

Aan Provinciale Staten

DATUM	19-1-2021	NUMMER PS	Voegt de griffie toe
DOMEIN	Opgave wonen, werken, bereikbaarheid	COMMISSIE	Milieu en Mobiliteit/Omgevingsvisie
STELLER	B. Hondelink; E.van Dijk;	TELEFOONNUMMER	0646994717
DOCUMENTUM NUMMER	821E4C6F	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee en Van Essen

Onderwerp Statenbrief:

Resultaten deelstudies HOV USP – Zeist – Amersfoort en proces voor het vervolg

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting

In het programma U Ned werken wij samen met Rijk en regio aan de opgaven op het gebied van wonen, werken, leefbaarheid en bereikbaarheid. In de statenbrief over de inzet voor het BO MIRT najaar 2020 (kenmerk 821946CC) bent u in korte bewoordingen geïnformeerd over de resultaten van de studie naar de potentie voor het doortrekken van de Uithoflijn van USP naar Zeist en Amersfoort (bijlage 1). Tevens bent u met de statenbrief geïnformeerd over de stand van zaken van de no-regret maatregelen, waarbij aangegeven is dat er een variantenstudie uitgevoerd is voor de busbaan langs de A28 (bijlage 2).

Met deze brief willen wij u informeren over de uitkomsten en een vervolgperspectief schetsen.

Inleiding

Hierbij bieden wij u ter informatie de eindrapportages van de twee studies aan. De studies hebben een verkennend karakter en hebben niet de bedoeling gehad om op basis van deze studies tot een finale besluitvorming over te gaan. De uitkomsten zijn belangrijke bouwstenen voor de verdere planontwikkeling.

Toelichting

Busbaan USP Zeist

De busbaan langs de A28 tussen Utrecht Sciencepark en Zeist behoort tot het no-regret maatregelenpakket waarover u op 25 september 2019 een besluit genomen heeft (81F47979). De verbinding is vanwege de kosten en complexiteit buiten de eerste tranche van het no-regret maatregelenpakket gehouden. Belangrijke reden hiervoor is dat de realisatie van de busbaan ingrijpender zal zijn dan verwacht. Om beter grip te krijgen op de mogelijkheden en complexiteit is een brede variantenstudie uitgevoerd naar mogelijke tracés en is een raming gemaakt van de benodigde investeringskosten. Bij de studie is rekening gehouden met het kwetsbare landschap tussen USP en Zeist, zoals de aanwezige landgoederen, de ecologische verbindingzone en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Daarbij is ervan uitgegaan dat de A28 ter hoogte van de aansluiting Utrecht Sciencepark verbreed wordt, als onderdeel van het project A27/A12 Ring Utrecht. Met het oog op een mogelijke toekomstige doortrekking van de Uithoflijn is in de verkenning als ontwerpuitgangspunt gehanteerd dat de busbaan ook geschikt is voor een tram. Dit stelt onder andere eisen aan de hellingen en bochten die gehanteerd moeten worden.

De tracévarianten zijn beoordeeld op een aantal criteria, die onderverdeeld zijn in subcriteria (zie de rapportage):

1. Verbeteren bereikbaarheid metropoolregio Utrecht
2. Toekomstvastheid en ontwikkelingsmogelijkheden
3. Kostenefficiënt en betaalbaar
4. Technische haalbaarheid en realisatietermijn
5. Omgeving en milieu

De uitkomsten van de studie laten zien dat een busbaan op het gebied van bereikbaarheid voor het openbaar vervoer een meerwaarde biedt. De reistijd wordt korter en de betrouwbaarheid neemt toe. De studie laat zien dat gecombineerd gebruik van een HOV-baan door zowel bus als tram beperkingen heeft. Voor gecombineerd gebruik is een breder wegprofiel nodig waardoor de aanleg van een HOV-baan nog ingrijpender wordt voor de omgeving. Een ander belangrijk nadeel van gecombineerd gebruik is een lagere maximumsnelheid in verband met de verschillende remafstanden/rijkeeristieken van bus en tram. Dit stelt ons voor de opgave om bij de keuze voor de aanleg van een HOV-baan tussen USP en Zeist te moeten kiezen of we deze willen benutten voor de bus of voor (een doorgetrokken) tram.

Op het landschap hebben de mogelijke tracés een grote impact. Ook als gekozen wordt voor een tracé dat parallel aan de A28 loopt is de impact groot. De kosten om de busbaan te realiseren zijn hoog. Afhankelijk van de gekozen tracévariant bedragen de investeringskosten tussen ca €47 mln. en €95 mln. (prijsspeil 2020, excl. BTW). De realisatie van de HOV verbinding draagt echter bij aan een gewenste schaa sprong in het openbaar vervoer, een verbetering van de betrouwbaarheid en leidt tot reistijdwinst. De reistijdwinst voor het OV leidt tot besparing in het aantal dienstregeling uren, maar deze is niet voldoende om de benodigde investeringen te compenseren.

Studie Uithoflijn USP – Zeist – Amersfoort

Tijdens het BO MIRT op 25 november 2020 is naar aanleiding van de resultaten van de studie Uithoflijn – USP-Zeist – Amersfoort het volgende besloten:

- Rijk en regio nemen kennis van de uitkomsten van de studie naar het doortrekken van de Uithoflijn van Utrecht Science Park naar Zeist en Amersfoort.
- Rijk en regio constateren dat er vervoerspotentie bestaat en besluiten dat de studie een bouwsteen is voor de op te stellen mobiliteitsstrategie.
- Een besluit over het doortrekken van de Uithoflijn wordt genomen op basis van de uitkomsten van de mobiliteitsstrategie, waarbij tevens de uitkomsten van het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij en het Ontwikkelbeeld 2030-2040 regio Amersfoort als input meegenomen worden. De verwachting is dat in 2022 besluitvorming voorbereid kan worden.

De aanleiding van de studie was het besluit in het BO MIRT najaar 2019 om een studie naar het doortrekken van de Uithoflijn uit te voeren. Het doel van het doortrekken van de tram is om USP beter bereikbaar wordt en dat een aantal bestaande OV-knelpunten opgelost worden. De op te lossen OV-knelpunten bevinden zich op de huidige OV-verbinding in Utrecht tussen USP en Utrecht Centraal en op het busstation van Utrecht Centraal. Op de Heidelberglaan en op de binnenstadsas is sprake van een grote hoeveelheid bussen die conflicteert met de andere gebruikers van de openbare ruimte. Het terugbrengen van het aantal bussen per uur op de Heidelberglaan en de binnenstadsas draagt bij aan het vergroten van de robuustheid en snelheid van het OV, verbetert de leefbaarheid en verkleint het aantal conflicten met fietsers en voetgangers. Het verminderen van het aantal bussen op het busstation van Utrecht Centraal en USP biedt daar verlichting van de druk en geeft ruimte voor andere bussen.

In de studie zijn verschillende tracévarianten verkend. Tevens is een inschatting gemaakt van het aantal reizigers dat gebruik kan gaan maken van een tramverbinding tussen USP en Zeist en wat het effect op het aantal reizigers is als de tram doorgetrokken wordt naar Amersfoort, waarbij ook verkend is wat de bijdrage kan zijn van ruimtelijke ontwikkelingen op de corridor. Ook zijn de investeringskosten in beeld gebracht.

Het resultaat van de studie is dat het aantal reizigers tussen Zeist en USP in potentie voldoende vervoerwaarde biedt voor een tramverbinding. Hierbij is er wel van uitgegaan dat de OV-structuur aan de oostzijde van Utrecht aangepast wordt en busreizigers die richting Utrecht reizen overstappen op de tram. Hiermee worden de bestaande knelpunten op de buscorridor via de binnenstad en Rijnsweerd tussen USP en Utrecht Centraal opgelost. Voor reizigers vanuit het oosten van Utrecht die Utrecht centrum of Utrecht centraal als bestemming hebben, betekent dit dat er moet worden overstapt en komt de directe busverbinding te vervallen, zij zullen moeten omreizen via Utrecht Centraal. Dit leidt tot een langere reistijd voor de reizigers.

Op basis van het aantal te verwachten reizigers kan er gesteld worden dat er potentie lijkt te zijn voor een tramverbinding tussen USP en Zeist. Dit betekent dat er op basis van vervoerwaarde kansen zijn voor het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist. Op basis van eenheidsprijzen is een globale kostenraming opgesteld. De kosten voor het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist Handelscentrum bedragen prijspeil 2020 afhankelijk van het tracé globaal tussen de € 125 mln. en € 150 mln. waarbij het uitgangspunt is dat de busbaan langs de A28 al gerealiseerd is en opgewaarderd kan worden tot trambaan.

De exploitatiekosten voor het openbaar vervoer nemen af, bij het doortrekken van de tram doordat er minder dienstregeling uren nodig zijn, door het inkorten van busverbindingen.

De realisatie van de tram in Zeist kan een impuls geven aan ruimtelijke ontwikkelingen in Zeist. Het verbeteren van de bereikbaarheid van een plek, maakt het vaak aantrekkelijk om daar meer woningen en of arbeidsplaatsen te realiseren.

Voor de verbinding tussen Zeist en Amersfoort lijkt niet voldoende reizigerspotentie te zijn om een tramverbinding te realiseren, maar de potentie is wel voldoende groot om een kwaliteitsimpuls voor de busverbinding te

realiseren in de vorm van HOV-kwaliteit tussen USP en Amersfoort. Hoe de kwaliteitsimpuls gegeven kan worden aan de verbinding tussen USP en Amersfoort is mede afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt in het OV netwerkperspectief dat ontwikkeld wordt en de ruimtelijke richting die voortkomt uit het Ontwikkelbeeld regio Amersfoort. De kwaliteitsimpuls aan de verbinding tussen USP en Amersfoort sluit een toekomstige tramverbinding niet uit. Met andere woorden, er worden nu geen stappen voorgesteld die een tramverbinding tussen USP en Amersfoort in de toekomst onmogelijk maken.

Vervolprocedure / voortgang

Hoe verder met HOV langs A28?

Het OV-netwerk is een samenhangend systeem. Een keuze op het ene deel van het OV-systeem bepaalt ook mede de invulling op andere delen van het OV-netwerk. De twee studies die zijn uitgevoerd op de oostcorridor USP-Zeist-Amersfoort geven belangrijke bouwstenen en inzichten voor samenhangende netwerkkeuzes. Daarnaast werken wij momenteel aan twee andere bouwstenen die ook belangrijk zijn voor de keuzes op netwerk niveau. Het gaat hier om de studie naar de toekomstige OV functie in de binnenstad en uitwerking van de OV maatregelen in Utrecht Zuidwest inclusief de vervoerkundige samenhang met de Waterlinielijn. Zodra alle bouwstenen beschikbaar zijn gaan wij de effecten op het OV-netwerk en de effecten voor reizigers in samenhang bekijken met het OV-Netwerkperspectief, zodat de voorbereiding van weloverwogen besluitvorming mogelijk is. Voor de uitwerking van netwerkkeuzes volgen wij twee sporen die wij hierna kort toelichten.

Wanneer meer zicht is op netwerkkeuzes is het mogelijk om de nut en noodzaak verder te onderbouwen en een proces met de gemeenten en omgevingspartijen te starten over welk tracé in te passen is voor een HOV-baan. Indien het tracé parallel aan de A28 gekozen wordt, moet hierover afstemming plaatsvinden met Rijkswaterstaat in verband met de raakvlakken met het project Ring Utrecht.

OV-netwerkperspectief

Wij gaan, zoals ook is aangekondigd in het uitvoeringsprogramma OV, aan de slag met een eigen perspectief op het provinciale OV-netwerk voor de periode 2023-2033/2038. Het perspectief helpt om hoofdkeuzes op netwerk niveau te maken en een goede basis te leggen voor de nieuwe OV-concessie(s). Alle inzichten die wij nu hebben verzameld met de studies HOV A28 en verlengen Uithoflijn, en nog gaan verzamelen met de OV studie in de binnenstad en Zuidwest, nemen wij hierin mee.

Voor het OV-netwerkperspectief stellen wij rond de zomer 2021 een ontwerp vast en op basis hiervan gaan wij met u en omgevingspartijen in gesprek over inhoudelijke hoofdkeuzes (inclusief rol en functie van mogelijke HOV-baan A28). Voorafgaand zullen wij u in het tweede kwartaal uitgebreid informeren tijdens een informatiesessie over het proces en de inhoudelijke bouwstenen. Na verwerking van consultatiereacties verwachten wij uiterlijk begin 2022 dit perspectief aan u te kunnen voorleggen voor besluitvorming.

Samenhang U Ned

Een besluit over het vervolg is mede afhankelijk van de in het BO MIRT op 25 november afgesproken mobiliteitsstrategie 2040 en de drie gebiedsonderzoeken die als onderdeel van het U Ned programma worden opgesteld. Het doel van deze mobiliteitsstrategie is om samen met het Rijk, de regio en de provincie tot een samenhangend en multimodaal voorkeursnetwerk voor de lange termijn (2030 – 2040) inclusief mobiliteitsmaatregelen te komen. Deze mobiliteitsstrategie wordt in 2021 opgesteld en biedt een basis voor investeringsbesluiten in de BO MIRT-overleggen. Voor drie gebieden wordt een onderzoek gestart naar de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen en de benodigde bereikbaarheidskwaliteit. Ons eigen OV netwerkperspectief en de uitkomsten van het Toekomstbeeld OV vormen belangrijke bouwstenen voor de mobiliteitsstrategie en de gebiedsonderzoeken van U Ned.

Bijlagen

1. Eindrapportage studie Doortrekken Uithoflijn naar Zeist en Amersfoort
2. Eindrapportage studie HOV verbinding USP naar Mooi Zeist

Wij houden u op de hoogte van de voortgang.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen