De Rijnenburglijn: alternatief voor de Merwedelijn



Het alternatieve plan:

Inleiding

De komende tientallen jaren groeit Utrecht door. Veel nieuwe woningen (20-25.000) komen in de polder Rijnenburg te staan. Voor het bereikbaar maken van Rijnenburg zijn investeringen in het openbaar vervoer nodig. Daarnaast komen er nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone en in de A12-zone tussen Utrecht en Nieuwegein. De afgelopen jaren is er gewerkt aan plannen voor een “Merwedelijn”. Dat is een grotendeels ondergrondse lijn van Utrecht Centraal naar Westraven. Bij Westraven sluit de Merwedelijn aan op de bestaande tramlijn naar Nieuwegein en IJsselstein.

Er is niet genoeg geld voor de Merwedelijn. De Utrechtse VVD is daar niet over verbaasd. De VVD is al jaren kritisch op de droombeelden van het stadsbestuur over een ondergrondse Merwedelijn. Die Merwedelijn komt eigenlijk neer op het vervangen van de bestaande tramlijn richting Nieuwegein en is veel te duur (ruim 2 miljard euro).

De VVD is ervan overtuigd dat het bereikbaar maken van Utrechtse nieuwbouwwijken ook kan met veel minder grote investeringen. Dat laten we met dit realistische alternatief zien.

Uitgangspunten

Bij het uitwerken van dit alternatief heeft de VVD een aantal uitgangspunten gehanteerd. Het belangrijkste uitgangspunt is dat het alternatief de tienduizenden nieuwe woningen in Rijnenburg goed bereikbaar moet maken met het openbaar vervoer. Een tweede belangrijk uitgangspunt is dat dit alternatief zo veel mogelijk gebruik moet maken van bestaande infrastructuur.

Die twee voornaamste uitgangspunten hebben geleid tot de Rijnenburglijn. Daarnaast stellen we voor om stapsgewijs te werken aan het versnellen en verbeteren van de bestaande tramlijn tussen Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ-lijn). Op die manier kunnen ook reizigers uit Nieuwegein, IJsselstein en het toekomstige zuidelijke deel van de Merwedekanaalzone sneller bij Utrecht CS zijn.

Het tracé

Gezien vanaf Rijnenburg volgt de Rijnenburglijn het volgende tracé:

- Via het bestaande snelwegviaduct gaat de Rijnenburglijn onder de A12 naar Oudenrijn / Strijkviertel
- De Rijnenburglijn gaat vervolgens via de bestaande busbaan Rijnvliet naar Papendorp.
- In Papendorp volgt de Rijnenburglijn de bestaande busbaan en komt zo ook langs de plek waar in de toekomst de Mobiliteitshub XL komt.
- De Rijnenburglijn gaat over de Prins Clausbrug naar Kanaleneiland en volgt de (vertrambare) busbaan richting Utrecht Centraal.

Voor het deel naar Utrecht Centraal zijn er twee opties:

1. Een tracé langs de Van Zijstweg.
2. Een tracé langs de Balijelaan en Dichtersbaan.

Beide opties zijn mogelijk. Er is in het verleden ruimte gelaten voor een trambaan richting de Balijelaan bij de kruising Europalaan – Koningin Wilhelminalaan (het voormalige Anne Frankplein). Een voordeel van het tracé langs de Balijelaan is dat de busbaan op de Van Zijstweg wordt ontlast. De route via de Van Zijstweg is iets korter.

De aansluiting bij Utrecht CS is bij de bushalte aan de Jaarbeurszijde. Een van de bushaltes daar is in het verleden al geschikt gemaakt voor trams. Het is eenvoudig mogelijk om de tramlijn daarna aan te sluiten op de bestaande tramlijnen. Zo kan ook gebruik gemaakt worden van de bestaande tramremise en kunnen een deel van de trams uit Rijnenburg mogelijk ook naar Utrecht Science Park rijden.

Mogelijke haltes

De haltes zijn:

- Rijnenburg (enkele haltes afhankelijk van de ontwikkeling)
- Strijkviertel/Oudenrijn
- Rijnvliet
- Papendorp Mobiliteitshub XL en Centrum
- Kanaleneiland Centrum (overstap mogelijk naar SUNIJ-lijn)
- Afhankelijk van tracé naar CS: omgeving Kruising Europalaan – Koningin Wilhelminalaan (Merwedekanaalzone deelgebied 4/5)

Voordelen Rijnenburglijn

Rijnenburglijn voegt een tramlijn toe

De Rijnenburglijn voegt een tramlijn toe aan het Utrechtse netwerk. Dit in tegenstelling tot de Merwedelijn, die vooral een bestaande lijn vervangt.

Sober en doelmatig

Deze lijn kost relatief minder geld, omdat zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur. Op de meeste plekken is zelfs al ruimte gereserveerd voor een tram. Realistisch is dit de enige lijn die in 2035 ook operationeel kan zijn.

Verbinding belangrijke woon, werk en mobiliteitslocaties

De Rijnenburglijn verbindt Rijnenburg (20- tot 25.000 nieuwe woningen) met Papendorp/Groenewoud (3.500 nieuwe woningen), Kanaleneiland-Centrum (300+ nieuwe woningen), Merwedekanaalzone Deelgebied 4 (1350 woningen in aanbouw) en Deelgebied 5 (tot 6000 nieuwe woningen). Ook de werklocaties Strijkviertel, Oudenrijn, Papendorp, Jaarbeurs en Stationsgebied liggen aan de lijn. Dat maakt dat mensen ook met de tram naar hun werk kunnen, in plaats van alleen van hun woning naar CS.
De lijn gaat bovendien langs de beoogde Mobiliteitshub XL, waarmee ook deze P+R de meest hoogwaardige OV ontsluiting krijgt. Een Rijnenburglijn over de Van Zijstweg naar CS biedt ook de mogelijkheid van een halte bij de parkeervoorzieningen en toekomstige woningbouw van de Jaarbeurs.

Rijnenburglijn brengt de tram ook naar Leidsche Rijn

Sommige delen van Leidsche Rijn zijn niet goed bereikbaar met het OV. De Rijnenburglijn brengt de tram naar Leidsche Rijn en sluit Papendorp, Groenewoud en Rijnvliet erop aan. In latere fasen zou de tram vanaf Rijnvliet doorgetrokken kunnen worden naar De Meern en verder.

Makkelijker inpasbaar bij twee lichtere lijnen

De Merwedelijn is één grote lijn waar heel veel trams doorheen zouden moeten. Met de Rijnenburglijn worden de reizigers en trams juist verdeeld over twee lijnen: de Rijnenburglijn en de SUNIJ-lijn. Door de trams te verdelen over twee lijnen neemt de druk die de trams veroorzaken op het overige verkeer af.

Geen ondergrondse delen nodig

Voor de Rijnenburglijn zijn geen ondergrondse delen nodig. Er hoeft dus geen tunnel te worden geboord. Dat maakt de lijn vele malen goedkoper dan de Merwedelijn.

De Rijnenburglijn in dit alternatief is een bovengrondse variant van de Papendorplijn. Deze sobere, bovengrondse variant is nog niet door de gemeente onderzocht. In alle onderzoeken van de gemeente naar de Papendorplijn zitten ondergrondse delen onder bijvoorbeeld knooppunt Oudenrijn of van Papendorp naar CS. Dit maakt de gemeente onderzochte lijn onnodig duur.

Verbeteringen SUNIJ-lijn ook nodig om ambities te halen

Een voorkeur voor de Rijnenburglijn betekent voor de Utrechtse VVD ook dat de SUNIJ-lijn verbeterd wordt. Maar in de basis blijft hij liggen. Diverse maatregelen moeten zorgen dat de lijn wordt versnelt. Op langere termijn wordt een volledig vrije ligging nagestreefd. Vanaf CS naar Nieuwegein stellen we de volgende concrete maatregelen voor.

HOV-afstanden tussen haltes

De haltes in het Utrechtse deel van de lijn zijn niet goed verdeeld. We stellen voor om afstanden tussen haltes te hanteren die passen bij hoogwaardig openbaar vervoer. Wij stellen voor:

- De halte Jaarbeursplein en Kanaleneiland-Centrum (met loopoverstap naar Rijnenburglijn) te behouden.
- De haltes Graadt van Roggeweg en 24 Oktoberplein samen te voegen tot een nieuwe halte Welgelegen/Sowetobrug.
- De haltes Kanaleneiland-Zuid en Woonboulevard samen te voegen tot halte Europaplein. Deze halte bedient Kanaleneiland-Zuid en deelgebieden 5 en 6 van de Merwedekanaalzone.
- De halte Westraven wordt zo aangepast dat deze ook vanuit de Merwedekanaalzone deelgebied 6 en de Woonboulevard beter toegankelijk wordt.

Het schrappen van haltes op Kanaleneiland-Zuid is in de Omgevingsvisie Kanaleneiland / Transwijk al voorzien. Met dit voorstel zorgen we ervoor dat Kanaleneiland de verbinding met Nieuwegein houdt (in tegenstelling tot de Merwedelijn).

Blijvend verbeteren

Naast verplaatsen van haltes kan het opheffen van ongelijkvloerse kruisingen met andere vervoersmiddelen de lijnen ook versnellen. Voor alle kruisingen willen we onderzocht hebben of ze ongelijkvloers kunnen of door andere verkeerscirculatie kunnen verdwijnen. Het hoeft niet allemaal tegelijk. We werken toe naar blijven(d) verbeteren: als er middelen uit gebiedsontwikkeling vrij komen, kijken we waar we een kruising kunnen opheffen. Opheffen van kruisingen hoeft niet alleen in Utrecht maar kan ook in IJsselstein en Nieuwegein.

Ontsluiting Merwedekanaalzone

De Merwedelijn is op tafel gekomen om de Merwedekanaalzone te ontsluiten. In de meest recente voorstellen krijgt de lijn 2 haltes in deze zone: één tussen deelgebied 5/6 (Europaplein) en één tussen deelgebied 4/5 (het voormalige Anne Frankplein). In ons alternatieve voorstel worden deze haltes respectievelijk bediend door de Rijnenburglijn en de SUNIJ-lijn. Beide haltes kunnen dus gewoon gerealiseerd worden. Er kan echter niet tussen die twee haltes gereisd worden met één tram. Een groot voordeel van de combinatie van de SUNIJ-lijn en Rijnenburglijn is dat de parkeerplaatsen op afstand (Mobiliteitshub XL) en de banen in Papendorp beter bereikbaar worden.

Doorlooptijd en fasering

Voor Rijnenburg is het van belang dat de tramlijn op tijd gereed is. Een tunnel bouwen en in gebruik nemen duurt lang en kan alleen in zijn geheel. De Rijnenburglijn kan sneller en op punten gefaseerd aangelegd worden. De verbetering van de SUNIJ-lijn kan apart gefaseerd worden. Inwoners van Rijnenburg kunnen daarmee eerder gebruik maken van goed OV.

Financiën

Wij schatten dat de Rijnenburglijn 500-700 miljoen euro zal kosten voor de gehele lijn van Utrecht CS via Papendorp naar Rijnenburg. Dat is veel goedkoper dan de meer dan 2 miljard Euro die nodig is voor de Merwedelijn.

Voor deze schatting gaan we uit van input uit diverse onderzoeken naar de Papendorplijn. In een rapportage van U Ned staat dat de Papendorplijn "via 5 Meiplein en Prins Clausbrug naar HUB-XL op Papendorp" geschat wordt op 204 miljoen. In de aanvullende mobiliteitsstudie Rijnenburg wordt het tracédeel van Papendorp naar Rijnenburg geschat op 182 miljoen. In Rijnenburg gaan we uit van een bovengrondse ligging met, waar mogelijk, ongelijkvloerse kruisingen.

Voor de passage van eventueel roeiwater en/of waterberging in Papendorp-Noord is een kunstwerk nodig.

Ter referentie: De Uithoflijn kostte uiteindelijk circa 425 mln euro prijspeil 2019. Met het huidige prijsniveau is dat circa 540 miljoen. De Rijnenburglijn is iets langer maar naar verwachting iets minder complex qua inpassing.

Voor het versnellen van de SUNIJ-lijn zijn ook investeringen nodig. Die zijn afhankelijk van het tempo van de versnellingen, zoals het samenvoegen van haltes en het opheffen van kruisingen. Die investeringen kunnen stapsgewijs worden gepland en hoeven niet allemaal tegelijkertijd.