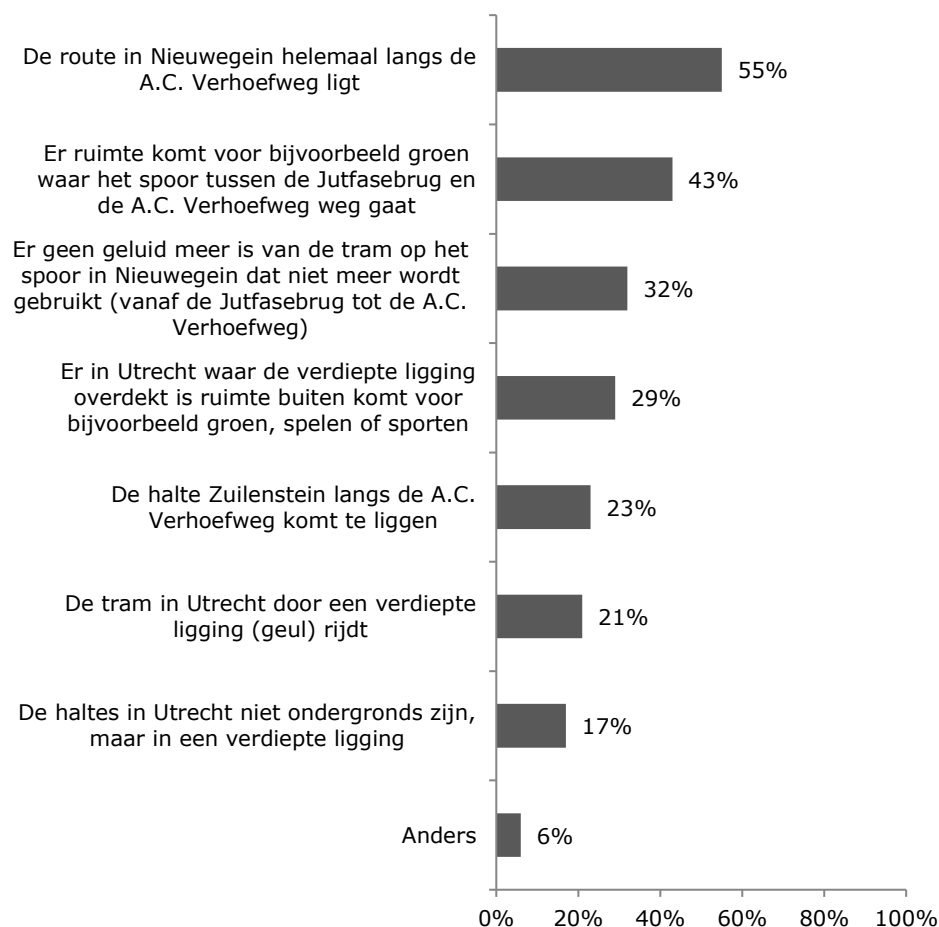
Van de respondenten vindt 39% variant 2 een goede optie. Bijna de helft (45%) vindt dit geen goede optie en 16% heeft er geen mening over (figuur 4).

Figuur 4. Wat vindt u van variant 2 (verdiepte ligging) voor de Merwedelijn? (n = 1.099)



De respondenten die variant 2 een goede optie vinden voor de Merwedelijn is gevraagd waarom ze dit een goede optie vinden. Ze konden maximaal 3 antwoorden kiezen. Ruim de helft (55%) vindt het fijn dat de route in Nieuwegein helemaal langs de A.C. Verhoefweg ligt. Ruim vier op de tien respondenten (43%) vinden het fijn dat er ruimte komt voor bijvoorbeeld groen waar het spoor tussen de Jutfasebrug en de A.C. Verhoefweg weg gaat. Bijna een derde (32%) vindt het fijn dat er geen geluid meer is van de tram op het spoor in Nieuwegein dat niet meer gebruikt wordt (figuur 5).

Figuur 5. Waarom vindt u variant 2 voor de Merwedelijn een goede optie? Ik vind het fijn dat:
(n = 412)

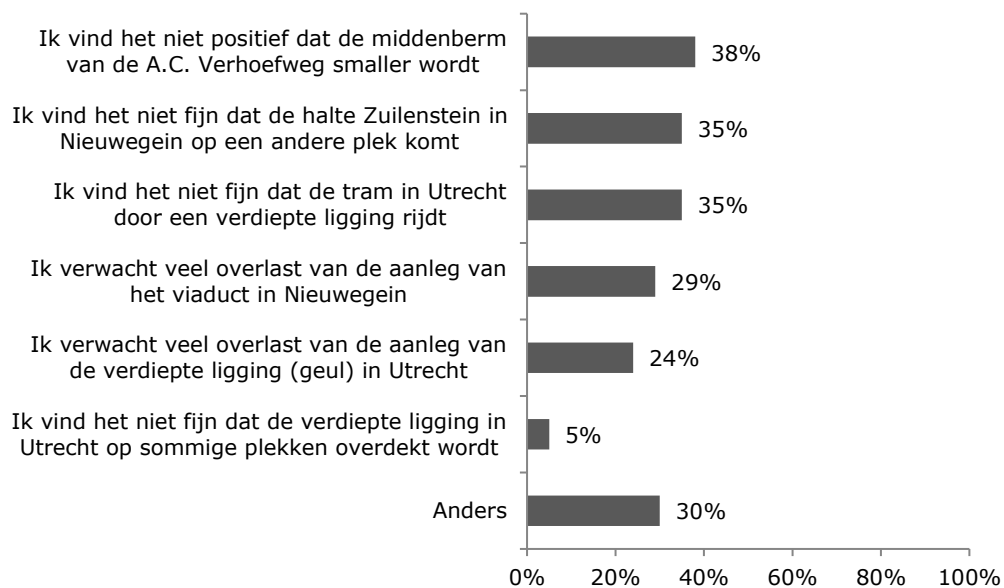


In de categorie "Anders, namelijk" is onder meer genoemd:

- Verbetering verbindingen;
- Minder verkeersoverlast / betere doorstroming verkeer;
- Waarschijnlijk goedkoper dan optie 1;
- Verhoogde veiligheid / verbetering verkeersveiligheid;
- Meer beschikbare ruimte om te leven;
- Minder geluidsoverlast.

De respondenten die variant 2 geen goede optie vinden voor de Merwedelijns is gevraagd waarom ze dit geen goede optie vinden. Ze konden maximaal 3 antwoorden kiezen. Ruim een derde (38%) vindt het niet positief dat de middenberm van de A.C. Verhoefweg smaller wordt. Ook ruim een derde (35%) vindt het niet fijn dat de halte Zuilenstein in Nieuwegein op een andere plek komt en ook 35% vindt het niet fijn dat de tram in Utrecht door een verdiepte ligging rijdt (figuur 6).

Figuur 6. Waarom vindt u variant 2 voor de Merwedelijns geen goede optie? (n = 486)



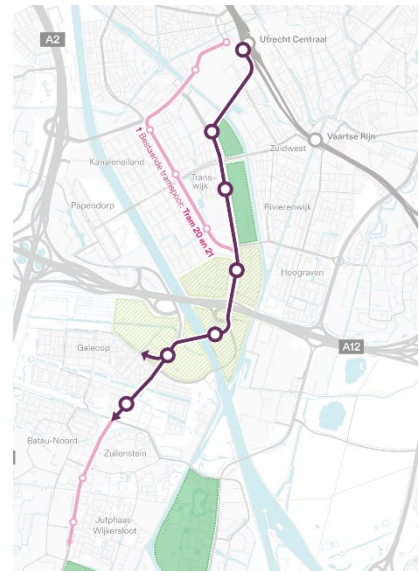
In de categorie "Anders, namelijk" is onder meer genoemd:

- Hoge kosten;
- Geluidsoverlast;
- Het nut/doel niet duidelijk;
- Niet veilig (geul in Utrecht en oversteken A.C. Verhoefweg);
- Verlies openbare ruimte;
- Route;
- Haltes (bijvoorbeeld locatie halte Zuilenstein);
- A.C. Verhoefweg wordt drukker;
- Liever ondergronds;
- Niet mooi.

Als verbeterpunten zijn onder meer genoemd:

- Liever ondergronds, ook in Nieuwegein;
- Zorgen om (geluids)overlast;
- Zorgen om haltes (bijvoorbeeld nieuwe locatie halte Zuilenstein);
- Zorgen om (verkeers)veiligheid;
- Route in Nieuwegein laten zoals die nu is;
- Zorgen om groen;
- Geen inzicht in de kosten;
- Waar mogelijk geul overkappen;
- Zorgen om verkeersdrukte A.C. Verhoefweg;
- Nut niet duidelijk.

Variant 3: tram over een viaduct



Voorbeeld viaduct en overzicht van de route

Utrecht

De tram rijdt in Utrecht op een viaduct. Dit viaduct is 10 meter boven de grond.

Nieuwegein

Er komt een nieuw tramspoor vanaf P+R Westraven, via een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit spoor loopt langs de A.C. Verhoefweg en gaat deels over een viaduct.

Er komen twee nieuwe haltes op de A.C. Verhoefweg; bij Galecopperzoom en bij Zuilenstein.

Alle trams (dus ook lijn 20 en 21) rijden over dit nieuwe spoor.

Het huidige spoor langs Huis de Geer en de Symfonielaan gaat weg. Vanaf Symfonielaan / Batau Noord rijdt de tram via het bestaande tramspoor. Het spoor kan in de toekomst een splitsing krijgen met een spoor naar Rijnenburg.

Dit betekent voor Utrecht:

- Onder het viaduct kan ander verkeer rijden of is er plek voor andere functies, bijvoorbeeld groen, spelen of sporten.
- Tussen P+R Westraven en station Utrecht centraal komen 2 of 3 haltes op een viaduct.
- Je hoort de tram rijden.
- Er is beperkte overlast door het plaatsen van het viaduct en de haltes.

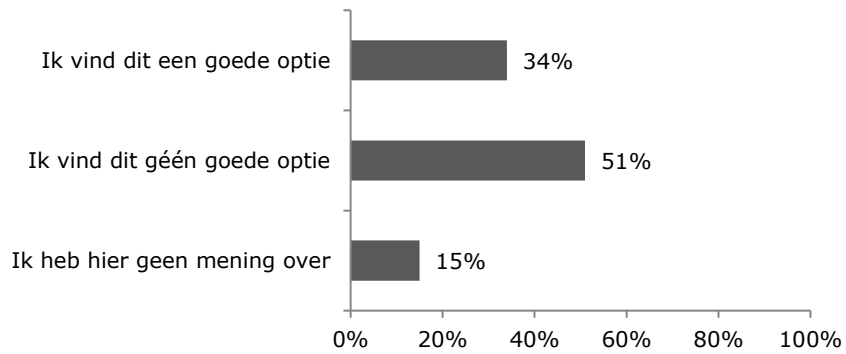
Dit betekent voor Nieuwegein:

- Meer ruimte voor bijvoorbeeld groen langs het stuk spoor dat weggaat. De middenberm op de A.C. Verhoefweg wordt smaller, omdat het tramspoor op de plek van de rijbaan komt.
- Twee nieuwe haltes op de A.C. Verhoefweg: bij Galecopperzoom en Zuilenstein (ter hoogte van het benzinstation bij Blokhoeve). De huidige halte Zuilenstein gaat weg.
- Je hoort de tram rijden op de nieuwe route langs de A.C. Verhoefweg.

- Er is beperkte overlast door de bouw van het viaduct en het maken van een halte boven de A.C. Verhoefweg.

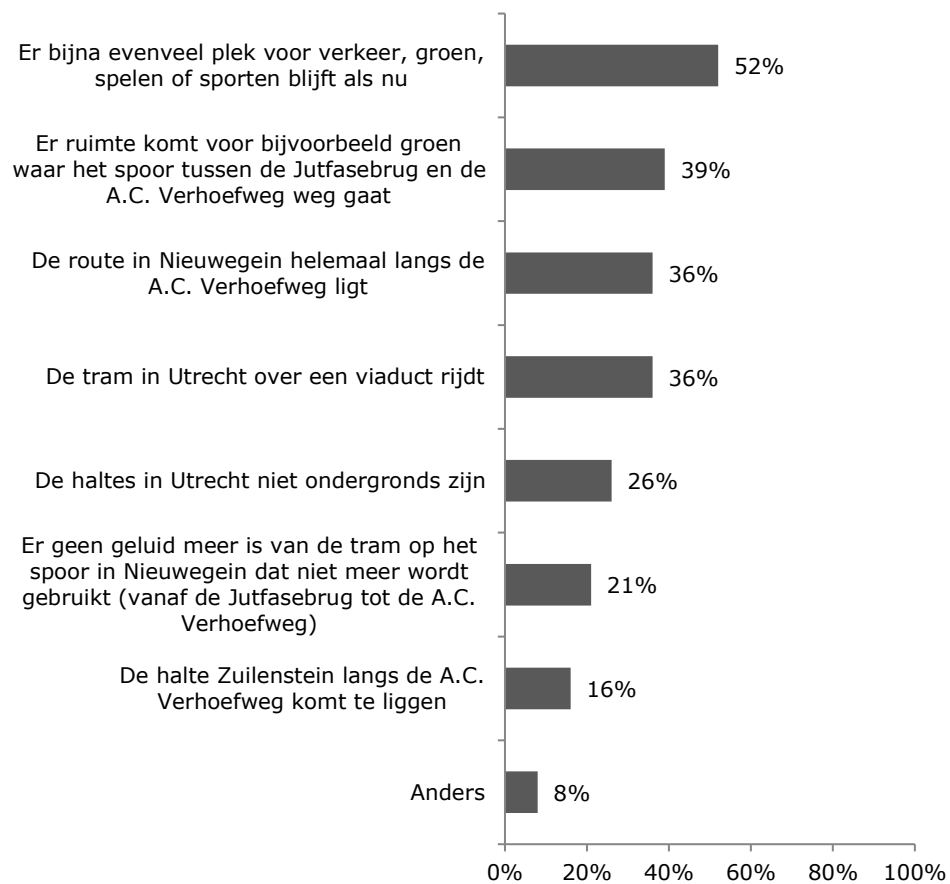
Van de respondenten vindt 34% variant 3 een goede optie. Ruim de helft (51%) vindt dit geen goede optie en 15% heeft er geen mening over (figuur 7).

Figuur 7. Wat vindt u van variant 3 (viaduct) voor de Merwedelijn? (n = 1.030)



De respondenten die variant 3 een goede optie vinden voor de Merwedelijn is gevraagd waarom ze dit een goede optie vinden. Ze konden maximaal 3 antwoorden kiezen. Ruim de helft (52%) vindt het fijn dat er bijna evenveel plek voor verkeer, groen, spelen of sporten blijft als nu. Bijna vier op de tien respondenten (39%) vinden het fijn dat er ruimte komt voor bijvoorbeeld groen waar het spoor tussen de Jutfasebrug en de A.C. Verhoefweg weg gaat. Ruim een derde (36%) vindt het fijn dat de route in Nieuwegein helemaal langs de A.C. Verhoefweg ligt en ook 36% vindt het fijn dat de tram in Utrecht over een viaduct rijdt (figuur 8).

Figuur 8. Waarom vindt u variant 3 voor de Merwedelijn een goede optie? Ik vind het fijn dat:
(n = 344)

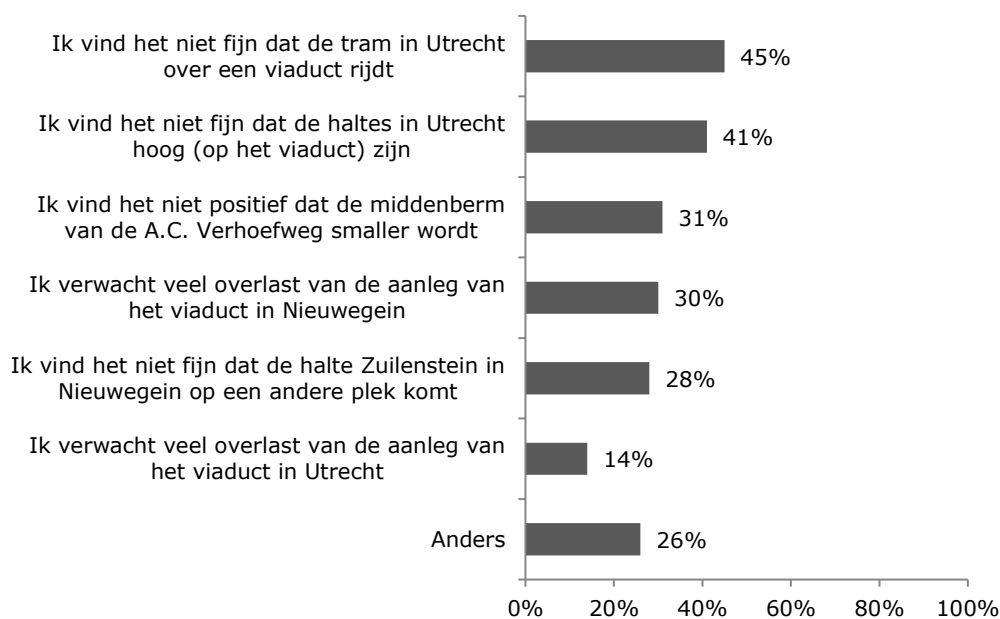


In de categorie "Anders, namelijk" is onder meer genoemd:

- Het is een veiligere optie ivm verkeer;
- Er komen geen personen op het spoor (niemand hoeft het spoor over te steken);
- Het lijkt een goedkopere optie;
- Je hebt uitzicht vanuit de tram.

De respondenten die variant 3 geen goede optie vinden voor de Merwedelijn is gevraagd waarom ze dit geen goede optie vinden. Ze konden maximaal 3 antwoorden kiezen. Bijna de helft (45%) vindt het niet fijn dat de tram in Utrecht over een viaduct rijdt en 41% vindt het niet fijn dat de haltes in Utrecht hoog (op het viaduct) zijn. Bijna een derde (31%) vindt het niet positief dat de middenberm van de A.C. Verhoefweg smaller wordt en 30% verwacht veel overlast van de aanleg van het viaduct in Nieuwegein (figuur 6).

Figuur 9. Waarom vindt u variant 3 voor de Merwedelijn geen goede optie? (n = 524)



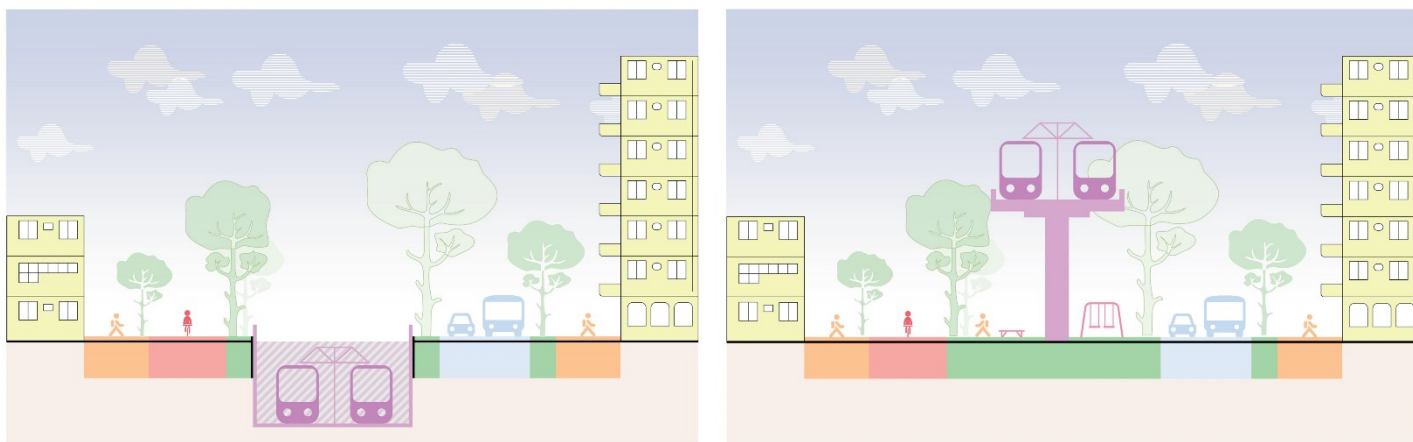
In de categorie "Anders, namelijk" is onder meer genoemd:

- Het is lelijk;
- Meer geluidsoverlast;
- Overlast onder viaduct (graffiti, vuil, criminaliteit);
- Te duur; niet sleutelen aan huidige traject;
- Bereikbaarheid haltes (voor mindervaliden en liften zijn storingsgevoelig);
- Onveiligheidsgevoel bij haltes (bijvoorbeeld voor vrouwen en kinderen);
- Aantasten privacy omwonenden (inkijk vanuit de tram).

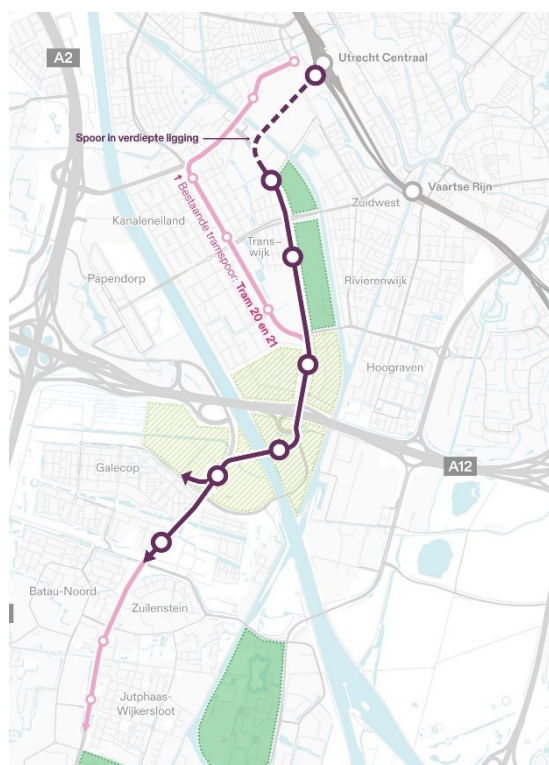
Als verbeterpunten zijn onder meer genoemd:

- Het is lelijk;
- Geluidsoverlast;
- Overlast onder viaduct (graffiti, vuil, zwervers);
- Geen nieuwe tram / geen extra kosten maken;
- Halte Zuilenstein op huidige plek houden;
- In Nieuwegein ook ondergronds;
- Privacy voor aanwonenden (inkijk vanuit tram);
- Bereikbaarheid haltes (voor mindervaliden en liften zijn storingsgevoelig).

Variant 4: tram deels in een verdiepte ligging en deels over een viaduct (combinatie)



Voorbeeld verdiepte ligging (geul) en viaduct



Overzicht van de route

Utrecht:

De tram rijdt deels in verdiepte ligging (geul) en deels op een viaduct. De verdiepte ligging wordt gemaakt door te graven.

Op het andere deel wordt het spoor op het viaduct gemaakt.

Nieuwegein:

Er komt een nieuw tramspoor vanaf P+R Westraven, via een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit spoor loopt langs de A.C. Verhoefweg en gaat deels over een viaduct.

Er komen twee nieuwe haltes op de A.C. Verhoefweg; bij Galecopperzoom en bij Zuilenstein.

Alle trams (dus ook lijn 20 en 21) rijden over dit nieuwe spoor.

Het spoor langs Huis de Geer en de Symfonielaan gaat weg. Vanaf Symfonielaan / Batau Noord rijdt de tram via het bestaande tramspoor. Het spoor kan in de toekomst een splitsing krijgen met een spoor naar Rijnenburg.

Dit betekent voor Utrecht:

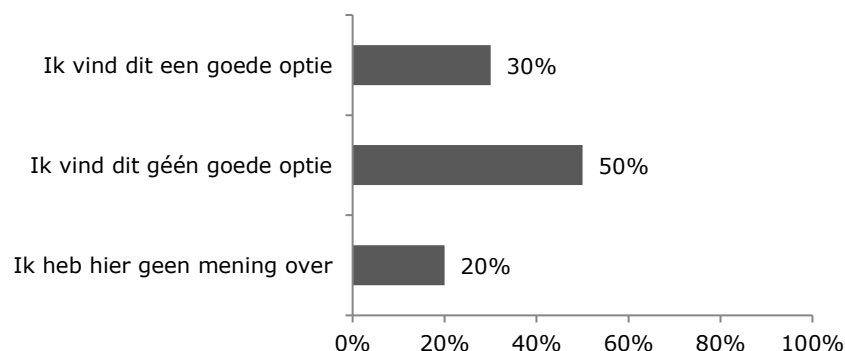
- Op de plekken waar het verdiepte spoor overdekt is, kan bijvoorbeeld een kruising, loopbrug of groen komen. Op plekken waar het spoor open is kan dat niet.
- Onder het viaduct kan ander verkeer rijden of is er plek voor groen, spelen of sporten.
- Tussen station Utrecht centraal en P+R Westraven komen 2 of 3 haltes op een viaduct.
- Je hoort de tram rijden.
- Er is overlast bij de aanleg van de verdiepte ligging (geul) doordat de straat voor langere tijd open ligt. Verder is er beperkte overlast door het plaatsen van het viaduct.

Dit betekent voor Nieuwegein:

- Meer ruimte voor bijvoorbeeld groen langs het stuk spoor dat weggaat.
- De middenberm op de A.C. Verhoefweg wordt smaller, omdat het tramspoor op de plek van de rijbaan komt.
- Twee nieuwe haltes op de A.C. Verhoefweg: bij Galecopperzoom en Zuilenstein (ter hoogte van het benzinstation bij Blokhoeve). De huidige halte Zuilenstein gaat weg.
- Je hoort de tram rijden op de nieuwe route langs de A.C. Verhoefweg.
- Er is beperkte overlast door de bouw van het viaduct en het maken van een halte boven de A.C. Verhoefweg.

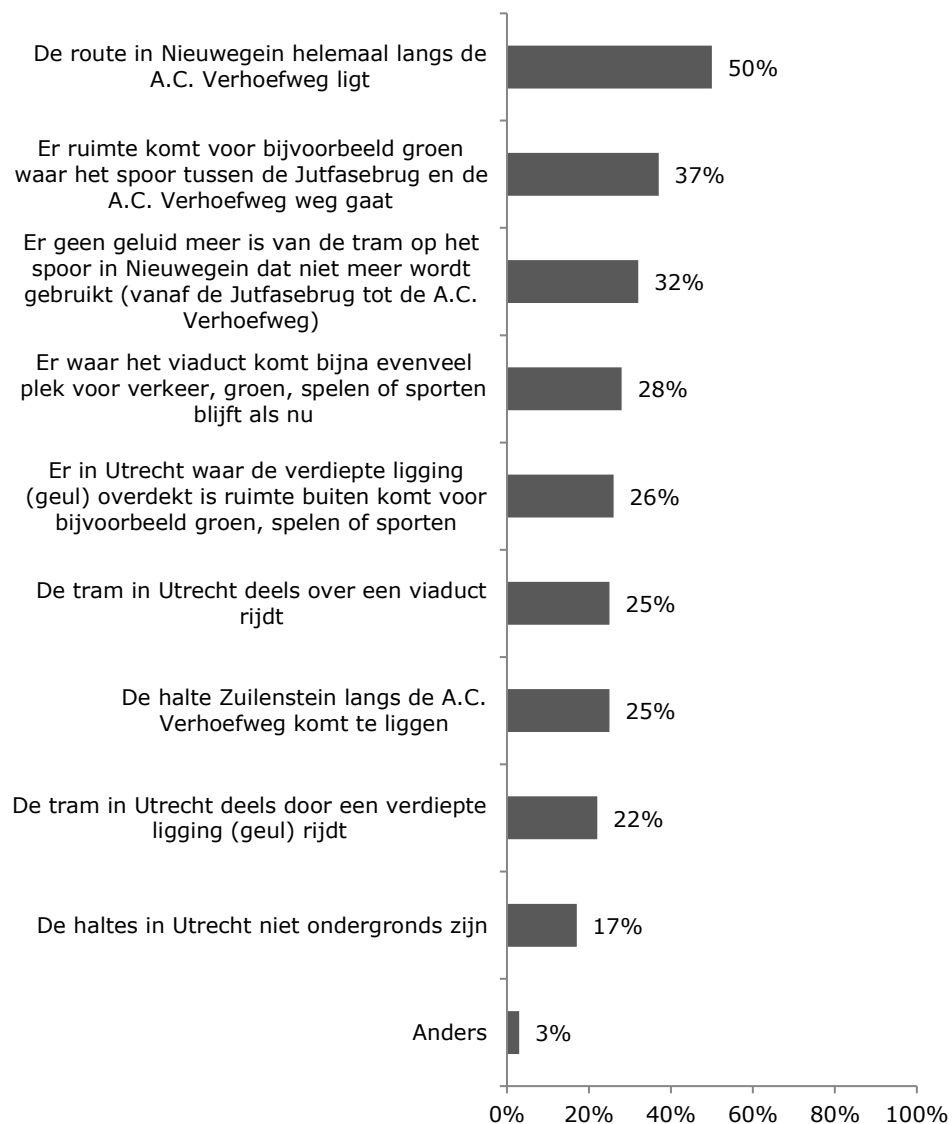
Van de respondenten vindt 30% variant 4 een goede optie. De helft (50%) vindt dit geen goede optie en 20% heeft er geen mening over (figuur 10).

Figuur 10. Wat vindt u van variant 4 (verdiepte ligging en viaduct) voor de Merwedelijn?
(n = 968)



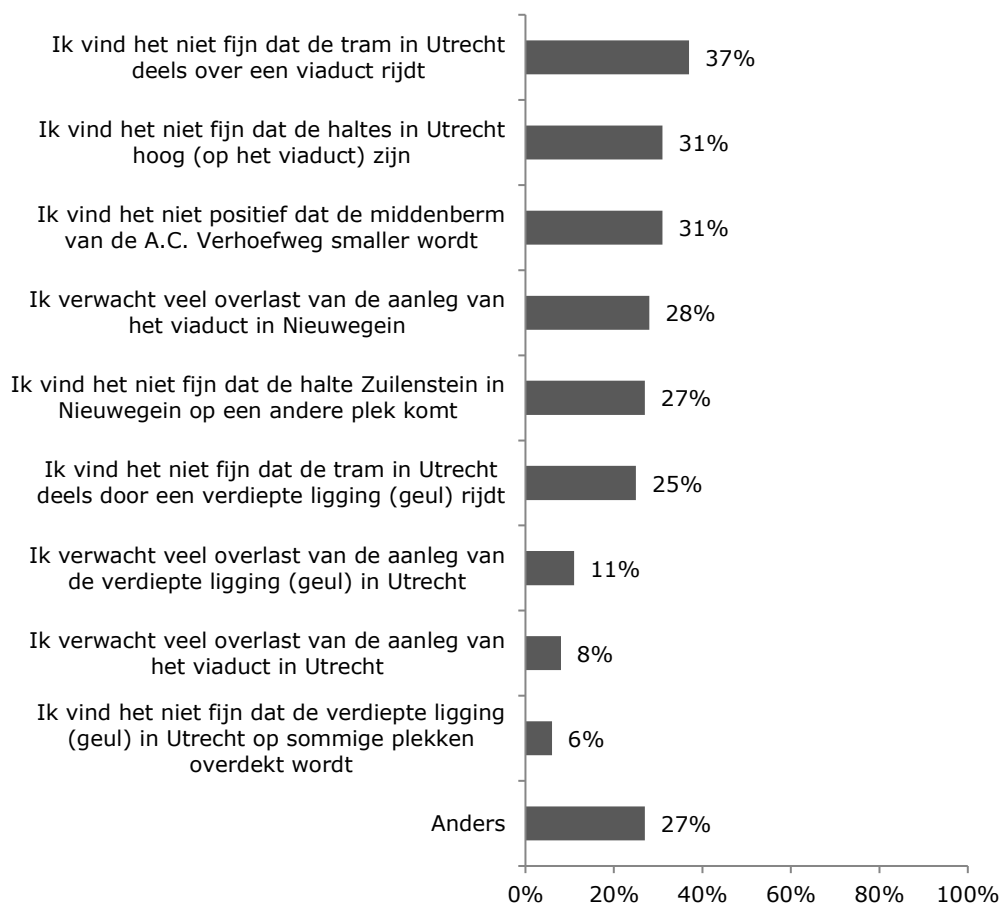
De respondenten die variant 4 een goede optie vinden voor de Merwedelijn is gevraagd waarom ze dit een goede optie vinden. Ze konden maximaal 4 antwoorden kiezen. De helft (50%) vindt het fijn dat de route in Nieuwegein helemaal langs de A.C. Verhoefweg ligt. Ruim een derde (37%) vindt het fijn dat er ruimte komt voor bijvoorbeeld groen waar het spoor tussen de Jutfasebrug en de A.C. Verhoefweg weg gaat, 32% dat er geen geluid meer is van de tram op het spoor in Nieuwegein dat niet meer wordt gebruikt en 28% dat waar het viaduct komt bijna evenveel plek voor verkeer, groen, spelen of sporten blijft als nu (figuur 11).

Figuur 11. Waarom vindt u variant 4 voor de Merwedelijn een goede optie? Ik vind het fijn dat:
(n = 287)



De respondenten die variant 4 geen goede optie vinden voor de Merwedelijn is gevraagd waarom ze dit geen goede optie vinden. Ze konden maximaal 4 antwoorden kiezen. Ruim een derde (37%) vindt het niet fijn dat de tram in Utrecht deels over een viaduct rijdt. Bijna een derde (31%) vindt het niet fijn dat de haltes in Utrecht hoog (op het viaduct) zijn en ook 31% vindt het niet positief dat de middenberm van de A.C. Verhoefweg smaller wordt (figuur 12).

Figuur 12. Waarom vindt u variant 4 voor de Merwedelijn geen goede optie? (n = 484)



In de categorie "Anders, namelijk" is onder meer genoemd:

- Lelijk (viaduct);
- Bereikbaarheid van haltes, viaduct en geul (voor mindervaliden en lift storingsgevoelig);
- Zo weinig mogelijk veranderen, route in Nieuwegein behouden;
- Halte Zuilenstein behouden;
- Geen kosten maken (er is al geen geld in Nieuwegein);
- Geluidsoverlast (viaduct);
- Privacy omwonenden (inkijk vanuit tram);
- Geen nieuwe brug;
- 'Achtbaanefect': tram moet hoogteverschil van viaduct naar geul en vice versa overbruggen.

De genoemde verbeterpunten zijn zeer divers. Sommige respondenten vinden dit de slechtste optie (namelijk een combinatie van de twee "slechtste varianten"), anderen vinden dit wel een goed idee. Weer andere respondenten pleiten voor alles op straatniveau, zoals het nu ook is. Sommige respondenten pleiten voor ondergronds, ook in Nieuwegein.

Verder vragen respondenten zich af wat de kosten gaan zijn. En willen respondenten dat er zo weinig mogelijk wordt gedaan, in verband met de (hoge) kosten.

Deels komen ook weer de punten die bij wel of geen goed optie zijn genoemd naar voren.

Algemeen

De opmerkingen die de respondenten hebben geplaatst bij de verschillende varianten en in de eindvraag (of men nog vragen/opmerkingen heeft) zijn zeer divers.

De meningen lopen ver uiteen, wat het lastig maakt een gemene deler te vinden.

Meerdere respondenten hebben aangegeven dat ze een overzicht van de kosten missen in de uitleg van de varianten en dat dat het lastig maakt een keuze te maken. Een veel geuite zorg is dat het hoe dan ook veel geld gaat kosten en dat Nieuwegein geen geld heeft.

Verder missen respondenten een planning / inschatting van bouwtijd.

In de opmerkingen is door het hele onderzoek heen genoemd dat respondenten zich afvragen wat het nut is van dit hele project. En ook dat ze willen dat er in Nieuwegein zo weinig mogelijk verandert (ook in combinatie met dat men zich afvraagt wat de kosten zullen zijn).

Bij alle varianten is door meerdere respondenten genoemd dat ze de tram in Nieuwegein ook graag ondergronds zouden zien.

Veiligheid is ook een terugkerend thema bij de verschillende varianten. Bijvoorbeeld als het gaat om de haltes langs de A.C. Verhoefweg. Vooral in het donker en voor vrouwen/kinderen. Ook als de tram ondergronds zou gaan is veiligheid een aandachtspunt.