

Aan Provinciale Staten

DATUM	06/15/21	NUMMER PS	Voegt de griffie toe
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	Commissie M&M
STELLER	Erwin van Dijk	TELEFOONNUMMER	06 25 73 59 58
NUMMER	8226C9BB	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee / Van Essen

Onderwerp Statenbrief:

Stand van zaken studies Samen OV versnellen en OV in de binnenstad

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting

In de statenbrief 'Resultaten deelstudies HOV USP - Zeist - Amersfoort en proces voor het vervolg' is aangekondigd dat wij aan de slag gaan met de studies OV in de binnenstad en Samen OV versnellen (d.d. 19 januari 2021). Beide studies zijn bedoeld om meer grip te krijgen op de samenhangende OV-keuzes inclusief bredere ruimtelijke consequenties en om lopende processen te voeden. 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. Een groei van die omvang, met behoud en versterking van de unieke Utrechtse kwaliteiten, vraagt om een schaa sprong in denken én een schaa sprong in investeringen. In de Omgevingsvisie zijn alle provinciale ambities weergegeven en voor de OV-ambitie is aangegeven dat een schaa sprong nodig zal zijn. Dit thema is ook een belangrijk onderdeel van de vijf thema's die centraal staan in het Utrechts Aanbod. In de Statenbrief Groeisprong (d.d. 1 juni 2021) duiden we globaal aan wat ons inziens een OV-schaa sprong inhoud, zowel inhoudelijk als financieel.

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 Schaa sprong OV (Wiel met Spaken) en de voortgang binnen het samenwerkingsverband U Ned¹.

Deze brief gaat specifiek in op de eerste uitwerking van de Schaa sprong 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'². Uitgevoerd door de gemeente 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 de bredere ruimtelijke consequenties. Daarmee leveren de studies informatie voor de uitwerking van de verstedelijkingsopgave. Het resultaat vormt een gezamenlijke basis voor denken en handelen van de provincie en gemeente Utrecht in de

¹ Over de actuele activiteiten en de voortgang binnen U Ned hebben wij u per brief geïnformeerd op 20 mei 2021.

² In statenbrief 'Resultaten deelstudies HOV USP - Zeist - Amersfoort en proces voor het vervolg' bent u voor het eerst geïnformeerd over deze studies (d.d. 19 januari 2021).

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. De definitieve resultaten van deze OV-studie willen we graag betrekken in het gesprek met uw Staten over de Groeisprong Utrecht 2040

Gelijktijdig met deze statenbrief wordt de gemeenteraad van Utrecht door het college geïnformeerd. De inhoud van de beide brieven is gelijklopend. Op basis van deze brief versturen de gemeenten Nieuwegein en IJsselstein een eigen brief met een meer lokale inkleuring aan hun Raden.

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 en de provincie gezamenlijk van mening zijn dat deze een plek moeten krijgen in een vervolgonderzoek. Deze ontwikkelrichtingen sluiten aan bij de verstedelijkingsopgave en de ambities voor gezond stedelijk leven maar zijn niet haalbaar binnen de nu beschikbare investerings- en exploitatiemiddelen. Een integrale schaalessprong vindt samen met andere partijen plaats. Dat geldt ook voor de dekking van de kosten; die zullen mede gedragen moeten worden door andere partijen.

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. Besluitvorming over de Schaalessprong OV vindt via dit programma plaats. Het is nadrukkelijk de bedoeling om de uitkomsten van deze studies via de U Ned vervolgonderzoeken in een breder perspectief te plaatsen en samen met andere stakeholders uit te werken.

Gemeentelijke RSU, mobiliteitsplan en omgevingsvisies zoals de binnenstad

De voorstellen voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 gaan over de koers voor de ontwikkeling van de stad en zijn inmiddels ter besluitvorming voorgelegd aan de Raad. De beschreven studies leveren beslisinformatie voor een verdere invulling van de Schaalessprong OV, passend binnen de kaders van de beide beleidsplannen. Voor specifieke gebieden zoals de binnenstad zijn of worden omgevingsvisies vastgesteld. Voor de Schaalessprong OV moet gezocht worden naar een invulling die passend is bij de ambities in gebieden zoals verwoord in de omgevingsvisies en tegelijkertijd ook invulling geeft aan de ambities op stedelijke (regionale) schaal. De Omgevingsvisie Binnenstad wordt na de zomer aan de Raad voorgelegd ter besluitvorming.

Provinciaal OV-netwerkperspectief

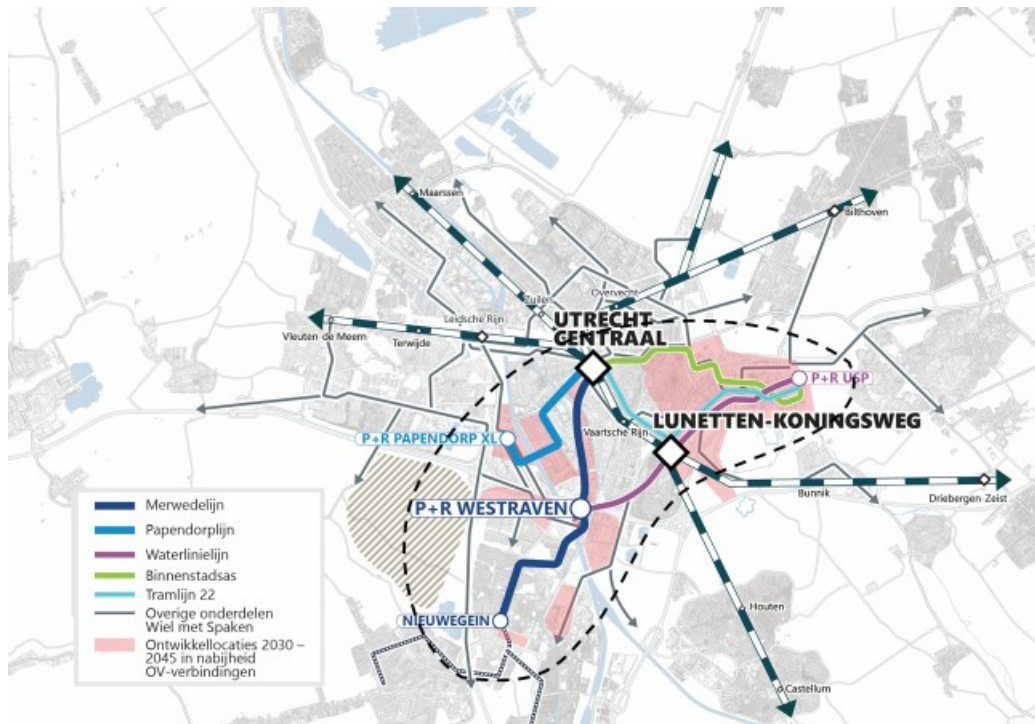
De OV-concessies in de provincie Utrecht lopen eind 2025 af. Voor de voorbereiding van de nieuwe concessie is de provincie Utrecht volop bezig met het opstellen van het 'OV-netwerkperspectief'. Dit omvat het perspectief op het provinciale OV-netwerk voor de periode 2025-2035/2040. Het perspectief helpt 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 ons. Dit ontwerp is de basis om in gesprek te gaan met de omgeving. Inwonersparticipatie is onderdeel van het participatieproces. Hierna wordt het OV-netwerkperspectief nader uitgewerkt. Vaststelling door Provinciale Staten is in 1e helft van 2022 beoogd.

Reikwijdte van beide studies

Samen OV Versnellen

Op basis van het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij wordt in dit onderzoek de mogelijke eerste stappen van de Schaalessprong 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 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. Onderdeel van deze afweging zijn de consequenties van OV-keuzes voor de ruimtelijke omgeving en de gebruikers. In de inspraakversie van de gemeentelijke Concept Omgevingsvisie Binnenstad is dit onderzoek ook geagendeerd.

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 toekomst vaste 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-schaalsprong

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-schaalsprong. 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 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 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-schaalsprong 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 Raad en Provinciale Staten, met ook aandacht voor wettelijke taken en verantwoordelijkheden van provincie en gemeente. Zoals aangegeven willen wij de definitieve resultaten van deze OV-studies graag betrekken in het gesprek met uw Staten over de Groeisprong Utrecht 2040 en verwerken in het OV-netwerkperspectief.

Bijlagen

Geen

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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