Context Quickscan HOV Zuidlob

dinsdag 14 juli 2020

Deze Quickscan HOV Zuidlob is uitgevoerd ter voorbereiding op de MIRT-verkenning OV en Wonen. In de Quickscan zijn haalbare varianten voor openbaar vervoer in de Zuidlob (Utrecht Zuidwest, Nieuwegein, IJsselstein en Vianen) onderzocht. Dat is nodig, omdat het aantal ov-verplaatsingen fors groeit door gebiedsontwikkeling en veranderingen in reisgedrag.

De Quickscan doet een aantal aanbevelingen voor de MIRT-verkenning. De belangrijkste daarvan is om de toekomstvastheid mee te nemen in het toetsen van maatregelen. Een aantal mogelijke oplossingsrichtingen binnen de MIRT-verkenning is namelijk wel effectief tot 2030, maar heeft bij verdere groei daarna minder impact. Daarom is het wenselijk om ook de periode na 2030 mee te nemen in de verkenning.

Dit onderzoek is niet bedoeld om nu al besluitvorming op te baseren, maar dient als input voor de MIRT-verkenning OV en Wonen. Besluitvorming vindt plaats binnen de MIRT-verkenning, waarbij ook ruimte is voor participatie.

QUICKSCAN HOV ZUIDLOB

SAMENVATTING

STUDIO BEREIKBAAR

U Ned



SAMENVATTING

HOV ZUIDLOB
QUICKSCAN NAAR OV VARIANTEN VOOR DE ZUIDLOB VAN DE REGIO UTRECHT

Deze quickscan verkent de op basis van ontwerpend onderzoek verschillende varianten voor nieuwe hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen voor de Utrecht Zuid-West, Nieuwegein, IJsselstein en Vianen.

Studio Bereikbaar

INHOUDSOPGAVE

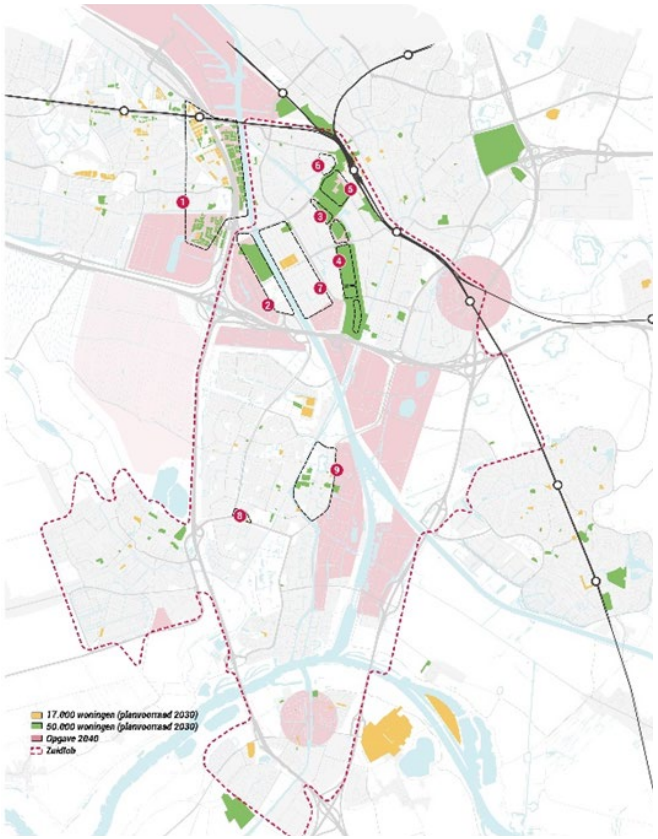
HOV ZUIDLOB

1. Aanleiding 4
2. Doel van deze studie 5
3. Groei: extra OV verplaatsingen zitten in gebiedsontwikkeling en mobiliteitstransitie bestaande stad 6
4. Varianten ontwerpend onderzoek 8
5. Uitkomsten ontwerpend onderzoek 10
6. Kantelpunten en paden richting de toekomst 13
7. Aanbevelingen richting de verkenning 16

1. AANLEIDING: GEBIEDSONTWIKKELING EN MOBILITEITSTRANSITIE

Utrecht en de omliggende gemeenten groeien. Tot 2030 is er een groei van ongeveer 30.000 woningen en 28.000 arbeidsplaatsen voorzien in de Zuidlob[1] . Het gros van de woningen zal in Utrecht terecht komen in de ontwikkelingen langs het Merwedekanaal. Na 2030 zijn er zoeklocaties voor nog eens 35.000 woningen in de regio Utrecht. Mogelijk kan de A12 zone hier een grote bijdrage aan leveren, mits er een goede OV-ontsluiting is.

Naast de gebiedsontwikkeling is er ook de ambitie om de groei van het autoverkeer te beperken en in te zetten op de groei van wandelen, fietsen en OV. Dit geldt zowel voor de nieuwe woningen als voor de bestaande stad. Deze effecten maken samen de mobiliteitstransitie en zorgen dat de vraag naar hoogwaardig OV toeneemt.



Figuur 1: *Woningbouwlocaties tot 2030 (omcirkeld) en na 2030 (in roze). Het studiegebied 'Zuidlob'staat roze gestippeld omlijnd.*

[1] *In deze studie is 'de Zuidlob' gedefinieerd als: Utrecht ten zuiden van het spoor, tussen de snelwegen (Lombok, Zuidwest, Hoograven, Lunetten), Nieuwegein, IJsselstein en de kern van Vianen.*

2. DOEL VAN DEZE STUDIE:

Deze studie onderzoekt haalbare varianten voor OV in de Zuidlob. Deze zijn nodig voor vervolgstudies van de gemeente Utrecht en de startbeslissing van de MIRT-verkenning.
De studie bouwt voort op de vervolg pre-verkenning (VPV). Het primaire doel van de VPV luidt: kosteneffectieve (OV) maatregelen die de groei van woon- en werklocaties in de MRU tot 2030 mogelijk maken. Dit doel is voor de MIRT verkenning verder uitgesplitst naar:

1. **het beter bereikbaar maken van USP**
2. **ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal**
3. **de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties**
4. **de bouw van extra woningen.**

Voor deze studie, en voor de MIRT-verkenning, is het ook van belang dat ook de bereikbaarheid van de bestaande woon- en werklocaties meegenomen wordt. Dit is als vijfde doel toegevoegd.

Vanuit deze vijf doelen is een afwegingskader opgesteld. Hierin is gewerkt met doelgroepen. Voor het OV in de Zuidlob zijn 6 doelgroepen gedefinieerd. Voor elke doelgroep moet bepaald worden welk kwaliteitsniveau er nodig is en moet aangegeven worden hoe deze kunnen worden bediend. Dit is deels een inhoudelijke discussie (waar dit document een voorzet voor doet) en deels een bestuurlijke (waar ligt de prioriteit).

De invulling voor de doelen en kwaliteitsniveaus van de doelgroepen is onderzocht in deze studie. Dit is gedaan met ontwerpend onderzoek. Hierbij zijn de randen van het haalbare speelveld onderzocht. Er wordt in deze studie naar verschillende tijdsperiodes gekeken: tot 2025, tot 2030 en een doorkijk naar 2040.

Deze studie beschrijft allereerst waar de groei zit. Daarna zijn er vier mogelijke varianten onderzocht om de doelgroepen te bedienen. Vanuit die varianten worden kantelpunten benoemd en twee mogelijke ontwikkelpaden geschetst. Er wordt afgesloten met aanbevelingen voor de MIRT-verkenning.

3. GROEI:

EXTRA OV VERPLAATSINGEN ZITTEN IN GEBIEDSONTWIKKELING EN MOBILITEITSTRANSITIE BESTAANDE STAD

Om de groei in beeld te brengen zijn verschillende methodes gebruikt. Primair is gebruik gemaakt van modeldoorrekeningen met het VRU. Hiernaast is nog gekeken naar de historische groei en er is een gevoeligheidsanalyse gedaan met het Dashboard Verstedelijking (zie kader voor toelichting).

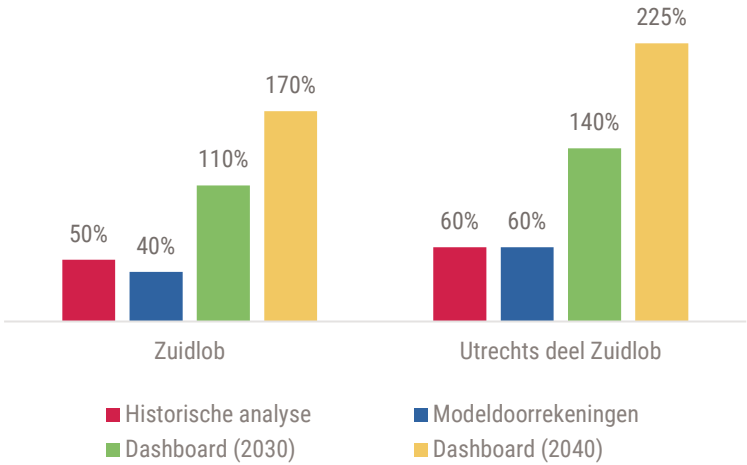
Modeldoorrekeningen

Modeldoorrekeningen met het VRU laten een forse groei zien van het aantal bus- en tramreizigers: +40% in de gehele Zuidlob en +60% extra instappers in Utrechts deel van de Zuidlob in 2030.

De meeste nieuwe bus en tram verplaatsingen worden gegenereerd door de nieuwe woon- en werklocaties (vooral Merwedekanaalzone). De modeldoorrekeningen laten zien dat met de inrichting van het OV-netwerk de reisroute van reizigers enigszins wordt gestuurd. De verschillende varianten die Goudappel Coffeng onderzocht verschillen namelijk wel in spreiding van reizigers, maar weinig in totale vervoervraag. In elke variant is te zien dat de spaken vanaf Papendorp en Nieuwegein zwaar belast worden. Om de groei op te vangen is extra capaciteit nodig. Ook kunnen de routes ontlast worden door de ontwikkeling van verbindingen buiten het centrum om. Daardoor wordt dan ook de OV knoop Utrecht Centraal ontlast.

Gevoeligheidsanalyse Dashboard Verstedelijking: belang van onderzoeken mobiliteitstransitie en doorkijk naar 2040

De gevoeligheidsanalyse met het Dashboard Verstedelijking laat een nog veel grotere groei zien van de modeldoorrekeningen: een verdubbeling van het aantal bus- en tramreizigers voor de gehele Zuidlob (+110%), en +140% voor het Utrechtse deel. De gevoeligheidsanalyse neemt, in tegenstelling tot het verkeer- en vervoermodel, mee dat de Zuidlob een 'hoogstedelijker klimaat' krijgt door het toevoegen van functies. Door deze extra functies ontstaat meer nabijheid en een veranderend verplaatsingspatroon. Er zijn nog veel onzekerheden over effecten mobiliteitstransitie, er is daarom een kans dat de groei nog steviger is dan de modelresultaten voorspellen.



Figuur 3: *Groei in OV ritten (per tram+bus) op basis van modeldoorrekeningen, doortrekken historische trend en gevoeligheidsanalyse op basis van het dashboard verstedelijking (2030 en 2040). Alle percentages zijn vanaf 2019.*

Dashboard Verstedelijking

Het Dashboard Verstedelijking is een verkennend instrument om de impact van gebiedsontwikkeling in beeld te brengen. Op basis van huidige en nieuwe woningen en arbeidsplaatsen wordt een stedelijkheidsgraad bepaald. Elke stedelijkheidsgraad kent een mobiliteitspatroon wat is opgesteld aan de hand van Nederlandse gemiddelden (Uit OViN 2016). Het Dashboard gaat ervan uit dat het aanbod van vervoer (netwerk, dienstregeling, e.d.) ook past bij deze stedelijkheid. Daarmee laat het Dashboard de potentie zien van het mobiliteitspatroon van het gebied.
In 2019 zijn er 5 scenario's voor de regio Utrecht doorgerekend. Dit vormt de basis voor deze analyses. Het Dashboard is ontwikkeld in opdracht van het ministerie van BZK en het college van Rijksadviseurs.

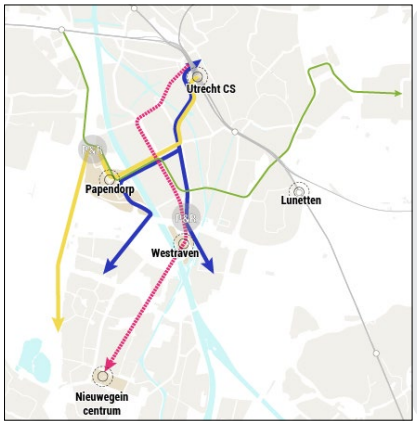
De verstedelijkingseffecten voor Utrecht worden in de modelstudie nu deels meegenomen. Het Dashboard laat echter zien dat deze mogelijk groter zijn dan nu geprognotiseerd met het model. Ook zullen de effecten op een geografisch groter gebied neerslaan: door de ontwikkelingen in Utrecht Zuid zal er ook in Nieuwegein een ander stedelijk klimaat komen. Hierdoor zal het OV gebruik van nieuwe en bestaande woningen toenemen. Kortom, waar het VRU-model voorspelt dat de groei vooral in de nieuwe gebieden zit, laat het Dashboard zien dat juist de bestaande stad de bron is van de groei van OV. De historische trend onderschrijft dit: afgelopen zes jaar is het inwoneraantal in de Zuidlob met 7% toegenomen. Het aantal instappers van OV in met 32%. In vervolgstudies wordt geadviseerd om deze effecten in de modellen mee te nemen.

Richting 2040 (dit zichtjaar is alleen met het Dashboard Verstedelijking doorgerekend) is te zien dat de vervoervraag in de Zuidlob tot maar liefst 225% kan groeien als gevolg van de ontwikkelingen en de mobiliteitstransitie. Dit is een indicatief percentage, maar laat wel zien dat de planningshorizon tot 2040 relevant is, en de groei fors is.



4. VARIANTEN ONTWERPEND ONDERZOEK

In het ontwerpend onderzoek is naar de randen van het haalbare speelveld gezocht. De hieronder beschreven vier varianten zijn deze randen. Alle varianten bestaan uit een wiel- en een spaakverbinding. Deze varianten zijn niet limitatief en kunnen gecombineerd worden. De varianten geven mogelijke ontwikkelrichtingen op de lange termijn, maar delen hiervan kunnen en moeten al in 2030 gerealiseerd zijn om de vervoervraag te volgen. De investeringskosten van de varianten lopen uiteen van circa € 225 tot € 725 miljoen. In de bedragen zijn de kosten voor realisatie van station Lunetten-Koningsweg niet opgenomen. Wel is er in alle varianten, op variant 1 na, voor het eindbeeld uitgegaan van een station Lunetten-Koningsweg. Onderstaande tabel bevat de belangrijkste kenmerken per variant:



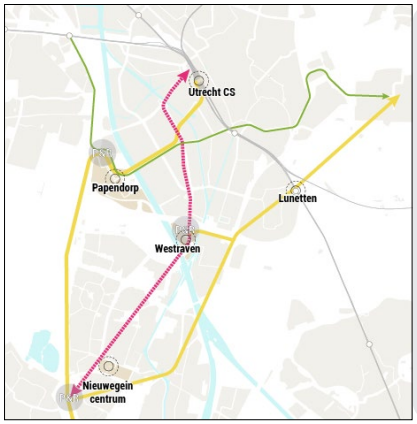
1. HOV BUS EN LICHT VERSNELDE SUNIJ

Spaak

- Busbaan MWKZ t.b.v. HOV-busas.
- De SUNIJ-tram via de bestaande route licht versnellen door ongelijkvloerse kruisingen en enkele vervallen haltes.

Wiel

- Huidige tangentlijnen vanuit Westraven, Nieuwegein IJsselstein en Vianen beter benutten.
- Nieuwe tangentlijnen van Leidsche Rijn via Papendorp en MWKZ naar Rijnsweerd en USP (via Vaartse Rijn).



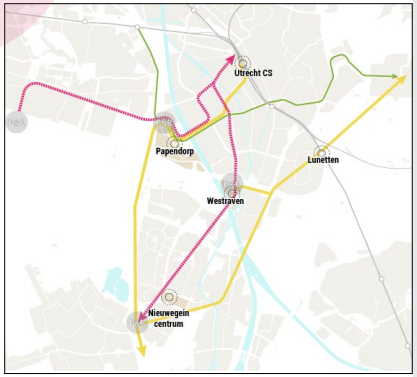
2. HOV TRAM (METROKWALITEIT)

Spaak

- De SUNIJ-tram fors versnellen door een tunnel vanaf Jaarbeurs Zuid tot Westraven aan te leggen (inclusief 2 ondergrondse stations)
- Rest SUNIJ-lijn ook versneld (P&R langs A2)

Wiel

- Ombuigen regionale bussen naar USP met overstap op SUNIJ-tram
- Tangentlijnen langs Lunetten-Koningsweg



2A, HOV TRAM PLUS

Spaak

- Idem als variant 2 , plus:
- Tram CS – Papendorp deels over huidig SUNIJ tracé
- + P&R bij de Meern met tram

Wiel

- Idem als variant 2
- passage en aansluiting trein station Lunetten-Koningsweg



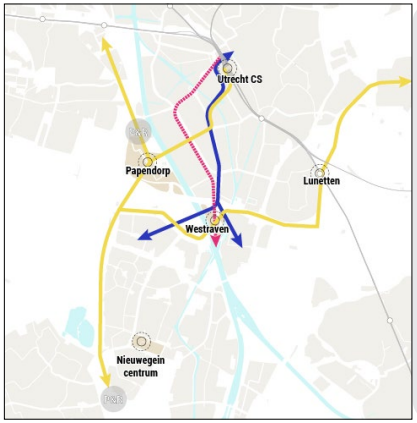
3. REGIOBUS

Spaak

- Busbaan Nieuwegein over de AC Verhoefweg

Wiel

- Busbaan zuidelijk van de A12 (ontsluiting A12-zone)
- passage en aansluiting trein station Lunetten-Koningsweg



4. REGIOBUS PLUS

Spaak

- Vrij liggende busbaan parallel aan de A2
- Ongelijkvloerse passage Oudenrijn naar Papendorp

Wiel

- Vrij liggende busbaan naast de A12 en A27 tot Lunetten-Koningsweg (ontsluiting A12-zone)
- passage en aansluiting trein station Lunetten-Koningsweg

Op de laatste pagina van dit document staan de kaarten vergroot weergegeven

5. UITKOMSTEN ONTWERPEND ONDERZOEK

De vier varianten zijn beoordeeld volgens een beoordelingskader wat gebaseerd is op hoofddoelen van de vervolg pre-verkenning en specifiek is gemaakt door deze casus in de Zuidlob.

Hoofdthema	Indicator	Variant 1	Variant 2	Variant 2 A	Variant 3	Variant 4
 **1. Primaire doelen - bereikbaar maken van wonen en werken:** **a) het beter bereikbaar maken van USP** **b) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal** **c) De ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties** **d) de bouw van extra woningen.** **e) bereikbaarheid van de bestaande woon- en werklocaties meegenomen wordt.**	Capaciteitsknelpunten oplossen en voorkomen:					
	• Oplossen huidige knelpunten (Utrecht CS/ van Zijstweg)	0/+	++/++	++/++	+/-	+/-
	• Toekomstige knelpunten 2030	Papendorp-as	Papendorp-as		Papendorp-as	Papendorp-as
	Bieden van adequate bereikbaarheid voor de volgende doelgroepen.					
	1a. Huidige woningen Zuidlob naar Utrecht stad, station / USP	+/0	++/+	++/+	+/+	0/+
	1b. Nieuwe woningen Zuidlob (tot 2030)	+	+	+	+	+
	1c. Nieuwe woningen Zuidlob (na 2030)	0	+	++	+	++
	2. Utrecht (stad en station) naar werklocaties Zuidlob	+	++	++	+	+
	3. Zuidelijke regio naar Utrecht (station / USP)	0/0	-/+	-/+	-/0	+/+
	4. Tangentiele stromen	0	+	++	+	++
	5. Autoluwe woningen naar hubs	+	+	++	+	+
	6. Bestaande P&R's verbinden met werk en recreatieve locaties	0	++	++	0	0
€ **2. Kosten**	Investeringskosten	± 225 miljoen	± 600 miljoen	± 725 miljoen	± 275 miljoen	± 450 miljoen
	Beheer- enonderhoudskosten	€€	€€€	€€€€	€€	€€€
	Exploitatiekosten	€	€€	€€€	€	€
 **3. Haalbaarheid**	Haalbaarheid: risico's, technische inpasbaarheid, en realisatietermijn	+	-	-	-	-
	Haalbaarheid: draagvlak omgeving	-	+/-	+/-	-	--
	Ruimtelijke kwaliteit	-	++/-	++/-	-	-
 **4. Doorkijk na 2030**	Mogelijkheden tot het doorontwikkelen van het OV systeem	0	+	++	0	0
	Extra OV kwaliteit bij stoppen IC's op Lunetten (-Koningsweg)	0	+	+	+	+
	Bijdrage leveren aan mobiliteitsstrategie ontlasting ring Utrecht	0/+	+	++	+	++

Algemeen: risico's m.b.t. inpassing, draagvlak en ruimtelijke kwaliteit

De vier varianten geven opties aan tussen de 225 miljoen en 725 miljoen euro investeringskosten [2]. Doordat er in elke variant in stedelijk gebied gebouwd moet worden zijn er altijd inpassingsvraagstukken. Dit zit in technische haalbaarheid (ondertunneling, onderdoorgangen snelwegen), draagvlak vanuit de omgeving (hinder, minder haltes, OV-baan door groen) en ruimtelijke kwaliteit (oversteekbaarheid, inpassing baan en haltes). In de verkenning zal doorgestudeerd moeten worden met voldoende aandacht voor deze aspecten.

Spaken: De bus biedt tot rond 2030 voldoende capaciteit, bij extra woningbouw en doorzetten mobiliteitstransitie wordt een fors versnelde tram de betere optie

Met het huidige beleid (woningbouw en mobiliteitstransitie) biedt een HOV-busvariant tot 2030 voldoende kwaliteit, mits groot matrieel wordt ingezet.

Echter zijn er wel kwaliteitsvraagstukken. Zo is de knoop Westraven momenteel nog niet geschikt voor veel overstappers en ketenmobiliteit, doordat de kwaliteit van de overstap matig is. Daarnaast zijn er verbeteringen nodig op de corridor van Westraven naar Utrecht Centraal. Op deze corridor zijn verbeteringen nodig in de vorm van een busbaan langs de Merwedekanaalzone en de Europaweg. Ook zijn de bussen op de A2 niet betrouwbaar genoeg vanwege de files.

Hoewel de HOV-busvarianten (1, 3 en 4) voldoende capaciteit tot rond 2030 kunnen leveren, zal de capaciteit in de periode na 2030 tekortschieten. Wanneer precies hangt af van het tempo waarin woningbouw plaatsvindt en de mate waarin de mobiliteitstransitie ook in de bestaande Utrechtse wijken en de naburige gemeenten doorzet. Door het steeds grotere aantal bussen dat nodig is wordt het steeds lastiger om die met prioriteit af te wikkelen, zeker omdat ook fietsstromen flink toenemen. Hierdoor komen de busreistijden en/of stedelijke kwaliteit onder druk te staan.

Het fors versnellen en vaker rijden van de SUNIJ-lijn (variant 2) zorgt voor een echte schaalsprong in het OV, maar is wel kostbaar. Het licht versnellen van SUNIJ (variant 1) zorgt beperkt voor extra kwaliteit.

Om bussen in het centrum te verminderen is het mogelijk om buslijnen vanuit de regio op de SUNIJ-tram aan te laten takken. Dit is voor de grote bus stromen echter alleen wenselijk als de SUNIJ-lijn fors versneld wordt. Zonder versnelling (variant 1, 3 en 4) moeten reizigers 'in het zicht van de haven' overstappen. Een forse versnelling, via een gestrekt tracé, hogere frequentie, het schrappen van haltes in Nieuwegein en IJsselstein en het ongelijkvloers maken en/of extra beveiligen van enkele overgangen in Nieuwegein maakt de schaalsprong naar verwachting wel mogelijk. Hierdoor wordt het mogelijk om in Nieuwegein Centrum (of evt. Westraven) een overstap te bieden en dan snel Utrecht Centrum in te rijden. De kortere reistijd maakt dat een P&R aan de A2 interessant wordt.

Eventueel kan (in variant 1, 3 en 4) tijdelijk de druk op de binnenstad verlicht worden door streeklijnen te laten stoppen op een knoop, en daarna door te laten rijden naar een bestemming buiten het centrum (bijv. USP). Met dit 'aantakken en doorrijden' blijft het kwaliteitsverlies beperkt. Zeker als er op Lunetten-Koningsweg een goede overstap op de trein ontstaat.

[2] Inschattingen op basis van kentallen, geen ramingen gemaakt. Bij de inschattingen zijn alleen investeringskosten meegenomen. Versnelde afschrijving van de SUNIJ-lijn (een infra-investering van 100 mln euro) moet worden meegenomen. De mate waarin is afhankelijk van de nadere uitwerking van deze varianten.

Wiel: ontlast spaken en ontsluit woningbouw A12 zone

Met HOV-bus kan een samenhangend netwerk van tangentlijnen worden geboden waarmee Utrecht Centraal wordt ontlast. Het wiel heeft een functie in kwaliteit bieden voor reizigers buiten het centrum om en is daarnaast op termijn nodig om de A12-zone met HOV te ontsluiten.
Met de plannen tot 2030 hebben wielvarianten vooral op het stuk tussen Westraven en USP een hoge vervoervraag. De vervoervraag hangt sterk af van de reistijd en goede overstap op het nieuw te realiseren station Lunetten-Koningsweg.

Vormgeving van een wiel dat hoogwaardig genoeg is om reizigers voldoende kwaliteit en capaciteit te bieden is een behoorlijke uitdaging. Aan de westkant is vooral een congestievrije en snelle passage van het Amsterdam-Rijnkanaal lastig. Oostelijk van Westraven is de opgave vooral om de route vanaf Westraven via Lunetten-Koningsweg naar USP in te passen en snel genoeg te maken. Een nieuw station Lunetten-Koningsweg is overigens niet voor 2030 te verwachten waardoor de route via de Waterlinieweg voor de kortere termijn de snelste verbinding biedt.

De ontwikkeling van het wiel is niet direct gekoppeld aan woningbouw tot 2030. Het wiel dient totdat de A-12 zone ontwikkeld wordt vooral om stromen om het centrum heen te faciliteren (bijv. lijn 34 – Westraven naar USP). Ook in U-Ned 2025 worden het wiel doorontwikkeld. Na 2030 biedt het wiel kansen om de A12-zone te ontsluiten. Hier zal echter meer voor nodig zijn dan alleen een wiel. Vanuit deze zone zal de grootste OV-stroom, ook met zeer goede oost-west ontsluiting, nog steeds richting het centrum zijn. Op termijn, afhankelijk van gebiedsontwikkelingen en de bediening van station Lunetten-Koningsweg, kan het wiel mogelijk als tram worden ontwikkeld.



6. KANTELPUNTEN EN PADEN RICHTING DE TOEKOMST

Tot 2030 voldoet een HOV-bussysteem voor zowel wiel- als spaak, wel is er aanvullende infrastructuur nodig

De woningbouw langs de MWKZ kan in eerste instantie ontsloten worden met een HOV-busroute. Hiervoor is vrijliggende businfrastructuur met haltes nodig. In U-Ned 2025 zijn hiervoor al enkele opties uitgewerkt.

Kantelpunt: rond 2030 capaciteit spaak

De studie laat duidelijk een kantelpunt zien: de capaciteit van de spaak. Bij een verdergaande groei die wordt versterkt door de mobiliteitstransitie wordt het afwikkelen van busverkeer op maaiveld steeds lastiger. Aan de start van de verkenning zal een bestuurlijk gesprek gevoerd moeten worden in hoeverre partijen bereid zijn een ongelijkvloers getraceerde HOV-tram met hoge gemiddelde snelheid en capaciteit als oplossing mee te nemen in de verkenning voor de spaak langs de Merwedekanaalzone. De oplossing kan ook worden gezocht door op de drukste as alleen bussen met grote capaciteit te gebruiken en bussen met lagere capaciteit aan te takken op een overstappunt als Papendorp of Westraven.

Hoe meer er wordt gebouwd, en hoe sterker de mobiliteitstransitie is hoe eerder het kantelpunt optreedt. Met het huidige beleid zal het kantelpunt tussen 2030 en 2040 optreden. Dit kantelpunt zal alleen voorkomen in de varianten die sterk leunen op de busverbindingen (variant 1, 3 en 4). Het sterk op de mobiliteitstransitie inzetten zorgt dat dit kantelpunt eerder bereikt wordt.

Investeringen in het wiel leiden tot ontlasting op de spaken en kwaliteit voor reizigers, zeker in combinatie met de ontwikkeling van station Lunetten-Koningsweg. Een echt kantelpunt voor het wiel treedt op als de A12-zone wordt ontwikkeld.

Twee paden: Blijven inzetten op HOV-bus of transitie naar metro-achtig tramsysteem

Aanvullende woningbouwambities op de huidige harde plannen (na 2030) en een doorzettende mobiliteitstransitie in Utrecht en de omliggende gemeenten zorgt ervoor dat er nieuwe oplossingsrichtingen nodig zijn. Er zijn grofweg twee paden uit te stippelen:

Pad 1: Inzetten op de verdere uitbouw van HOV-bus

Strategie

Het bus systeem wordt uitgebouwd en er wordt zoveel mogelijk ingezet op HOV-lijnen met een grote vervoercapaciteit ('trambus-achtig') die de drukke relaties op de spaken bedienen (variant 1, 3 en 4). De MWKZ wordt met twee HOV-assen bediend, zowel richting centrum als richting USP. In eerste instantie wordt voor Leidsche Rijn ingezet op het uitbouwen van het huidig OV-systeem met een tangent via Vaartsche Rijn en Rijnsweerd. De SUNIJ-lijn wordt versneld door realisatie van enkele ongelijkvloerse kruisingen en opheffen van zwakkere, ontsluitende tramhaltes (variant 1). De niet centrum gerichte verplaatsingen worden met HOV-buslijnen bediend op de momenten dat er voldoende vervoervraag is. Om de bus-assen aan de jaarbeurszijde van het station te ontlasten rijden 'kleinere' streeklijnen via het principe 'aantakken en doorrijden' via Westraven of Papendorp door naar bijvoorbeeld het USP.
De stapsgewijze uitbouw van het Wiel, maar ook tangentlijnen uit Vianen, Nieuwegein en IJsselstein zorgen voor ontlasting van de centrumgerichte buslijnen en de overstap bij het centraal station. Ook met een uitgebouwd wiel zal de stroom richting het centrum de grootste blijven.

Effect

Woningbouw tot 2030 wordt in dit pad mogelijk gemaakt. Er is echter geen ruimte voor een vergaande mobiliteitstransitie of extra verstedelijking dan de tot 2030 geplande woningen.

Pad 2: Inzetten op een schaalsprong met HOV-tram:

Strategie

De SUNIJ-lijn wordt in zijn geheel versneld en binnen Utrecht omgelegd via de MWKZ omdat de verwachting is dat daar meer vervoervraag is dan langs de Beneluxlaan (variant 2). Ook biedt deze route, bij de juiste inpassing, de mogelijkheid een snellere en directere route te creëren voor de relatie met Nieuwegein en IJsselstein inclusief koppeling met een grote P&R en overstapknoop langs de A2.

De vraag is hoe de ontsluitende functie voor MWKZ (meerdere haltes) zich hier verhoudt met een snellere verbinding met Nieuwegein en IJsselstein (zo min mogelijk haltes). De snelheid van een ongelijkvloerse tram is twee keer zo hoog (gemiddeld 35-40 km/u) dan met een op maaiveld ingepaste tram mogelijk is. Dat biedt ook mogelijkheden voor een snelle verbinding tussen de A12 zone en Utrecht Centraal.

De vraag is hoe deze tram in het netwerk moet worden ingepast: doorkoppeling naar USP via de bestaande tramroute, of is er op termijn een route door de binnenstad wenselijk om ook daar capaciteit te bieden en het aantal voertuigen te verminderen?

De regionale functie van Nieuwegein en IJsselstein naar Utrecht Centraal kan natuurlijk ook via de bestaande route langs de Beneluxlaan worden afgewikkeld. De vraag wat de meerwaarde is van een routewijziging via MWKZ kan in de verkenning worden meegenomen.

Effect

Dit pad maakt naast de harde woningbouwplannen en een mobiliteitstransitie ook woningbouwplannen na 2030 mogelijk. Door extra capaciteit op de spaak wordt bijvoorbeeld de ontsluiting van de A12 zone mogelijk. Ook zorgt het ervoor dat de groei van het OV door een vergaande mobiliteitstransitie in de bestaande Utrechtse stad en de omliggende gemeenten mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om extra P&R's met hoge capaciteit te realiseren wat de ring Utrecht kan ontlasten.

Fasering van pad 1 en 2

Voor de kortere termijn is eigenlijk alleen pad 1 (inzetten op bus) mogelijk. HOV-bus biedt de mogelijkheid om op de kortere termijn de geplande woningbouw te ontsluiten. Het lijkt niet realistisch om voor 2030 langs de MWKZ een ondergrondse tram te realiseren, ook al zou blijken dat dit het beste ontwikkelpad voor de toekomst is. Er zal dus altijd een periode zijn waarbij wordt ingezet op nieuwe busbanen.

Op de langere termijn is er geen ingroei van pad 1 (HOV-bus) naar pad 2 (HOV tram) mogelijk. Er zal dan gekozen moeten worden tussen investeren in busbanen (bijv. langs de A2, of in Nieuwegein) of fors versnellen van de SUNIJ-lijn.

Wel is het mogelijk, als voor pad 2 gekozen wordt, om de onderdoorgangen voor de tram (bijv. een tunnel onder het Europaplein door, of ongelijkvloers de op- en afritten van de A12 kruisen) eerst voor bussen te gebruiken.

In de afweging tussen de paden zullen ook reeds geplande investeringen meegenomen moeten worden. Een voorbeeld hiervan is de geplande investeringen in de SUNIJ vernieuwing.

7. AANBEVELINGEN

VANUIT DE ANALYSE EN ONTWERPEND ONDERZOEK WORDEN EEN AANTAL AANBEVELINGEN AAN DE VERKENNING MEEGEGEVEN.

Onderzoekspunten voor de verkenning

Er is een aantal onderzoekspunten waar in de verkenning verder op zal moeten ingaan:

1. Doorkijk na 2030: transitie en woningbouw

Deze studie laat zien dat doorkijken tot na 2030 belangrijk is om voor- en nadelen van de varianten goed in beeld te brengen. Hierbij zijn er de volgende aandachtspunten:

- *Het meenemen van de mobiliteitstransitie in bestaand stedelijk gebied.* In de verkeersmodellen is de mobiliteitstransitie van de bestaande wijken in Utrecht slechts deels meegenomen. De doorrekeningen met het Dashboard Verstedelijking laten zien dat er een nog veel grotere potentiele groei van het OV is die vooral uit bestaand gebied komt. In de verkenning moet daarom gekeken worden of en hoe de transitie van de bestaande stad naar OV en fiets meegenomen wordt in de modellen zodat duidelijk wordt wat de ambities betekenen voor de capaciteit van het OV. Dat geldt zowel voor Utrecht, maar ook voor Nieuwegein, IJsselstein en Vianen.

- *Het meenemen van de woningbouwplannen na 2030.* En vooral hoe de eventuele ontwikkelingen in de A12-zone, en binnenstede- lijk (in Utrecht, Niewegein, IJsselstein, kern Vijfherenlanden) met (H)OV ontsloten kunnen worden. De vraag is vooral hoeveel druk deze ontwikkeling op de spaken zet, maar ook hoe het wiel gebruikt kan worden om een optimale ontsluiting te bereiken en de spaak kan worden ontlast. Ook de meerwaarde van een metro-achtige tram op de spaak kan hierin worden meegenomen.

2. Capaciteit bussysteem (snelheid, bediening en netwerk voor kantelpunt, en wanneer exact kantelpunt)

Er moet nader onderzocht worden welke capaciteit van het bussysteem mogelijk is, gelet op de busroutes en kruisend verkeer. Aan de hand van scenario's kan een groeipad geschetst worden van welk vervoervolume gerealiseerd wordt en welke maatregelen er nodig zijn om te zorgen dat er ook op termijn voldoende capaciteit is. In de verkenning dient nader ingezoomd te worden op de capaciteit van de drukke busroutes en moet bepaald worden hoeveel bussen (en lengte bussen) het maximum zijn op deze routes. Dit maximum wordt beïnvloed door OV ingrepen (netwerk, inzet grotere voertuigen) en de impact op ander verkeer, met name kruisend fietsverkeer.

3. Inpassingsvraagstukken ongelijkvloerse oplossingen

Er is meer onderzoek nodig naar de wenselijkheid van ongelijkvloerse oplossingen voor busbanen en de SUNIJ-lijn. De reistijd, kwaliteit en capaciteit gaat door deze infrastructuur omhoog, maar ze zijn kostbaar en doen mogelijk afbreuk aan stedenbouwkundige kwaliteit. De locaties waar zowel de capaciteit als de stedenbouwkundige inpassing spelen zijn: de Europalaan (MWKZ), Anne Frankplein, de A12 busbaan (Wiel), de busbaan langs de AC Verhoefweg, de A2 busbaan, een eventuele onderdoorgang van knooppunt Oudenrijn, passage van het Amsterdam-Rijnkanaal, de passage van Lunetten-Koningsweg (buiten de Verkenning?), de kruispunten en haltes van de SUNIJ-lijn in Nieuwegein en IJsselstein, maar ook de realisatie van een P&R langs de A12 en A2.

4. Verder inzoomen op vervoerwaarde en exploitatie

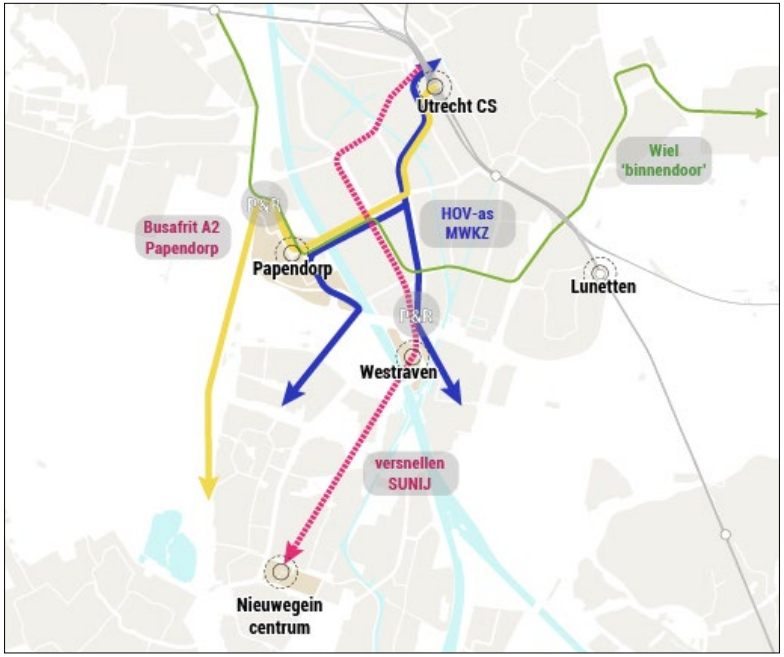
In de verkenning zal dieper ingezoomd moeten worden op de vervoerwaarde, exploitatiekosten en opbrengsten/baten van het gehele OV-netwerk in relatie tot de ontwikkelingen. Het is hierbij eigenlijk onvermijdelijk ook bus- en tramlijnen buiten de Zuidlob te betrekken omdat het netwerk als geheel zowel invloed heeft op vervoerwaarde als exploitatie. Ook een aspect als welke lijnen rijden er door de binnenstad zijn hierbij van belang.

5. Onderzoek doen naar de fasering en bestaande stad

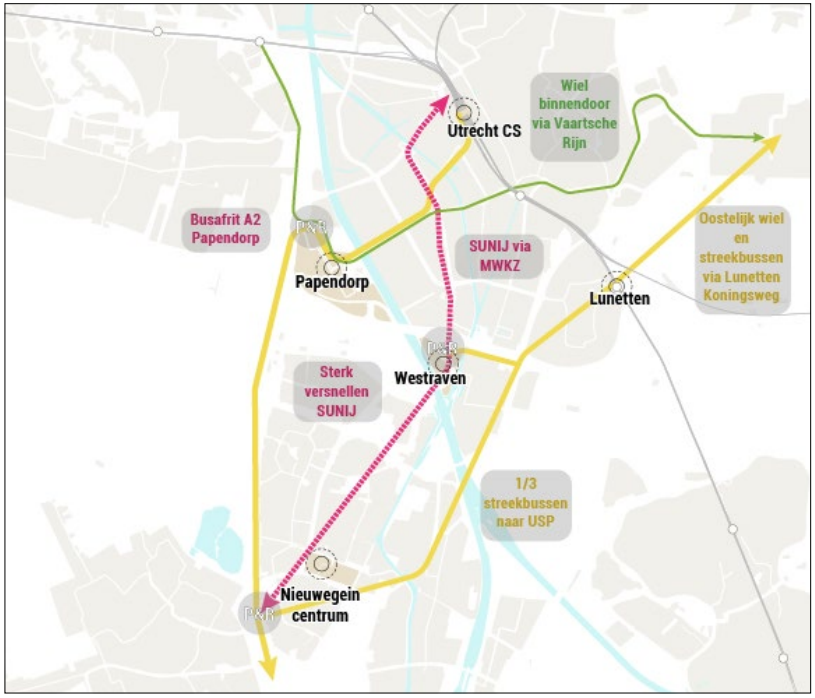
In deze quickscan is gekeken naar de eerste fasering van de maatregelen. De verkenning zal op een groter detailniveau uitspraak moeten doen over de fasering van de maatregelen. Hierbij moeten afhankelijkheden van woningbouw, snelheid van de mobiliteitstransitie en andere grote projecten in de stad meegenomen worden. Ook zal er gekeken moeten worden hoe het OV wordt ingevuld in de bestaande stad (Kanaleneiland) als voor omlegging van de tram wordt gekozen.



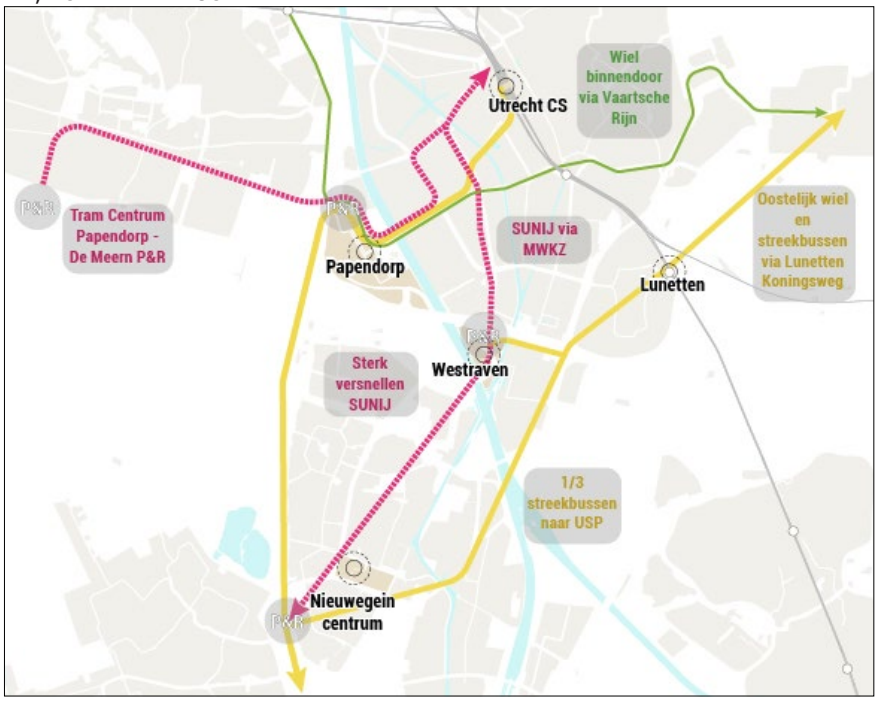
1. HOV BUS EN LICHT VERSNELDE SUNIJ



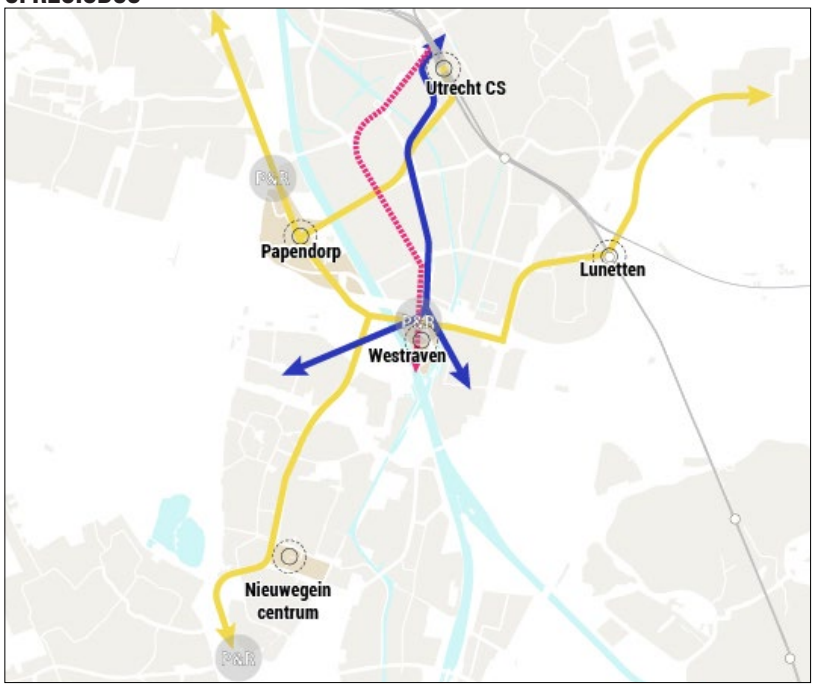
2. HOV TRAM (METROKWALITEIT)



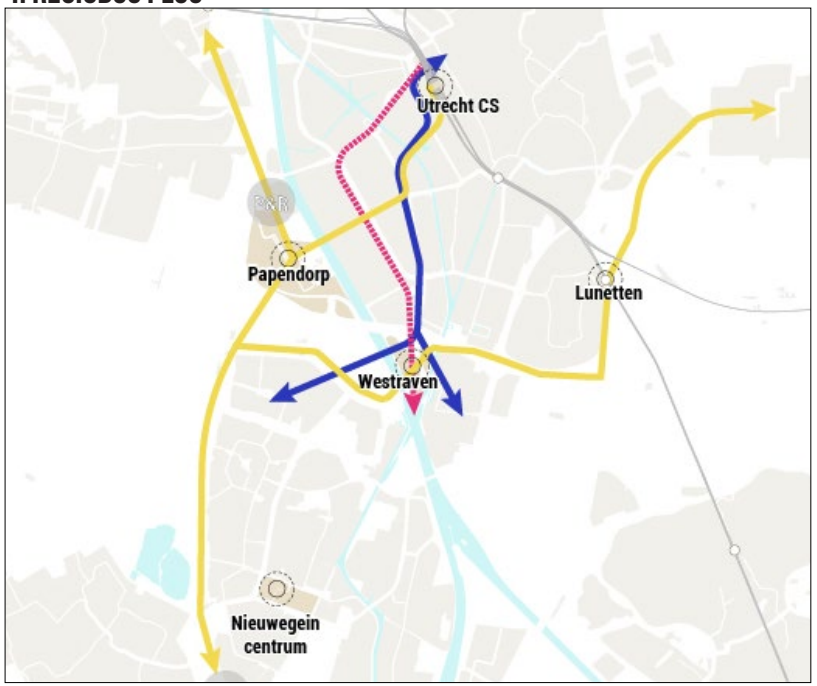
2A, HOV TRAM PLUS



3. REGIOBUS



4. REGIOBUS PLUS



STUDIO BEREIKBAAR

Samenvatting Quickscan HOV Zuidlob

Juni 2020

Studio Bereikbaar

Team

Manus Barten (Studio Bereikbaar)

Steven Puylaert (Studio Bereikbaar)

Christian Rommelse (Studio Bereikbaar)

Onno Pruis (Movin Vervoeradvies)

Adres

Stationsplein 45 – E1.186

3013 AK Rotterdam

info@studiobereikbaar.nl