

Informatieve sessie PS

Stand van zaken U Ned/Inzet BO MIRT

5 november 2019

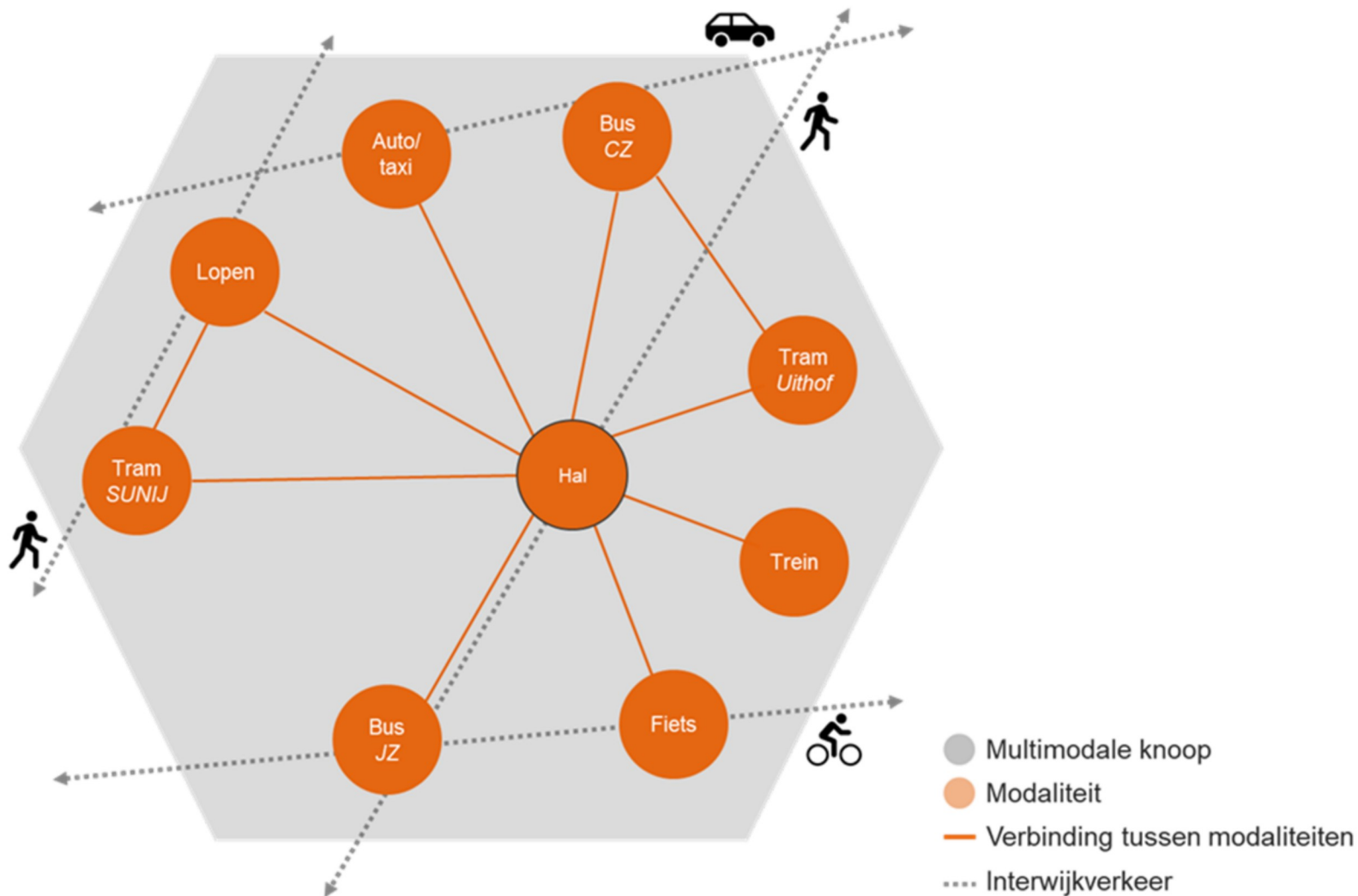
U Ned























Terugblik: preverkenning 2018

De opdracht: invulling geven aan het regeerakkoord

aan de slag te gaan met een betere OV-verbinding voor Utrecht Science Park/de Uithof dat ook dient als alternatief voor Utrecht Centraal.



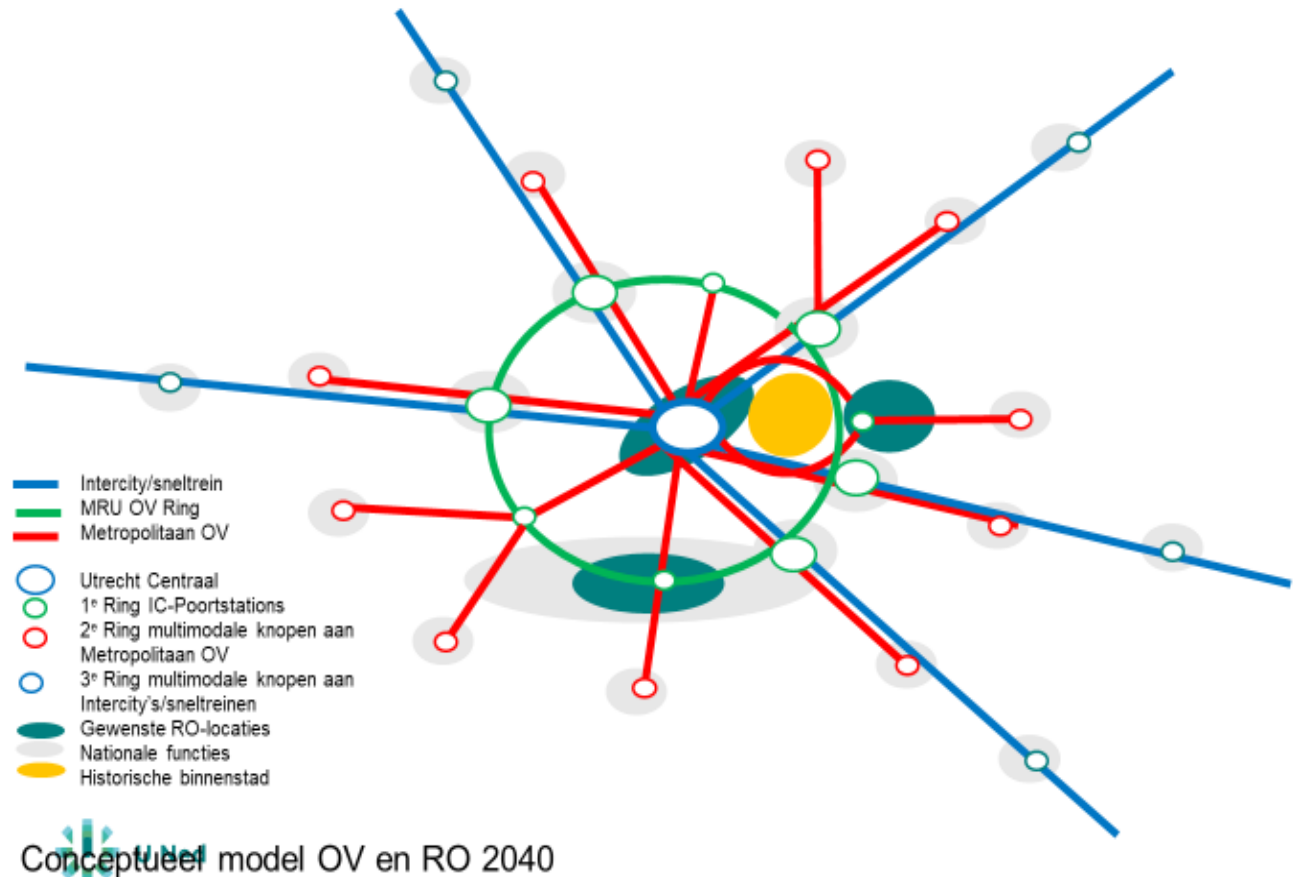
Analyse multimodale knoop Utrecht

MODALITEIT	HUIDIGE SITUATIE	TOEKOMSTIGE SITUATIE	AANBEVELING
TREIN CORRIDORS	IC's zitten vol in hyperspits	 IC's zitten vol in brede spits (ondanks PHS)	 Oplossing verkennen in netwerkuitwerking Toekomstbeeld OV
TREIN PERRONS	Perron spoor 5 te smal	 Perron spoor 5 te smal, mogelijk ook andere perrons	 Invulling geven aan capaciteitsvergrotingsplan, monitoren overige perrons
TREIN STIJGPUNTEN	Wachtrijen ontstaan op piekmomenten	 Wachtrijen ontstaan vaker en houden langer aan	 Monitoren
STATIONSHAL	Wachtrijen bij poortjes op piekmomenten	 Wachtrijen ontstaan vaker en houden langer aan	 Monitoren
TRAM CORRIDORS	--	Vanaf 2020 drukste ritten Uithoflijn vol, na 2025 alle spitsritten	 Oplossing verkennen (MIRT en netwerkuitwerking Toekomstbeeld OV)
TRAM PERRON	--	Perroncapaciteit Uithoflijn schiet te kort	 Oplossing verkennen (MIRT)
TRAM STIJGPUNTEN	--	Structurele wachtrijvorming van/naar perron Uithoflijn	 Oplossing verkennen (MIRT)
BUS CORRIDORS	Beperkte doorstroming, buslijn 12 overbelast	 Oplopende vertraging bussen	 Oplossing verkennen (MIRT)
BUS PERRONS	--	--	Geen
FIETS ROUTES	Kruisingsconflicten en drukte	 Knelpunten nemen toe, groter en vaker	 Oplossing verkennen (MIRT)
FIETS STALLINGEN	Huidige capaciteit schiet soms te kort	 Vanaf 2025 structureel en oplopend capaciteitstekort	 Oplossing verkennen (MIRT)
LOPEN ROUTES	--	Toenemend gebruik routes van, naar en door multimodale knoop	 Monitoren
AUTO-BUS-FIETS-LOPEN KRUISPUNTEN	Forse overbelasting kruispunten (onveilig)	 Extreme overbelasting kruispunten (onveilig)	 Oplossing verkennen (MIRT)

BO MIRT 2018

start vervolg preverkenning
om groei MRU mogelijk te
maken

Realiseren van
de eerste
onderdelen van
een OV Ring
Utrecht



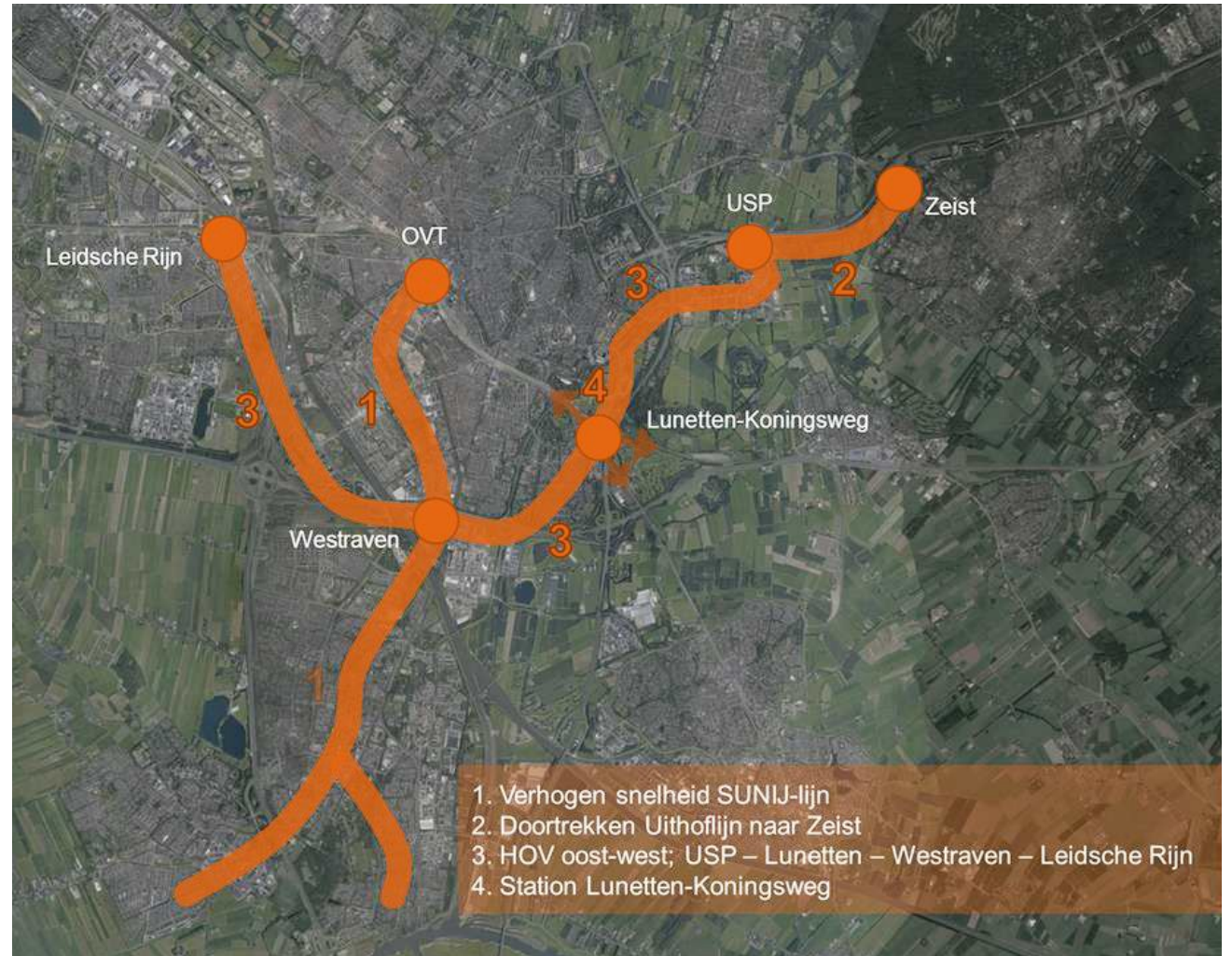
VPV – het onderzoek

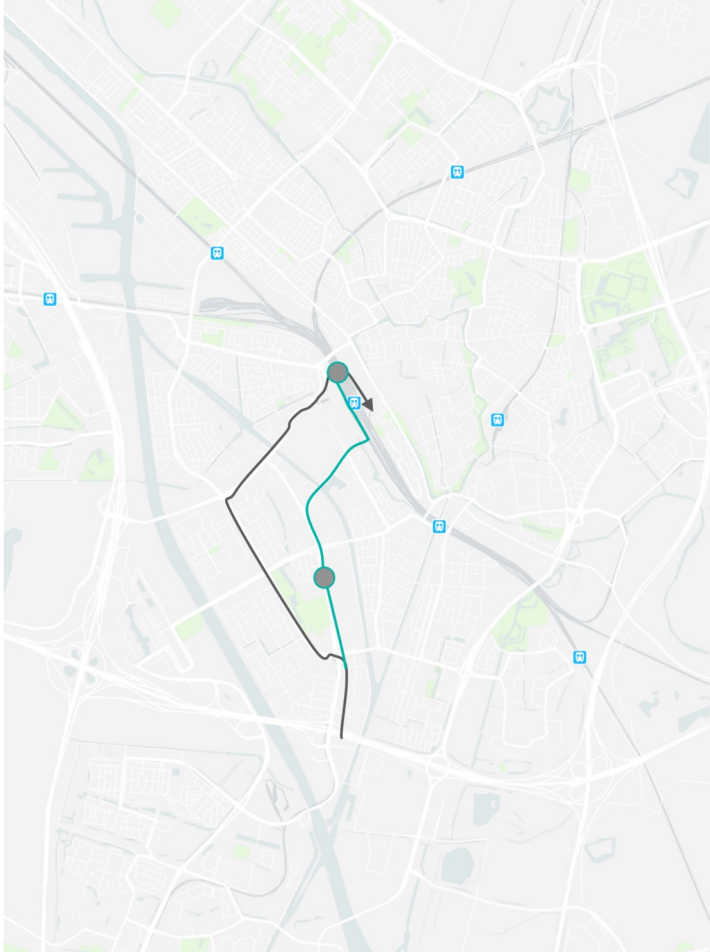
Doel

Kosteneffectieve (OV) maatregelen die de groei van woon- en werklocaties in de regio Utrecht tot 2030 mogelijk maken, en/of in diezelfde periode de OV-bereikbaarheid van het USP verbeteren en daarbij Utrecht Centraal zoveel mogelijk te ontlasten. In generieke zin moeten de maatregelen ook bijdragen aan de bredere programmadoelen van U Ned ten aanzien van een duurzame en gezonde groei van de regio.

Maatregelen

1. verhogen snelheid SUNIJ-lijn (Sneltram Utrecht – Nieuwegein en IJsselstein),
2. doortrekken Uithoftram tot Zeist,
3. HOV oostwest verbinding: USP – Lunetten – Westraven – Leidsche Rijn,
4. ontwikkeling van station Lunetten-Koningsweg.





▶ Versnellen SUNIJ-lijn

De tram volgt, komende uit de richting Nieuwegein, vanaf het Europaplein de Europalaan. Bij het Anne Frankplein sluit de trambaan aan op de HOV-baan Transwijk. Het Anne Frankplein vraagt om een herinrichting: Binnen No Regret, wordt binnen de contouren van het Anne Frankplein aan zowel de noord- als de zuidzijde een busstrook gerealiseerd.



FINANCIEN

€222M 2.000

Kosten maatregel (infra + trams)

Aantal potentiële reizigers (bereikbaarheidswinst USP binnen 45 min)

Geen

(<1% toename)

Vermindering druk MKUC (Daling aantal overstappers MKUC)



Beter bereikbaar maken nieuwe woon- en werklocaties



DOELEN

- | | | | | | |
|-------|-------------------------------------|-------|----------------------------|-------|--------------------------------|
| ● ● ● | Bereikbaarheid USP | ● ● ● | Technische haalbaarheid | ● ● ● | Aansluiting TBOV regionaal |
| ● ● ● | Ontlasten MKUC | ● ● ● | R. inpasbaarheid | ● ● ● | Afhankelijkheid MIRT onderzoek |
| ● ● ● | Bereikbaarheid woon- & werklocaties | ● ● ● | Faseerbaarheid | ● ● ● | Maatschappelijke doelen U Ned |
| ● ● ● | Kostenefficient & betaalbaarheid | ● ● ● | Aansluiting TBOV landelijk | ● ● ● | Effect op Uithoflijn |

- • Positief
- • Neutraal
- • Aandachtspunt



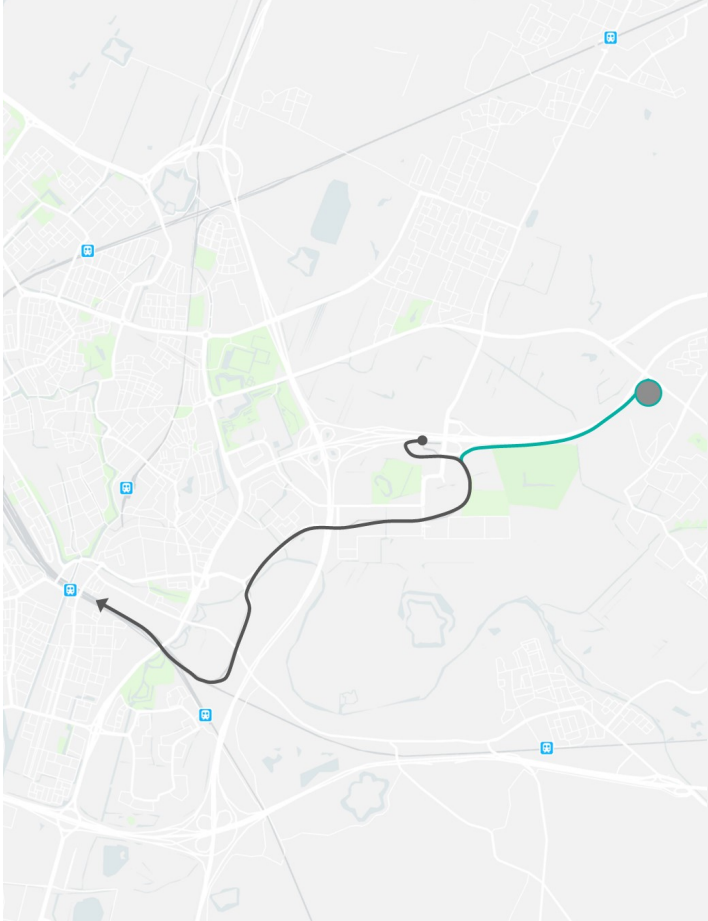
LET OP

- Inpassing, haltering en maximum snelheden van de tram op het Europaplein en langs de Merwedekanaalzone
- Op een groot gedeelte van het tracé liggen nu HOV busbanen; vermindering doorstroming samenloop bussen en trams
- Onderdoorgang bij Rabobank
- Aantrekkelijkheid Uithoflijn neemt toe, geen oplossing tramkneelpunt NMCA Uithoflijn



PROS

- Verbeterde en betrouwbare reistijden/ frequenties
- Verbeterde bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties Merwedekanaalzone en Nieuwegein
- Verbetering leefbaarheid d.m.v. toename gebruik OV



▶ Doortrekken Uithoflijn Zeist

Doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist gaat uit van een gelijkvloerse in- en uittakking aan de noordzijde van USP bij de Heidelberglaan en parallel aan de oprit van snelweg A28. De trambaan volgt daarna de A28 aan de zuidzijde tot de bebouwde kom van Zeist bij de knoop Mooi Zeist.



FINANCIEN

€39M

Kosten maatregel (infra + trams)

7.000

Aantal potentiële reizigers (bereikbaarheidswinst USP binnen 45 min)

Geen

(<1% toename)

Vermindering druk MKUC (Daling aantal overstappers MKUC)



Beter bereikbaar maken nieuwe woon- en werklocaties



DOELEN

- | | | | | | |
|-------|-------------------------------------|-------|----------------------------|-------|--------------------------------|
| ● ● ● | Bereikbaarheid USP | ● ● ● | Technische haalbaarheid | ● ● ● | Aansluiting TBOV regionaal |
| ○ ● ● | Ontlasten MKUC | ● ● ● | R. inpasbaarheid | ○ ● ● | Afhankelijkheid MIRT onderzoek |
| ○ ● ● | Bereikbaarheid woon- & werklocaties | ● ● ● | Faseerbaarheid | ○ ● ● | Maatschappelijke doelen U Ned |
| ○ ● ● | Kostenefficiënt & betaalbaarheid | ● ● ● | Aansluiting TBOV landelijk | ○ ● ● | Effect op Uithoflijn |

- • Positief ● • Neutraal ● • Aandachtspunt



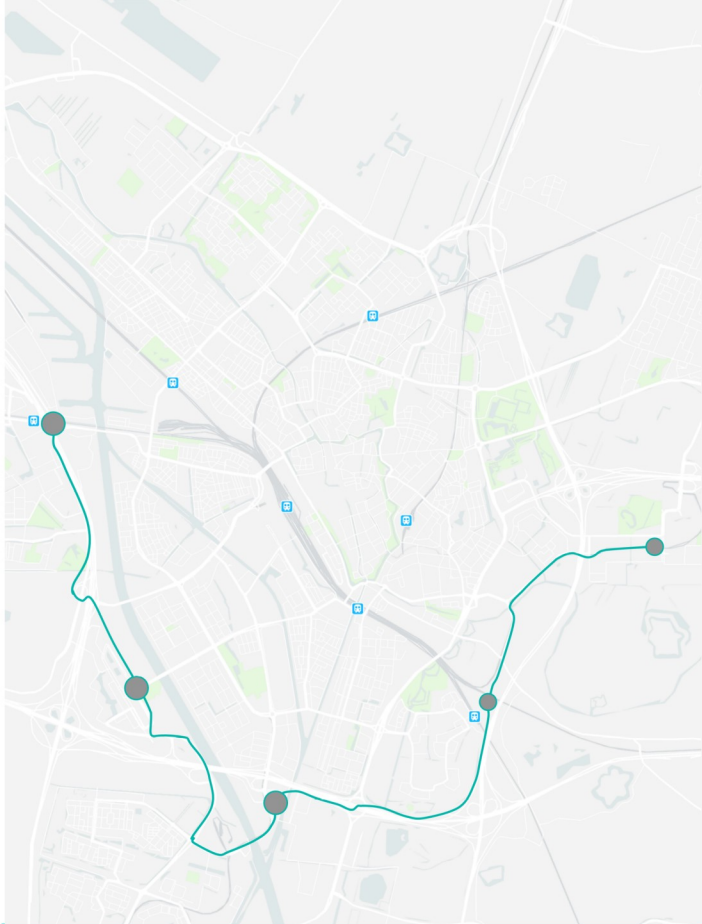
LET OP

- Aandachtspunt: voorzieningen Mooi Zeist / OV knooppunt
- Aandachtspunt: Aanschaf extra trams noodzakelijk (extra kosten DRU)
- Overstappers: reizigers die overstappen van fiets naar tram vanuit Mooi Zeist (modal shift invloed op gezond leefgedrag)
- Geen nieuwe woon- en werklocaties rondom Mooi Zeist
- Ten opzichte van TBOV ontbreekt P+R

i

PROS

- Minder bussen binnenstadsas (-22 bussen per uur per richting); toename leefbaarheid door afname aantal bussen
- Verbeterde en betrouwbare reistijden/ frequenties
- Voor het gebied rondom Mooi Zeist verbetert de (OV)bereikbaarheid



▶ **HOV Oost- West**
 Vanaf Leidsche Rijn volgt de busbaan de bestaande busroutes tot de Stadsbaan. Bij Papendorp doorkruist de route Papendorp aan de noordzijde van Nieuwegein buigt de HOV route af richting Taludweg. Vanaf Westraven volgt de HOV-baan de snelweg en steekt het Merwedekanaal over. Bi Knooppunt Lunetten parallel aan de A27. Bij het station kruist de HOV de spoorlijnen onderlangs en vervolgt vanaf daar parallel aan het tracé van de



FINANCIEN

€220M 14.000

Kosten maatregel

Aantal potentiële reizigers
(bereikbaarheidswinst USP binnen 45 min)

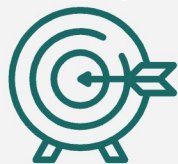
Geen

(<1% afname)

Vermindering druk MKUC
(Daling aantal overstappers MKUC)



Beter bereikbaar maken
nieuwe woon- en werklocaties



DOELEN

- | | | |
|---|----------------------------------|--------------------------------------|
| ● ● ● Bereikbaarheid USP | ● ● ● Technische haalbaarheid | ● ● ● Aansluiting TBOV regionaal |
| ● ● ● Ontlasten MKUC | ● ● ● R. inpasbaarheid | ● ● ● Afhangelijkheid MIRT onderzoek |
| ● ● ● Bereikbaarheid woon- & werklocaties | ● ● ● Faseerbaarheid | ● ● ● Maatschappelijke doelen U Ned |
| ● ● ● Kostenefficiënt & betaalbaarheid | ● ● ● Aansluiting TBOV landelijk | ● ● ● Effect op Uithoflijn |

- Positief
- Neutraal
- Aandachtspunt



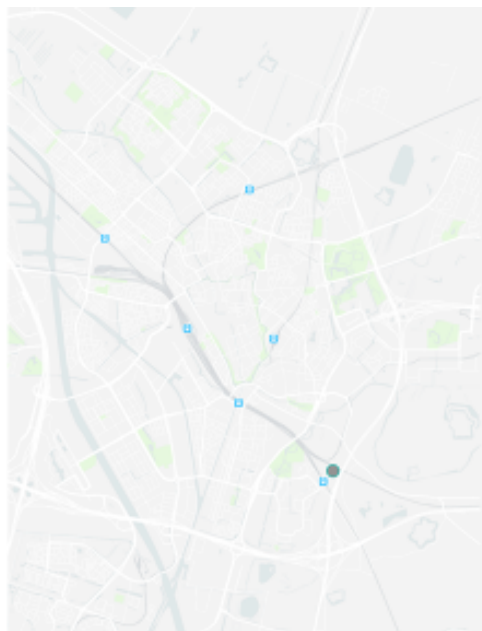
LET OP

- Aandachtspunten en risico's voor de technische haalbaarheid o.a. diverse kruisingen met rijksinfa
- Aandachtspunt voor inpasbaarheid bij o.a. trace langs A27, onderdoorgangen en transfer bij Station Lunetten
- Kans: Mogelijk dat een aantakking Uithoftram - Lunetten beter inpasbaar is dan een vrijliggende HOV busbaan Lunetten- USP

i

PROS

- Verbeterde bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties Merwedekanaalzone, Nieuwegein, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp en USP/Rijnsweerd
- OV-alternatief voor reizigers die niet via MKUC moeten reizen
- Ontlast Uithoflijn door reizigers Nieuwegein, Leidsche Rijn en USP alternatief te bieden



<p>FINANCIEN</p>	<p>€185M</p> <p>Kosten maatregel incl 4 sporigheid over A27</p>	<p>108.000</p> <p>Aantal potentiële reizigers (bereikbaarheidswinst USP binnen 45 min)</p>	<p>Geen</p> <p>Vermindering druk MKUC (Daling aantal overstappers MKUC)</p>	<p>Beter bereikbaar maken nieuwe woon-en werklocaties</p>
-------------------------	--	---	--	---

<p>DOELEN</p>	<ul style="list-style-type: none"> Bereikbaarheid USP Ontlasten MKUC Bereikbaarheid woon & werklocaties Kostenefficiënt & betaalbaarheid 	<ul style="list-style-type: none"> Technische haalbaarheid R. Inpasbaarheid Faseerbaarheid Aansluiting TBOV landelijk 	<ul style="list-style-type: none"> Aansluiting TBOV regionaal Afhankelijkheid MIRT onderzoek Maatschappelijke doelen U Ned Effect op Uithoflijn
<p>● - Positief ● - Neutraal ● - Aandachtspunt</p>			



- » Risico's door raakvlakken met o.a. A27 (o.a. folieconstructie) en dive-unders spoor
- » Aandachtspunt is Unesco Waterlinie
- » Ruimtelijk inpasping is uitdagend en daardoor kostbaar
- » Gefaseerde aanleg is kostbaarder dan in 1x IC (4-sporigheid Koningsweg nodig voor Sprinterstation)
- » Verbeterde bereikbaarheid USP met name in combinatie met fiets



- ✓ Verbeterde bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties Merwedekanaalzone en USP/Rijnsweerd
- ✓ Het station ontlast de Uithoflijn
- ✓ Toename regionale verbindingen op de sprinter corridors richting Arnhem/Nijmegen, Den Bosch en Amsterdam/Schiphol
- ✓ Verbetering leefbaarheid mogelijk door modal shift van auto OV

Lunetten - Koningsweg

Sprinterstation (A12 corridor + A2 corridor) door toevoeging van nieuwe halte Koningsweg.

Resultaten op basis van SPRINTER variant

Lunetten - Koningsweg

IC station (A12 corridor + A2 corridor) door toevoeging van nieuwe halte Lunetten Koningsweg (intercity's rijden op de buitenste sporen).

Resultaten op basis van IC variant

<p>FINANCIEN</p>	<p>€300M</p> <p>Kosten maatregel incl 4 sporigheid over A27</p>	<p>146.000</p> <p>Aantal potentiële reizigers (bereikbaarheidswinst USP binnen 45 min)</p>	<p>16%</p> <p>Vermindering druk MKUC (Daling aantal overstappers MKUC)</p>	<p>Beter bereikbaar maken nieuwe woon-en werklocaties</p>
-------------------------	--	---	---	---

<p>DOELEN</p>	<ul style="list-style-type: none"> Bereikbaarheid USP Ontlasten MKUC Bereikbaarheid woon & werklocaties Kostenefficiënt & betaalbaarheid 	<ul style="list-style-type: none"> Technische haalbaarheid R. Inpasbaarheid Faseerbaarheid Aansluiting TBOV landelijk 	<ul style="list-style-type: none"> Aansluiting TBOV regionaal Afhankelijkheid MIRT onderzoek Maatschappelijke doelen U Ned Effect op Uithoflijn
<p>● - Positief ● - Neutraal ● - Aandachtspunt</p>			



- » Risico's door raakvlakken met o.a. A27 (o.a. folieconstructie) en dive-unders spoor
- » Aandachtspunt is Unesco Waterlinie
- » Ruimtelijk inpasping is uitdagend en daardoor kostbaar
- » Gefaseerde aanleg is kostbaarder dan in 1x IC (4-sporigheid Koningsweg nodig voor Sprinterstation)



- ✓ Verbeterde bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties Merwedekanaalzone, Nieuwegein en USP/Rijnsweerd
- ✓ Het station ontlast de Uithoflijn
- ✓ Toename regionale verbindingen op de corridors richting Arnhem/Nijmegen, Den Bosch en Amsterdam/Schiphol
- ✓ Verbetering leefbaarheid mogelijk door modal shift van auto OV

Constateringen

Rijk en regio hebben consensus over vier grote opgaven:

- Draaischijf van NL draaiende houden
- Mobiliteit in de metropoolregio Utrecht op peil houden
- Woningen bouwen op plekken waar de behoefte is
- Woningen bouwen die goed bereikbaar zijn

De rapportage VPV laat zien dat er op de termijn van ongeveer 10 jaar een verbetering te bereiken is die zorgt dat de OV-Terminal Utrecht Centraal niet overloopt en de bereikbaarheid van USP per OV sterk kan verbeteren. Tegelijkertijd laat de VPV rapportage zien dat er oplossingen zijn die OV NMCA- knelpunten aanpakken en zorgen voor de ontsluiting van bestaande en nieuwe woon/werklocaties in 2030