

Ruimtelijk Domein

Contactpersoon Dionne Baaré
Telefoon (030) 607 18 02
E-mail d.baare@nieuwegein.nl

Gemeenteraad Nieuwegein
Postbus 1
3430 AA NIEUWEGEIN

Datum 16 juni 2021
Uw kenmerk
Kenmerk
Zaaknummer
Berichtnummer
Onderwerp Studie Samen OV
Versnellen zuid-west

Geachte leden van de raad,

Essentie / samenvatting

In opdracht van de provincie en gemeente Utrecht, met betrokkenheid van de U10, wordt onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om OV te versnellen in Utrecht zuid west en wordt gekeken naar de binnenstadsas in de gemeente Utrecht. Nieuwegein is onderdeel van het studiegebied zuid west. Doel van deze brief is om u mee te nemen in de tussentijdse observaties en leerpunten. In de loop van het 3^e kwartaal informeren wij u over het eindresultaat van de lopende studies en de vervolgaanpak.

Inleiding

De regio Utrecht staat voor een grote opgave. Er wonen meer mensen dan ooit en de groei van woningen en arbeidsplaatsen zet de komende decennia door. Tot 2040 zijn er binnen de Metropoolregio Utrecht (MRU) 104.000 tot 125.000 nieuwe woningen nodig om de groei van de regio op te vangen. Daarnaast verwacht de MRU tot en met 2040 80.000 extra arbeidsplaatsen te moeten accommoderen om het aantal banen mee te laten groeien met de groei van de regio. Voor het behoud en benutten van de economische potentie en de leefbaarheid van de stad en regio is het belangrijk dat deze groei op een goede manier wordt gefaciliteerd. Naast het mee laten groeien van ruimte voor voetgangers en fietsers, is een toekomstbestendig OV systeem hiervoor essentieel.

We werken via een aantal routes en in verschillende samenwerkingsverbanden aan de verstedelijkingsopgave waar we als gemeente en provincie voor staan. We onderscheiden daarbij drie sporen: inhoud, lobby en alliantievorming en financiering. Dit doen we in een altijd veranderlijke context. Actueel zijn de

studies naar de eerste stappen van de Schaalsprong OV (Wiel met Spaken) en de voortgang binnen het samenwerkingsverband U Ned¹.

Deze brief gaat specifiek in op de eerste uitwerking van de Schaalsprong OV aan de hand van de stand van zaken van twee regionale studies: 'Samen OV versnellen' en de daarmee samenhangende studie 'OV in de binnenstad'.

Uitgevoerd door de gemeente Utrecht en provincie Utrecht, met betrokkenheid van de U10. Beide studies zijn bedoeld om meer grip te krijgen op de samenhangende keuzes in het OV netwerk en leveren daarmee informatie voor de uitwerking van de bredere verstedelijkingsopgave zoals gedefinieerd in het concept Integraal Ruimtelijk Perspectief. Het resultaat vormt een gezamenlijke basis voor denken en handelen van de provincie en gemeente Utrecht in de formele trajecten waar de brede integrale afweging en besluitvorming plaatsvindt. In die zin kan dit onderzoek en de hieruit naar voren komende bevindingen en vervolgvragen worden gezien als onderdeel van het regionale huiswerk voor verschillende projecten en processen. Daarnaast kan het huiswerk benut worden voor toekomstige landelijke investeringskansen.

Doel van deze brief is om u mee te nemen in de tussentijdse observaties en leerpunten.

Gelijktijdig worden ook provinciale staten en de gemeenteraad van Utrecht geïnformeerd.

Studies in perspectief

Beide beschreven studies hebben een eigen oorsprong waarbij de samenhang groot is en de mogelijke oplossingsrichtingen de afzonderlijke onderzoeksgebieden overstijgen. Zonder vooruit te lopen op de formele besluitvorming, is het doel van deze studies om kansrijke ontwikkelrichtingen te identificeren waarvan de gemeente Utrecht en de provincie gezamenlijk van mening zijn dat deze een plek moeten krijgen in een vervolgonderzoek.

U Ned

Binnen het samenwerkingsprogramma U Ned van Rijk en regio werken we gezamenlijk een strategie uit voor verstedelijking en mobiliteit. Daarin is onder andere gestart met de MIRT-Verkenning 'OV en Wonen in de regio Utrecht', een bredere mobiliteitsstrategie en gebiedsonderzoeken. De basis hiervoor is het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' dat tijdens het BO MIRT eind 2020 is vastgesteld. Het is nadrukkelijk de bedoeling om de uitkomsten van deze studies

¹ Over de actuele activiteiten en de voortgang binnen U Ned hebben wij u per brief geïnformeerd op 2 juni 2021.

via de U Ned programmalijnen in te brengen. Besluitvorming over de Schaa sprong OV vindt via dit programma plaats.

Provinciaal OV netwerkperspectief

De OV concessies in de provincie Utrecht lopen eind 2025 af. Voor de voorbereiding van de nieuwe concessie is de provincie Utrecht volop bezig met het opstellen van het 'OV netwerkperspectief'. Dit omvat het perspectief op het provinciale OV-netwerk voor de periode 2025-2035/2040. Het perspectief helpt om hoofdkeuzes op netwerkniveau te maken en een goede basis te leggen voor de nieuwe OV-concessie(s). Inzichten vanuit o.a. de samenwerkingstrajecten Samen OV versnellen en OV in de binnenstad worden hierin meegenomen. Voor het OV netwerkperspectief wordt na de zomer een ontwerp vastgesteld door Gedeputeerde Staten en op basis daarvan met omgevingspartijen het gesprek gevoerd. Vaststelling door Provinciale Staten is in 1e helft van 2022 beoogd.

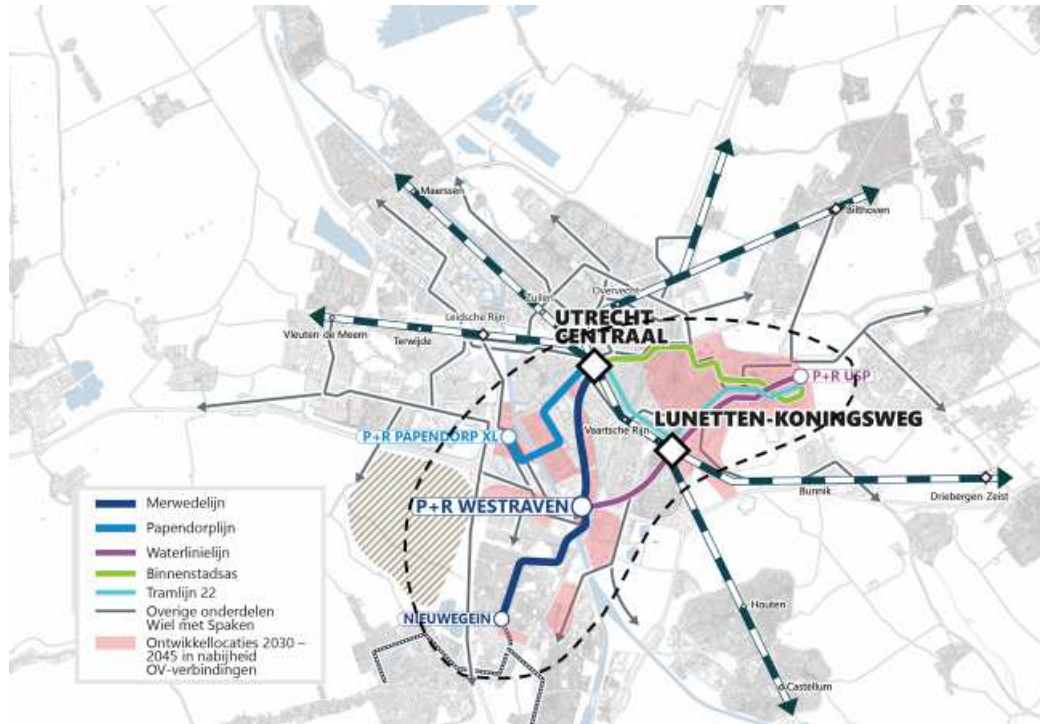
Mobiliteitsprogramma Nieuwegein

Op 1 april 2021 is de Nieuwegeinse mobiliteitsvisie vastgesteld. Deze geeft de visie op de gewenste mobiliteitsontwikkelingen in de komende 10 jaar en bevat ambities om het OV te versnellen en per OV meer arbeidsplaatsen bereikbaar te maken. De visie wordt vertaald in een mobiliteitsprogramma met maatregelen. De inzichten uit de studie Samen OV versnellen worden hierin meegenomen. Daarnaast zijn de inzichten behulpzaam in de onderzoeken die worden opgezet voor de A12 zone.

Reikwijdte van beide studies

Samen OV Versnellen

Op basis van het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij wordt in dit onderzoek de mogelijke eerste stappen van de Schaa sprong OV (het wiel met spaken) nader onderzocht. Het gaat hierbij om de HOV/lightrail-verbinding op de Merwedelijn (van Utrecht CS via de Merwedekanaalzone naar Westraven en Nieuwegein/IJsselstein) en de Waterlinielijn (oost-west "wiel" verbinding van minimaal Westraven naar USP), in combinatie met een nieuw dubbelstation Koningsweg-Lunetten. Gelet op de samenhang in het netwerk wordt ook gekeken naar de relatie met andere verbindingen zoals de bestaande zware OV-assen in de stad, te weten: SUNIJ-lijn, Tramlijn 22 (voorheen Uithoflijn) en de Binnenstadsas.



Voor deze verbindingen kijkt het onderzoek met name naar de vervoerkundige kant. Voor de Merwedelij en de Papendorplijn is ook onderzoek gedaan naar de inpassing van de baan in samenhang met de ruimtelijke kwaliteit en de technische infrastructurele (on)mogelijkheden.

OV in de binnenstad

De OV verbindingen door de binnenstad behoren tot de drukste in de stad Utrecht. De binnenstad is een gebied waar veel functies en belangen samenkomen in beperkt beschikbare ruimte. Door de groei van stad en regio zal de druk op de ruimte alleen maar groter worden. Daarom onderzoeken gemeente Utrecht en provincie Utrecht gezamenlijk de toekomstige rol en functie van het OV in de binnenstad, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging maken voor de toekomstige OV invulling door de historisch binnenstad.

Het onderzoek is een eerste stap en verkent het speelveld voor OV in de binnenstad om zo gericht vervolgonderzoek mogelijk te maken. Daarbij is gekeken naar kleine en grote oplossingen om gevoel te krijgen bij de meerwaarde van oplossingsrichtingen voor de bredere ambitie voor de binnenstad op gebied van ruimtelijke kwaliteit en de impact op het goed functioneren van het OV systeem. In de studie is een groot aantal varianten bekeken, zoals het herrouteren van een deel van de huidige buslijnen die gebruik maken van de

Binnenstadsas, varianten met stadstram of trambus en het gebruik van kleiner materieel ('kleine busjes'). Ook is er zeer globaal gekeken naar een ondergrondse variant met metro-tram.

Wat hebben wij geleerd?

In de afgelopen periode hebben wij veel geleerd in het onderzoeksproces. Vooruitlopend op de resultaten die wij na de zomer met u delen, informeren wij alvast over de volgende lessen/observaties:

Samenhang in het netwerk is groot: zoeken naar evenwichtige samenstelling van robuuste maatregelpakketten is daarom van belang

Om de ruimtelijke groei van de stad mogelijk te maken is een schaa sprong noodzakelijk op het totale mobiliteitssysteem met als onderdeel daarvan het stedelijk en regionaal OV-systeem. Het wiel met spaken vormt het lange termijn ontwikkelperspectief dat in de komende decennia op adaptieve wijze wordt ontwikkeld. Het kan en zal echter niet in één keer worden gerealiseerd. Ook dit onderzoek heeft weer aangetoond dat de samenhang op netwerkniveau groot is en er sterke relaties en afhankelijkheden tussen de verschillende maatregelen zijn. Zowel op stedelijke en regionale schaal als op het vlak van mobiliteit (tussen modaliteiten) en ruimtelijke ordening. Duidelijk is dat er keuzes nodig zijn over welke stappen de aankomende decennia nodig zijn en over de gewenste functieverdeling tussen wiel en spaak. We moeten daarbij benutten wat kán en uitbreiden wat móet. Het gaat om toekomstvaste keuzes in samenhang met het gehele OV-netwerk en stedelijke ontwikkeling van stad en regio. Momenteel werken wij daarom aan een groepering in verschillende pakketten, waaronder een eerste stap met mogelijke maatregelen voor 2035.

Lightrail/metrotram op de Merwedelijn biedt ruimte aan gezonde verstedelijking en biedt kansen bij hoog ambitieniveau voor een regionale OV schaa sprong

Investerings in het versnellen van de verbinding tussen Utrecht CS, Westraven en Nieuwegein via de Europalaan ('Merwedelijn') en binnen Nieuwegein bieden potentie voor een forse kwaliteitsverbetering ten opzichte van de huidige SUNIJ. Met investeren in een nieuwe Merwedelijn ontstaan nieuwe mogelijkheden voor de verdere doorontwikkeling van de regio en bijpassende regionale OV schaa sprong. Zo profiteert een aanzienlijk deel van de regionale verstedelijkingslocaties van een snellere OV verbinding. De reistijd tussen A12 zone en CS neemt hierdoor af met ongeveer 4 minuten en tussen Nieuwegein Centrum en CS met 8 min. Het aantal tramreizigers neemt fors toe (van ca 20.000 naar 50.000 reizigers). Meer dan de helft van de nieuwe tramreizigers

stapt vanuit de bus over op de tram. Investerings in het tracé maken hogere frequenties mogelijk en zorgen met de juiste ruimtelijke inpassing voor toekomstbestendig OV voor deze verbinding. Belangrijke zoektocht hierbij is de inpassing in het stationsgebied. Voor het succes van deze verbinding is een aantrekkelijke overstap op Utrecht CS en korte loopafstanden naar de binnenstad van belang. Uit onderzoek blijkt dat hiervoor meerdere mogelijkheden zijn maar dat deze ook de nodige technische uitdagingen met zich meebrengen.

Papendorplijn als onderdeel van een integraal netwerkconcept in Zuidwest vraagt om goede koppeling met verstedelijking en mobiliteitssysteem

De Merwedelijn met hoge frequenties zorgt voor snel OV voor Nieuwegein en IJsselstein en versterkt de OV bereikbaarheid van de A12 zone en de Merwedekanaalzone. Het OV wordt hiermee aantrekkelijker. Het deel van het bestaande tramtracé van de SUNIJ-lijn dat bij aanleg van de Merwedelijn vrij komt voor een ander gebruik, biedt mogelijkheden voor een 2^e tram-as, namelijk door deze ter hoogte van het 5 Meiplein af te buigen en door te trekken richting Papendorp. Het onderzoek laat zien dat optimalisatie van de lijn belangrijk is voor een efficiënte en toekomst vaste exploitatie. Aanvullend ruimtelijk programma gekoppeld aan deze lijn kan hieraan bijdragen en de mogelijkheden hiervoor zijn mede bepalend voor de wenselijkheid van deze tramverbinding.

Structurele ingreep binnenstad-as biedt de meeste kansen voor behoud kwaliteit voor bestemmingsreizigers en verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

Het OV is één van de functies die is ingepast binnen de beperkte ruimte in de binnenstad. Het OV is goed voor 28% van het gemotoriseerde verkeer op de binnenstadsas, de rest komt van logistiek verkeer en personenauto's. Uiteraard valt een bus door zijn omvang meer op dan een personenauto. In totaal gaat het om 40.000 OV reizigers per etmaal. Circa 2/3 van deze reizigers op de binnenstadsas wonen, werken, winkelen of recreëren in de binnenstad of directe omgeving. De overige zijn doorgaande reizigers waarvan herkomst en bestemming buiten de binnenstad ligt. Dat zijn onder meer de reizigers van Utrecht CS naar USP. De kwaliteit van verbindingen zijn nu goed door de kortere reistijden naar omliggende wijken en kernen in de regio. Om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen en de ambities uit de Omgevingsvisie Binnenstad op gebied van leefbaarheid, verblijfskwaliteit en groen te kunnen realiseren moet ruimte worden vrijgespeeld. Dit vraagt om een herziening van bestaande functies. Een ingreep gaat gepaard met gevolgen. Zo zorgt de aanpassing van enkele busroutes voor een vermindering van de OV bereikbaarheid van de Binnenstad en fysiek blijft een busbaan nog steeds noodzakelijk, ook in het geval de routes voor

doorgaande reizigers worden omgeleid. Een grotere ingreep zoals vertramming (eventueel deels of geheel ondergronds) komt steeds meer in beeld, maar vraagt ook om een nadere beschouwing op netwerkniveau. Zo blijkt dat het op termijn doortrekken van de Merwedelijn door/onder de binnenstad veel extra OV reizigers kan opleveren.

Zoeken naar win-win tussen ruimte en mobiliteit: (deels) ondergrondse infrastructuur komt in beeld

In beide onderzoeken komt naar voren dat een variant met (deels) ondergrondse infrastructuur kansen biedt. Dit maakt het op die plekken mogelijk de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren door het verminderen van een barrière, het vergroot de leefbaarheid en veiligheid en biedt meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Het biedt tegelijkertijd ook ruimte voor verdere groei en kwaliteitsverhoging van het OV. Een kwaliteitsverhoging versterkt het lokale en regionale OV gebruik fors. Ook zorgt ondergronds denken voor minder druk op het stationsgebied van Utrecht CS door een vermindering van het aantal bussen op het maaiveld. Tegelijkertijd heeft een bovengrondse variant nadelen voor de leefbaarheid vanwege geluidsoverlast, ongewenste doorsnijdingen van de openbare ruimte en negatieve gevolgen voor doorstroming van ander vervoer. En de snelheid zal lager zijn waardoor er minder tijdswinst is. In het onderzoek is nog niet gekeken naar de haalbaarheid van een ondergrondse variant op de Binnenstadsas in relatie tot de omgeving, rekening houdend met gebouwen en archeologie.

Snelle route buitenom met de Waterlinielijn: potentie afhankelijk van ruimtelijk programma en bediening station Lunetten Koningsweg

Het onderzoek herbevestigt dat een grote sprong naar een dubbelstation Lunetten Koningsweg met volwaardige IC bediening forse aantallen reizigers kan aantrekken. Het aantal reizigers op het wiel tussen A12-zone, Lunetten Koningsweg en USP hangt sterk samen met het ruimtelijk programma, de kwaliteit van de HOV-verbinding en de bediening van station Lunetten Koningsweg. Er zijn grote verschillen in drukte op deeltrajecten van het wiel wat mogelijk ook per deeltraject om een eigen oplossing vraagt. De meeste potentie bestaat op het traject Lunetten Koningsweg en USP.

Vervolg

De studies Samen OV versnellen en OV in de binnenstad worden rond de zomer afgerond. Dan gaan provincie en gemeente Utrecht samen aan de slag met een vervolgaanpak. Zo zijn er diverse vraagstukken die ook na de afronding van deze studies om nadere uitwerking vragen. Enkele voorbeelden zijn de compacte knoop

Bladnummer 8/8

Kenmerk

Onderwerp Studie Samen OV Versnellen zuid-west

op Utrecht CS om een aantrekkelijke overstap te waarborgen, optimalisaties voor de Papendorplijn en de maatschappelijke business case van maatregelen. Over de resultaten van de beide studies en de vervolgaanpak informeren wij u in de loop van het derde kwartaal. In deze vervolgaanpak brengen wij in beeld op welke wijze de geleerde lessen kunnen worden ingebracht in lopende processen zoals U Ned en wat wij voorstellen hierop aanvullend te organiseren om de OV schaa sprong verder vorm te geven om toekomstbestendig en goed OV voor de reiziger te blijven borgen. In de aanpak staan wij ook stil bij de kaderstellende rol van de Raden en Provinciale Staten, met ook aandacht voor wettelijke taken en verantwoordelijkheden van provincie en gemeenten.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

Ellie Liebregts
secretaris

Frans Backhuijs
burgemeester

Bijlagen -
Kopie aan